

АЛЕКСЕЙ ОРЕЛ

ЯПОНСКИЕ ЛЕГКИЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «АГАНО»



УДК 623.822”1939/45”(520)
ББК 68.54
O-65

Орел, Алексей Вячеславович.
O-65 Японские легкие крейсера типа «Агано» / Алексей Орел. — Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 128 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-04-105036-8

Для японского Императорского флота Второй мировой войны корабли типа «Агано» явились естественным шагом вперед по сравнению со «стандартными» 5500-тонными крейсерами. Они стали единственными серийными современными кораблями своего класса, от иностранных аналогов их отличало мощное торпедное вооружение, наличие двух бортовых гидросамолетов, усиленное легкое зенитное вооружение.

Эти корабли опоздали участвовать в ошеломляющих победах японского оружия, но «отметились» во всех баталиях второй половины войны. Головной корабль серии — «Агано» участвовал в эвакуации японских войск с Гуадалканала, в сражении в заливе Императрицы Августы, а 18 февраля 1944 г. был потоплен американской авиацией. Осенью того же года его судьбу повторил систершип «Носиро», который дрался в Филиппинском море и участвовал в переброске японских войск в Сингапур. Из оставшихся двух кораблей до конца войны дожил только «Сакава», после окончания войны переданный США и погибший 1 июля 1946 г. во время испытания атомной бомбы в районе атолла Бикини.

При всех своих достоинствах крейсера типа «Агано» строились для массовой торпедной атаки соединения эсминцев с крейсером-лидером во главе. Когда тактика войны на море изменилась, они оказались обречены на гибель вместе со старой структурой миноносного Императорского флота.

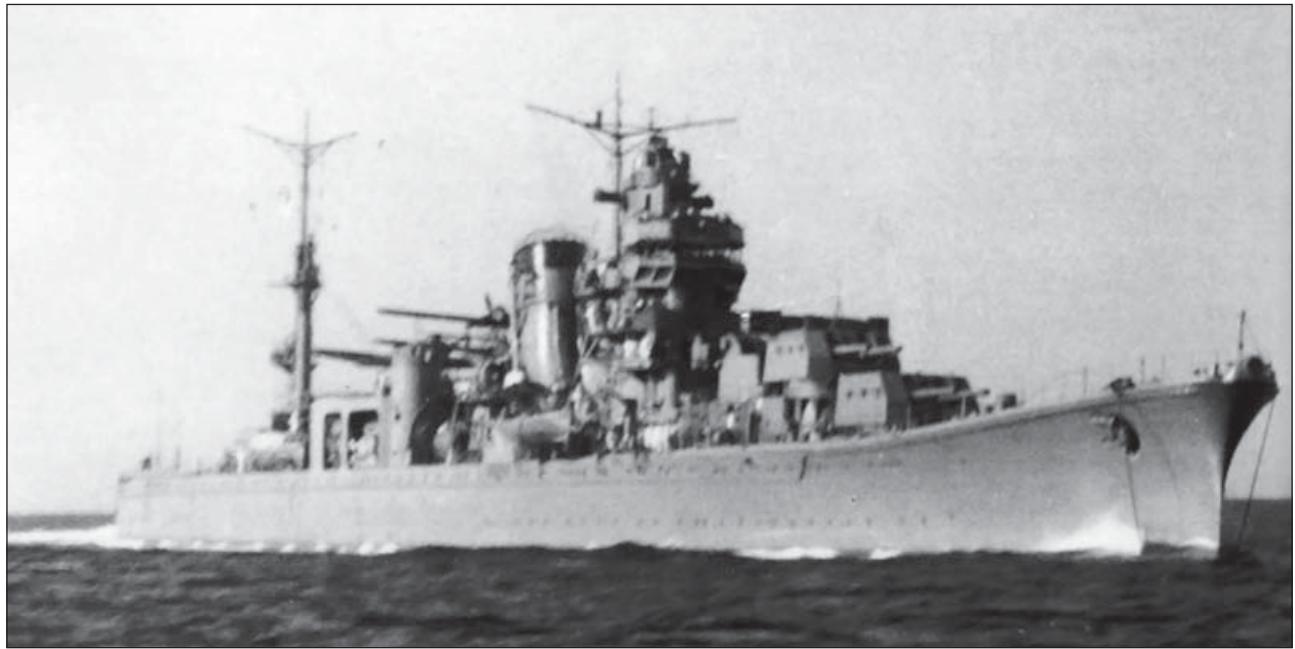
УДК 623.822”1939/45”(520)
ББК 68.54

ISBN 978-5-04-105036-8

© Орел А.В., 2019
© ООО «Издательство «Яуза», 2019
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
Эскадры эсминцев по-японски	5
5500-тонные крейсера как флагманы эскадр эсминцев	8
Требования МГШ и основные характеристики проекта С-39	10
Базовый проект С-41	13
Строительство, классификация и названия	13
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	15
Корпус и архитектура	15
Носовая надстройка	18
Внешние различия	22
Бронирование	22
Главный калибр	24
Зенитная артиллерия	28
Малокалиберная артиллерия	29
Торпедное вооружение	30
Системы управления артиллерийским огнем и торпедной стрельбой	31
Авиационное вооружение	34
Радиотехническое вооружение	37
Противолодочное вооружение и противоминное оборудование	39
Проекторы	43
Связь	43
Навигационные дальномеры	43
Главная энергетическая установка	44
Вспомогательные механизмы	47
Экипаж	48
Окраска	49
Модернизации	50
ОРГАНИЗАЦИЯ И КОМАНДОВАНИЕ	53
Организация	53
Командиры	54
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	57
«Агано». Отступление на юге	58
«Агано». Треволнения на севере	61
«Агано». Возвращение на Трук	62
«Агано», «Носиро». Бесспокойное лето	64
«Агано». Залив Императрицы Августы	69
«Агано», «Носиро». Закат Рабаула	75
«Агано». Гибель у Трука	81
«Яхаги». Вступление в строй	84
«Носиро», «Яхаги». В операции «А»	85
«Носиро», «Яхаги». Залив потопленных надежд	94
«Яхаги». Возвращение в метрополию	101
«Яхаги». Последний парад	106
«Сакава». Мертворожденный	113
«Сакава». После войны	115
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	121
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	126
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	126



«Агано» во время учебного выхода в районе Трука, 7 декабря 1942 г. Форштевень крейсера венчает 16-лепестковая императорская хризантема «Гомонсё», чуть впереди от якорных клюзов — цепи параванов. Хорошо видны отличительные черты корабля: иллюминаторы нижней палубы и вертоотбойник ходового мостика. Обратите внимание на отсутствие антенн РЛС. Корабль несет два гидросамолета: моноплан тип 0 (E13A1) на катапульте и биплан тип 98 (E11A1) на самолетной платформе. Последний узнаваем по расположению двигателя с толкающим винтом на верхней плоскости



«Сакава» разоруженный, 1946 г.

Автор выражает искреннюю благодарность М. М. Иксанову, М. Б. Князеву, К. Л. Кугагину, С. В. Патянину, Е. Р. Пинаку и Е. В. Тимонину за предоставленные материалы и оказанную помощь.

Отдельная признательность В. В. Сидоренко за ценные замечания и уточнения.

В работе использована графика Гжегожа Новака (Grzegorz Nowak, Польша) из журнала «Okręty Wojenne», а также схемы, выполненные автором на основе материалов книги Э. Лакруа и Л. Уэллса «Japanese Cruisers of the Pacific War». Цветные схемы выполнил А. В. Дашиян.

Японские фамилии и имена даны в порядке, традиционном для Японии: вначале — фамилия, затем — имя.

В квадратных скобках после фамилии японских офицеров указан оконченный класс Военно-морской академии в Этадзиме.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Эскадры эсминцев по-японски

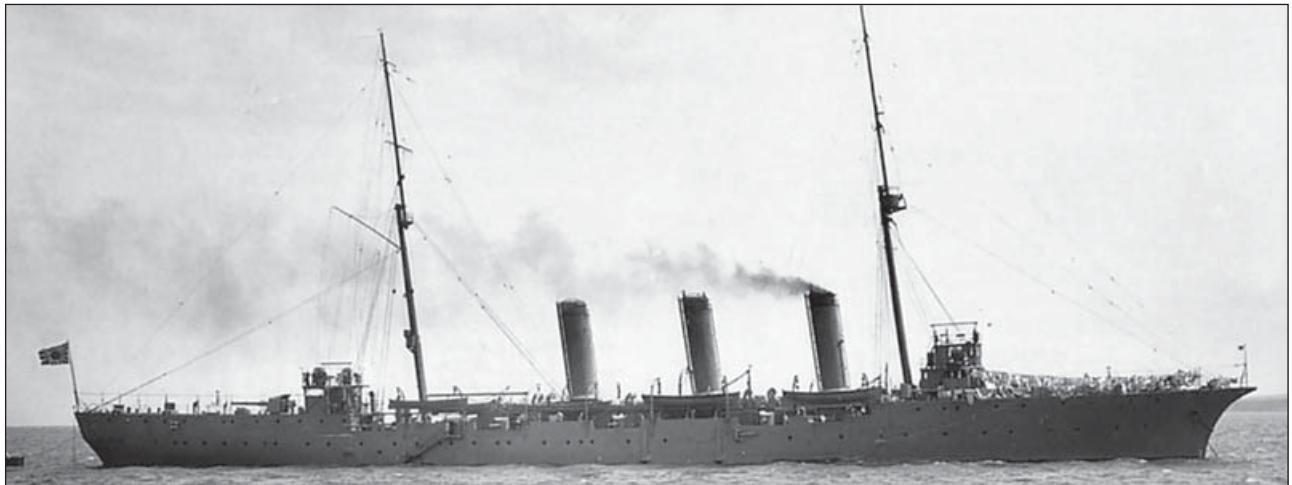
Строительство современного парово-го флота Япония начала в конце XIX века практически с нуля. При этом первоначальное обращение к французскому опыту (три бронепалубных крейсера — «Мацусима», «Ицукусима» и «Хасидатэ», составившие ядро японского флота в японо-китайской войне 1894–1895 гг., были построены по проекту Э. Бертена, причем два из них — на французских верфях) быстро сменилось ориентацией на флот ведущей военно-морской державы мира — Королевский.

Британские военно-политические круги изменили свое отношение к Японии именно в результате уверенной победы последней в японо-китайской войне. В распоряжение Страны восходящего солнца были предоставлены и кораблестроительные мощности, и самые передовые тактические разработки, а внешняя политика Великобритании взяла курс на создание стратегического союза с Японией. Причины тому очевидны. Во-первых, зарождающийся японский Императорский флот перво-на-перво становился головной болью России, в некой перспективе — США, совсем долгосрочно — Голландии и, чуть ли не в самую последнюю очередь, самой Великобрита-

нии. Во-вторых, амбициозная, но островная Япония, стоящая на пороге войн с соседями, являлась самым активным и долговременным покупателем всего спектра первоклассной военно-морской продукции. Наконец, в-третьих, построенный по британским лекалам, а главное — пробритански ориентированный флот Японии становился важным довеском в уравновешении растущей силы ВМС США при крайне маловероятном, но отнюдь не невозможном возникновении англо-американского конфликта.

В свою очередь, ориентация японских военных и промышленных кругов на опыт и стандарты британского флота прямо указывает на планы выведения Японии в мировые военно-морские лидеры с готовностью противостояния на море странам с несопоставимо весомыми военно-морскими историей и традициями.

В свою очередь, интересы на глазах модернизирующейся дальневосточной империи простирались далеко за пределы региональных стычек с ближайшими соседями. За каких-то сорок лет Япония, единственная в XX веке, шагнула из феодально-средневекового захолустья в состав мировых военных лидеров. Основой ее мощи, безусловно, являлся Императорский флот, хоть



Бронепалубный крейсер «Тоне» (1910 г.) — первый корабль своего класса, построенный после Русско-японской войны

и создававшийся по иностранному образцу и подобию, но постоянно «примеряющий» импортные технические и тактические наработки к специфике местного ТВД. За сорок лет развития национального военно-морского строительства, зачастую — путем проб и ошибок, Япония в чем-то опередила даже своих учителей, а в чем-то совершила необъяснимые и непоправимые промахи.

Понятие «флотилии» или «эскадры» эсминцев (яп.: 水雷戦隊 *суйрай сэнтай*; от: 水雷 *суйрай* — мина [торпеда], 戦隊 *сэнтай* — боевой отряд; командир — контр-адмирал) в Императорском флоте появилось 10 июля 1914 г. До этого корабли миноносных подклассов сводились в отряды или дивизионы (для истребителей/эсминцев — яп.: 駆逐隊 *кутикутай*; от: 駆逐 *кутику* — преследование, изгнание, 隊 *тай* — отряд) четырехкорабельного состава (штатная категория команда — капитан 1 ранга), организационно подчиненные различным базам или соединениям флота. На пороге Первой мировой войны японцы, вслед за англичанами¹, решили объединять по четыре дивизиона эсминцев в эскадру с легким крейсером

в качестве лидера и командиром в звании контр-адмирала. В каждый из флотов должны были входить одна-две эскадры эсминцев. В это время основу миноносных сил Императорского флота составляли 375-тонные эсминцы со скоростью 28 узлов, но и таких не набиралось для укомплектования запланированного числа флотилий. Флагманских кораблей, крейсеров-лидеров, способных вести эсминцы в бой, не было вообще. Одновременно японский флот остро нуждался в крейсерах для дальней разведки.

Мимоходом отметим, что организация военно-морских сил Японии в редакции от 10 июля 1914 г. также включала эскадру из двух дивизионов субмарин по три лодки в каждом.

После вступления Японии в мировой конфликт 23 августа 1914 г. две эскадры эсминцев были введены в состав флотов с бронепалубными крейсерами «Отова» и «Тоне» в качестве флагманов. При этом в составе двух дивизионов 1-й ЭЭМ было только по два корабля, 2-я ЭЭМ состояла лишь из трех дивизионов; большинство эсминцев были 375-тонного 28-узлового типа.

10 сентября 1915 г. морской министр адмирал Като Томосабуро представил свой план доведения флота до состава «8-4» (8 линкоров и 4 линейных крейсера), в принципе одобренный отделом обороны кабинета министров, но утвержденный лишь частично на 37-й сессии парламента в феврале 1916 г. План включал, помимо других кораблей, два крейсера 2-го класса (т. н. «ма-

¹ В Королевском флоте эсминцы были сведены во флотилии за несколько лет до начала Первой мировой войны. Каждая флотилия включала двадцать эсминцев в пяти дивизионах четырехкорабельного состава. Флотилией командовал офицер в звании кэптен, лидером являлся легкий крейсер. Состав из пяти дивизионов использовался для того, чтобы в любой момент иметь четыре таковых (16 вымпелов) в боевой готовности.

лой модели») — лидеры эскадр эсминцев. Заказанные в рамках программы 1916 г., эти крейсеры с нормальным водоизмещением 3495 т (будущие «Тенрю» и «Тацути») должны были стать флагманами 1-й и 2-й эскадр эсминцев Первого и Второго флотов соответственно. Во время Первой мировой войны число эскадр эсминцев было увеличено до четырех, а их состав колебался от одного до трех дивизионов. В ноябре 1918 года бронепалубные крейсеры все еще пребывали в роли флагманов, но они были слишком тихоходны в сравнении с новыми океанскими эсминцами 1-го и 2-го класса, строившимися в рамках программ «8–4» и «8–6». С 1 декабря 1919 г. флаги эскадр были подняты на новых 33-узловых крейсерах типа «Тенрю».

Однако крейсера «малой модели» уже не отвечали требованиям современного морского боя. К концу Первой мировой во флотах Великобритании и Германии появились более крупные, лучше защищенные и вооруженные единицы. Поэтому японцы на основе типа «Тенрю» создали проект крейсера «средней модели» с нормальным водоизмещением 5500 т. Значительное увеличение размеров позволило усилить вооружение (с четырех до семи 14-см орудий² при бортовом залпе в шесть стволов) и увеличить дальность плавания. На конец 1917 г. в планах кораблестроения фигурировали восемь 5500-тонных крейсеров, которые могли бы выполнять функции как разведчиков, так и лидеров эсминцев, и один экспериментальный «малого» проекта. Еще три крейсера по 5500 т включили в программу строительства флота «8–6», принятую на 40-й сессии парламента 12 марта 1918 г.

Первые 39-узловые эсминцы типа «Минекадзе» (всего 15 ед.) вошли в состав Императорского флота в 1920 году и были сведены в эскадру. Лидерами для этих кораблей с 1 декабря 1922 г. стали 5500-тонные крейсеры. Последние окончательно заменили малые крейсера типа «Тенрю» в качестве лидеров с конца 1928 года, когда в состав Императорского флота стали вхо-



дить эсминцы «специального типа» — «Фубуки».

Пересмотр Имперской оборонной политики от 28 февраля 1923 г. обосновал необходимость наличия шестнадцати флагманских кораблей: для восьми эскадр эсминцев и восьми эскадр подводных лодок. Однако финансирование новых кораблестроительных программ в 1920-е годы было затруднено в силу экономических и политических проблем. Кроме того, подписание Японией Лондонского морского договора от 22 апреля 1930 г. остановило создание новых флагманов эскадр, ограничив допустимое суммарное водоизмещение для крейсеров. Вместе с тем еще до этого форума, в 1928 году, МГШ предлагал построить шесть 5000-тонных крейсеров, которые должны были выступать в качестве флагманов эскадр эсминцев и подводных лодок, а также нести разведывательную службу в интересах флота.

К таким 5000-тонным флагманам МГШ сформулировал следующие требования:

1. Максимальная скорость не менее 35 узлов, дальность хода 5000 миль на скорости 14 узлов.
2. Основное вооружение из шести 14-см 50-калиберных орудий в двухорудийных установках с большими углами возвышения.
3. Торпедное вооружение — более чем четыре 61-см ТА в диаметральной плоскости на верхней палубе.
4. Возможность нести два гидросамолета.
5. Защита против 6" и 5" снарядов американских легких крейсеров и эсминцев.

Флагман эскадры эсминцев с 1919 г. — крейсер «малой модели» «Тенрю». Йокосука, 12 апреля 1925 г.

² Японцы с 5 мая 1917 г. обозначали калибр своих орудий и ТА в сантиметрах, вместо принятых до этого дюймов, округляя до ближайшего целого.

Защита машинных и котельных отделений от 5" снарядов с дистанции огня в 5000 м, защита погребов от 6" снарядов с дистанции 10000 м.

6. Эффективное деление на отсеки, система контрзатопления и противогазовая защита.

Увы, строительство шести 5000-тонных флагманов было отложено и, в ко-

нечном счете, изъято из окончательного плана Программы пополнения флота 1930 г., представленного парламенту. Их место в Программе заняли 10 000-тонные крейсера «класса А» (проект «Улучшенный Такао»), считавшиеся более актуальными в связи с принятием Конгрессом США 13 февраля 1929 г. Крейсерского закона.

5500-тонные крейсера как флагманы эскадр эсминцев

Отказ от постройки новых крейсеров потребовал вернуться к вопросу качества старых. В 1933–1934 гг. четыре 5500-тонных крейсера («Сендай», «Дзинцу», «Нака» и «Абукума»), выбранные в качестве флагманов эскадр эсминцев, были модернизированы с максимальным приближением их состояния к современным требованиям, что в основном сводилось к следующему.

1. Жилые и служебные помещения перепланированы, чтобы дополнительно разместить командира и штаб эскадры — всего 26 человек, включая шесть офицеров (флаг-офицер в звании контр-адмирал, его адъютант, начальник штаба, старший торпедный офицер, старший артиллерист, старший инженер).

2. Усилены средства связи. Прямо под мостиком разместились большая радиотелеграфная рубка с приемным оборудованием, радиорубка, коммутатор, кубрик связистов. На верхней палубе у грат-мачты появилась радиотелеграфная рубка с длинноволновым и средневолновым передатчиками. Ходовая рубка расширена с установкой стационарных биноклей для флаг-офицера и членов штаба эскадры.

3. Увеличены разведывательные возможности. Четыре 90-см прожектора тип SU заменены тремя более мощными 110-см тип 92. Также крейсера получили разведывательные гидросамолеты тип 96 (Aichi E10A1) или тип 98 (Aichi E11A1) взлетной

массой 3300 кг и радиусом действия 1850 и 1950 км соответственно, и катапульты для их запуска.

4. Перед самым началом войны на Тихом океане «Дзинцу», «Нака» и «Абукума» были перевооружены с заменой четырех двухтрубных 61-см торпедных аппаратов (по два на борт) двумя четырехтрубными тип 92 (впрочем, так же установленными побортно) с боезапасом в 16 кислородных торпед тип 93. Предполагалось аналогичное перевооружение «Сендай» и «Кину», но осуществить его не успели.

Несмотря на эти работы, 5500-тонные крейсера как флагманы соединений эсминцев имели уже неисправимые недостатки, в том числе являющиеся результатом их последовательных модернизаций: получения авиационного вооружения, оснащения более сложными системами управления артиллерийским и торпедным огнем. После катастрофы миноносца «Томодзуру» (опрокидывание из-за потери остойчивости 12 марта 1934 г.) и инцидента с Четвертым флотом (повреждения нескольких кораблей во время шторма в сентябре 1935 г.) на крейсера был загружен балласт, а корпус усилен. Эти изменения увеличили водоизмещение кораблей, которое превысило 7000 тонн (для состояния ходовых испытаний), уменьшили высоту надводного борта, ухудшили мореходность, снизили максимальную скорость и дальность плавания.

Проанализировав ситуацию, МГШ обобщил недостатки 5500-тонных крейсеров как флагманов соединений эсминцев, сформулировав следующий их перечень:

1. Недостаточная скорость: в результате старения кораблей и увеличения их водоизмещения, максимальная скорость этих крейсеров к середине 1930-х гг. снизилась до 32–33 узлов, в то время как современные эсминцы, которые они должны были вести за собой, могли развивать 34–35 узлов.

2. Недостаточная дальность плавания: новые эсминцы при крейсерской скорости 18 узлов имели соответствующий показатель от 4000 миль (для типов «Хацухару» и «Сирацу») до более 5000 миль (для типов «Аасакио» и «Кагеро»), в то время как крейсерская скорость флагманов равнялась 14 узлам, но даже при этом их дальность плавания уже не превышала 5000 миль.

3. Ухудшение мореходных качеств: увеличившиеся водоизмещение и осадка привели к уменьшению высоты надводного борта; на высокой скорости или при неспокойном море заливаемость носовой части приводила к ухудшению обзора с мостика и снижению эффективности носовых артустановок.

4. Недостаточное артиллерийское вооружение. Вес минутного залпа 5500-тонных крейсеров составлял 1824 кг (шесть 14-см орудий на борт) и в сравнении с минутным залпом «флешдекеров» (основного противника японских лидеров и эсминцев на начало 30-х годов; артиллерия — 4×102 мм, вес снаряда 15 кг) — 538 кг — смотрелся вполне адекватно. Однако к середине 30-х годов в связи с изменением штатной организации миноносных сил ВМС США (флотилия эсминцев теперь состояла из четырех эскадр по два дивизиона четырехкорабельного состава каждая, лидер флотилии легкий крейсер типа «Омаха») ситуация ухудшилась: вес минутного залпа «омах» составлял 2332 кг. К концу 30-х годов ситуация усугубилась еще больше — в строй начали вступать новые лидеры и эсминцы, вооруженные 127-мм/38 универсальными орудиями Mk.12. Эсминцы типов «Фаррагут» и «Мэхэн» несли по пять таких орудий,

а лидеры типов «Портер» и «Сомерс» — по восемь, вес минутного залпа составил 2205 и 3528 кг соответственно.

5. Недостаточное торпедное вооружение: 5500-тонные крейсеры, даже перевооруженные, имели бортовой залп в четыре торпеды, в то время как новые японские эсминцы — в восемь; помимо этого эсминцы были оборудованы устройствами быстрой перезарядки ТА, а лидеры-крейсера — нет.

6. Недостаточное авиационное вооружение: флагманы ЭЭМ несли по одному гидросамолету; по мнению МГШ, для крейсера было необходимо, по крайней мере, два.

7. Недостаточность места для размещения оборудования связи и кодирования.

8. Стесненные условия обитаемости, вызванные модернизацией вооружения и систем управления огнем, а также размещением штаба эскадры.

Эти недостатки 5500-тонных крейсеров, вместе с тем, что «Сендай» достигал проектного срока службы в 1941 году, а три остальных флагмана эскадр — в 1942 году, ставили на повестку дня вопрос постройки новых легких крейсеров для лидирования соединений эсминцев.



Типичный крейсер «средней модели» — «Абукума» (типа «Нагара», постройки 1925 г.) К дате съемки (Сасебо, 5 мая 1935 г.) облик европейских «одноклассников» уже кардинально изменился. Все четырнадцать 5500-тонников участвовали в войне на Тихом океане, где понесли вполне ожидаемые потери: уцелел лишь «Китаками», разобранный в Нанао к концу марта 1947 г.

Требования МГШ и основные характеристики проекта С-39

Япония денонсировала Вашингтонский договор 29 декабря 1934 г. и покинула Вторую Лондонскую морскую конференцию 15 января 1936 г. Освободившись от договорных рамок, Императорский флот мог увеличивать свои силы, ограничиваясь только финансовыми средствами и возможностями отечественной кораблестроительной промышленности.

3 июня 1936 г. был обнародован Третий пересмотр Имперской оборонной политики, но еще в апреле, в ожидании этого программного документа, МГШ представил смету нового кораблестроения на период до 1945 г. В ней МГШ предложил построить тридцать 6000-тонных флагманских крейсеров: шесть лидеров эскадр эсминцев и семь флагманов эскадр подводных лодок. Все они предполагались строительством в рамках второго этапа предложенной десятилетней программы (известного как Четвертая Программа пополнения флота), который должен был выполняться в период между 1939 и 1945 гг. Увы, проработка деталей этих планов, начавшаяся летом 1936 г., очень быстро показала их нереальность, т.е. невозможность постройки за шесть лет запланированных 2 линкоров, 3 авианосцев, 6 крейсеров «класса А» и 8 «класса В», 48 эсминцев и 35 подводных лодок, а также 13 «флагманских» крейсеров.

Первый этап десятилетней программы (известный как Третья Программа пополнения флота) был принят на 70-й сессии парламента. Окончательное планирование второго этапа десятилетней программы началось в апреле 1937 г. А 27 ноября МГШ представил проект структуры ВМС, который устанавливал требования к новым единицам флота. Документ определял следующие требования для флагманского крейсера (проект W-03):

1. Стандартное водоизмещение около 5000 т; максимальная скорость 36 уз; дальность плавания 7000 миль на скорости 18 узлов.

2. Вооружение: шесть 15,5-см орудий в двух трехорудийных башнях, восемь 8-см

зенитных орудий в спаренных установках; шесть 25-мм зенитных автоматов в спаренных установках, два четырехтрубных 61-см торпедных аппарата в диаметральной плоскости.

3. Одна катапульта, один гидросамолет.

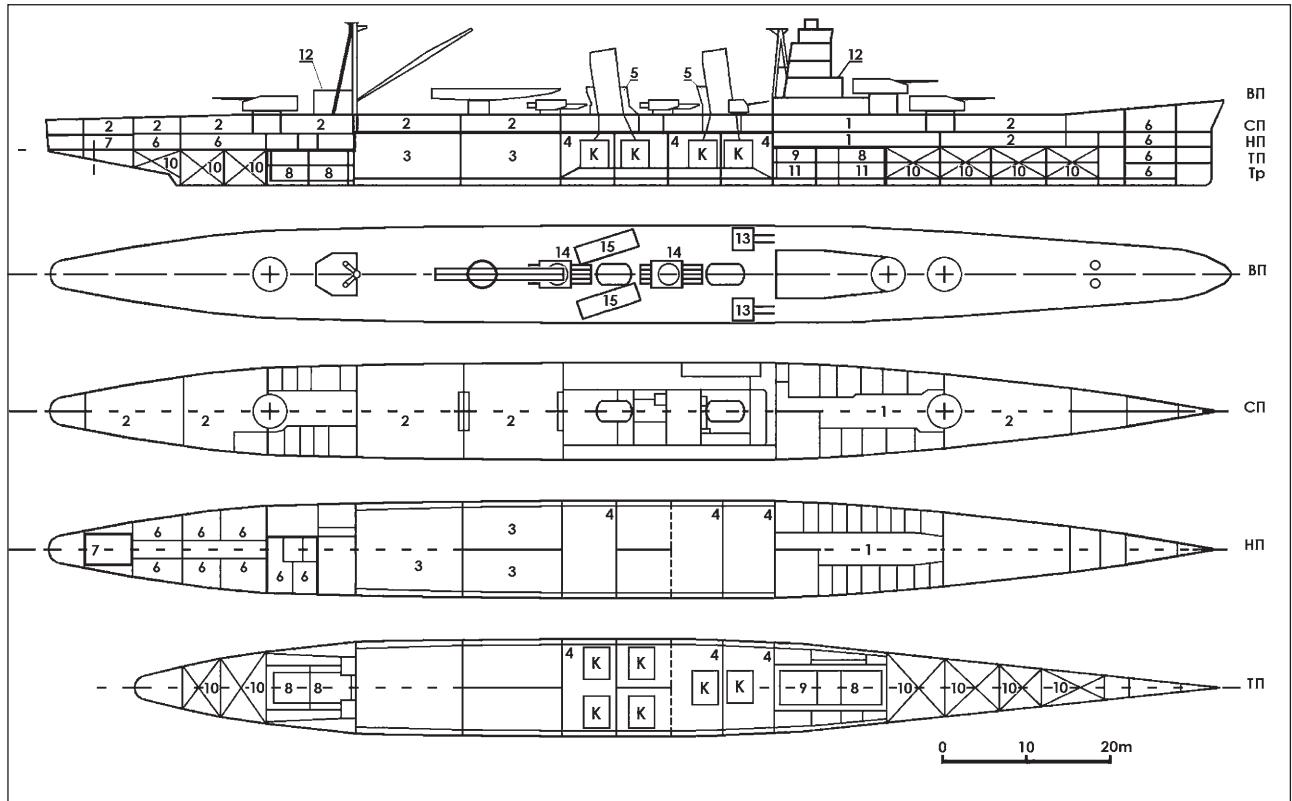
4. Защита машинных отделений 100-мм вертикальным поясом.

На основе этих требований Четвертая секция МТД 2 марта 1938 г. представила две несколько различавшихся версии («оригинальную» и «модифицированную») базового проекта С-39, несколько отличавшиеся от требований заказчика: водоизмещение было больше; артиллерия ГК размещалась в двухорудийных башнях; число 8-см зениток было сокращено с восьми до четырех; дальность плавания уменьшена на 1000 миль. Обе версии проекта предусматривали две дымовые трубы для шести котлов, размещенных в четырех котельных отделениях: два КО с одним котлом, два КО — с двумя. Один из двух торпедных аппаратов размещался между дымовых труб.

Первоначально новая программа готовилась к представлению парламенту в 1940 году, но принятие США 17 мая 1938 г. «Второго Акта Винсона-Трэммелла», направленного на дальнейшее усиление американского флота, потребовало ускорения планирования. Уже в июне 1938 года состоялась встреча заместителя начальника МГШ и заместителя военно-морского министра, на которой обсуждались необходимые изменения. Пересмотренный проект структуры ВМС был сформулирован 21 июля. Согласно новой редакции, требования к крейсерам были изложены в разделах, получивших следующие коды МТД: для 13 000-тонных, или крейсеров «класса А» — W-103, для флагманов эскадр эсминцев, или крейсеров «класса В» — W-104, для флагманов эскадр подводных лодок «класса С» — W-105. Документом предполагалась постройка пяти единиц W-104 (на основе проекта С-39), двух W-103 и двух W-105.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БАЗОВОГО ПРОЕКТА С-39 НА 2 МАРТА 1938 Г.

Характеристики		Оригинальный проект	Модифицированный проект
Водоизмещение	на испытаниях, т	7800	7600
	стандартное, т	6585	6450
Длина по ВЛ, м		173,0	170,0
Ширина по ВЛ, м		15,2	15,2
Осадка, м		5,58	5,58
Высота корпуса до верхней палубы, м		9,80	9,80
Метацентрическая высота, м		1,12	1,18
Высота центра тяжести над ВЛ, м		0,22	0,22
Коэффициент полноты водоизмещения (общей полноты)		0,520	0,514
Коэффициент продольной полноты		0,625	0,620
Коэффициент полноты мидель-шпангоута		0,832	0,829
Коэффициент вертикальной полноты		.	0,727
Мощность силовой установки (4 турбины), л. с.		112 000	99 000
Максимальная скорость, уз.		36	35
Мощность при крейсерской скорости в 18 уз., л. с.		8520	8520
Запас топлива, т		1635	1592
Дальность хода при крейсерской скорости в 18 уз., миль		6000	6000
Вооружение:	главный калибр	3 x 2 x 15 см /50 (150 снарядов на ствол)	
	универсальный калибр	2 x 2 x 8 см (новые) (250 снарядов на ствол)	
	зенитные автоматы	2 x 3 x 25 мм тип 96 (2000 снарядов на ствол)	
	торпедные аппараты	2 x 4 x 61 см тип 92 (16 торпед)	
	авиационное	1 катапульта малого типа, 2 гидросамолета	
Бронирование		сталь CNC	
погреба	палуба, мм	20	
	борт, мм	50 (наклон 15°)	
	переборка, мм	40	
машины	палуба, мм	20	
	борт, мм	65	
	переборка, мм	40	
Распределение весов	корпус	2600 т (33,55 %)	
	бронирование	640 т (8,21 %)	
	оснащение	328 т (4,21 %)	
	оборудование	310 т (3,98 %)	
	вооружение	843 т (10,80 %)	
	механизмы	1835 т (23,50 %)	
	топливо	1090 т (13,84 %)	
	вода	154 т (2,11%)	



Базовый проект С-39, март 1938 г. (продольный разрез и планы палуб)

ВП — верхняя палуба, СП — средняя палуба, НП — нижняя палуба, ТП — трюмная палуба, Тр — трюм.

Каюты офицеров (1), кубрики экипажа (2), три машинных отделения: левое и правое носовые и кормовое (3), четыре котельных отделения (4) с шестью котлами (K), вентиляция (5), кладовые (6), рулевой отсек (7), погреба боезапаса (8), в т. ч. 8-см орудий (9), топливные танки (10), электрогенераторы (11), позиции пулеметов (12), 8-см зенитные АУ (13), торпедные аппараты (14), система быстрой перезарядки ТА (15)

В начале сентября 1938 года начальник МГШ принц Хироясу Фусими и военно-морской министр вице-адмирал Ёнаи Мицумаса согласовали окончательное решение по кораблестроительной программе. В части, касающейся крейсеров, из нее были изъяты оба 13000-тонных корабля, а количество флагманов соединений эсминцев (модель W-104 или «класс В») было сокращено с пяти до четырех. Вместе с двумя флагманами эскадр подводных лодок (модель W-105 или крейсера «класса С») эти корабли предназначались для замены шести старых легких крейсеров: «Нагара», «Натори», «Кину», «Исудзу», «Юра» и «Юбари», построенных в 1922–1923 гг. и достигающих предельного срока службы в 1938–1939 гг. Измененная программа была представлена 19 сентября 1938 г. министерству финансов,

которое утвердило ее 22 сентября с общей суммой расходов в 1263 млн иен, из которых 111 556 000 иен отпускалось на постройку четырех флагманов эскадр эсминцев (по 27 889 000 иен за корабль).

8 декабря 1938 г. программа была готова для представления парламенту. Ее корабли получили временные идентификационные номера, начиная с №101. Четыре флагмана эскадр эсминцев значились под номерами 132–135. Новая программа была принята парламентом 6 марта 1939 г. в ходе 74-й сессии под официальным наименованием «Четвертая программа завершения военных приготовлений флота» (яп.: *Дайёндзи кайгун гунби дзюдзицу кейкаку*). В военно-морских кругах также применялось неофициальное наименование: «Программа Круг четыре» (яп.: *Мару ён кейкаку*).

Базовый проект С-41

Чертежи новых флагманов миноносных соединений были разработаны подотделом базового проектирования Четвертой секции МТД, которой руководил контр-адмирал-конструктор Фукуда Кейдзи¹. Детальная проработка проекта была поручена капитан-конструктору 3 ранга Одзоно Даисуке, руководившему направлением крейсеров. Первоначальный проект С-39, основанный на требованиях МГШ от ноября 1937 г., с учетом мнения военно-морского командования подвергся небольшой переработке. 13 октября 1939 г. он был завершен и окончательно принят под номером С-41. В окончательном виде торпедный аппарат №1 был вынесен в корму, для чего изменилась

¹ Фукуда Кейдзи (1890–1964) назначен руководителем Четвертой (кораблестроительной) секции МТД в марте 1934 г., после того, как опрокидывание из-за потери остойчивости 12 марта 1934 г. нового миноносца «Томодзуру» послужило причиной отставки предыдущего главного японского кораблестроителя – капитана 1 ранга Фудзимото Кику (1888–1935).

компоновка котельных отделений, и крейсер стал однотрубным, появилась платформа для обслуживания бортовых самолетов, нижний уровень носовой надстройки получил протяженный шельтердек.



«Сакава» в Сасебо 24 ноября 1944 г., незадолго до ввода в строй. На крейсере остался минимум иллюминаторов, легкое зенитное вооружение существенно усилено, установлены все три РЛС (№ 2-1, 2-2 и 1-3) и короткая катапульта тип Куре № 2. Изменена конфигурация самолетной платформы. Две боевых прожектора в диаметральной плоскости

Строительство, классификация и названия

Согласно первоначальным планам, крейсера № 132¹ и № 134 должны были строиться военно-морским арсеналом в Куре (яп.: 呉海軍工廠, Kure Kai-gun Kōsē), крейсер № 133 – казенной же верфью в Йокосуке (яп.: 横須賀海軍工廠, Yokosuka Kai-gun Kōsē), а № 135 – на верфи концерна «Мицубиси» (Mitsubishi Heavy Industries; яп.: 三菱重工業株式会社, Mićubishi džūkōgō kabusikiagaiya) в Нагасаки. Од-

¹ Здесь и далее: не путать с характерным для кораблестроительной практики ряда других государств « заводским номером »! В текстах кораблестроительных программ Императорского флота корабли располагались списком со сквозной нумерацией, выстроенной в условной очередности. Именно под этими « бумажными » номерами корабли Императорского флота фигурируют в историко-технических источниках.

нако еще не начавшаяся, но уже стоящая на пороге войны внесла свои коррективы. Япония располагала всего четырьмя кораблестроительными предприятиями, способными строить и ремонтировать единицы крупнее тяжелого крейсера. Помимо трех вышеупомянутых, в их число входила верфь концерна «Кавасаки» (Kawasaki Heavy Industries; яп.: 川崎重工業株式会社, Kawasaki džūkōgō kabusikiagaiya) в Кобе. Поэтому к вопросу загрузки производственных мощностей японцы были вынуждены подходить очень аккуратно. Планы были пересмотрены, и только крейсер № 133 был построен там, где это первоначально планировалось. Три остальных корабля строились казенной верфью в Сасебо (яп.: 佐世保海軍工廠, Sasebo Kai-gun Kōsē).

ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И СУДЬБА КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

Корабль	Номер	Верфь*	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй	Исключен из списков	Примечание
«Агано» 阿賀野	132	SKK	18.06.1940	22.10.1941	31.10.1942	31.03.1944	+ 17.02.1944
«Носиро» 能代	133	YKK	04.09.1941	19.07.1942	30.06.1943	20.12.1944	+ 26.10.1944
«Яхаги» 矢矧	134	SKK	11.11.1941	25.10.1942**	29.12.1943	20.06.1945	+ 07.04.1945
«Сакава» 酒匂	135	SKK	21.11.1942	09.04.1944	30.11.1944	05.10.1945	трофей США***

* YKK – Yokosuka Kaigun Kosho, Йокосука; SKK – Sasebo Kaigun Kosho, Сасебо

** Э. Лакруа и Л. Уэллс отмечают, что большинство японских документов датируют спуск на воду крейсера

«Яхаги» 25 октября 1942 г., согласно документам верфи, это произошло 25 сентября. Х. Нисида указывает дату 25 октября.

*** Потоплен при испытании атомной бомбы на атолле Бикини 02.07.1946

Поскольку новые корабли были вооружены 15-см орудиями, официально они классифицировались как «крейсера 2-го класса» (решение от 30 мая 1931 г.). В связи с этим, в соответствии с указанием военно-морского министра Сайто Макото от 1913 г., они получили названия в честь рек Японии. Крейсер № 132 20 сентября 1941 г. был назван «Агано» («Agano») в честь реки в северной части префектуры Ниигата; № 133 15 мая 1942 г. получил название «Носиро» («Noshiro») в честь реки в префектуре Акита; № 134 был 20 августа 1942 г. назван «Яхаги» («Yahagi») в честь реки в префектуре Айти; № 135 с 1 апреля 1944 г. стал называться «Сакава» («Sakawa») по имени реки на восточном склоне горы Фудзи в западной части префектуры Канагава.

Три из присвоенных наименований в Императорском флоте использовались впервые, и только корабль с названием «Яхаги» (бронепалубный крейсер программы 1907 года) ранее уже ходил под японским флагом. Исключенный из списков флота 1 апреля 1940 г. и получивший обезличенное обозначение «№ 12», он был разобран лишь после окончания войны на Тихом океане, пережив, таким образом, своего «наследника».

Все три корабля, построенные в Сасебо, собирались на одном и том же стапеле, т. е. закладка очередного происходила после спуска на воду предыдущего. Предприятие явно оптимизировало процесс: строительство «Агано» заняло 28 месяцев, «Яхаги» — 25, «Сакава» был построен за 24 месяца. Более мощный арсенал в Йокосуке управился со строительством «Носиро» за 21 месяц.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус и архитектура

Пропорции и эстетика проекта С-41 сохранили многие национальные кораблестроительные наработки, сделанные за предшествовавшие два десятилетия коллективами проектировщиков под управлением Хирага Юдзуру, затем — Фудзимото Кикуо. Вместе с тем линии проекта «Агано» демонстрировали новый стиль, характерный для кораблей Четвертой программы, наиболее яркими представителями которой стали авианосец «Тайхо», крейсер «Оёдо», эсминцы типа «Акидзуки», плавбаза гидроавиации «Акицусима». Во флотских кругах он традиционно именовался по фамилии начальника Четвертой секции МТД — «Стиль Фукуда».

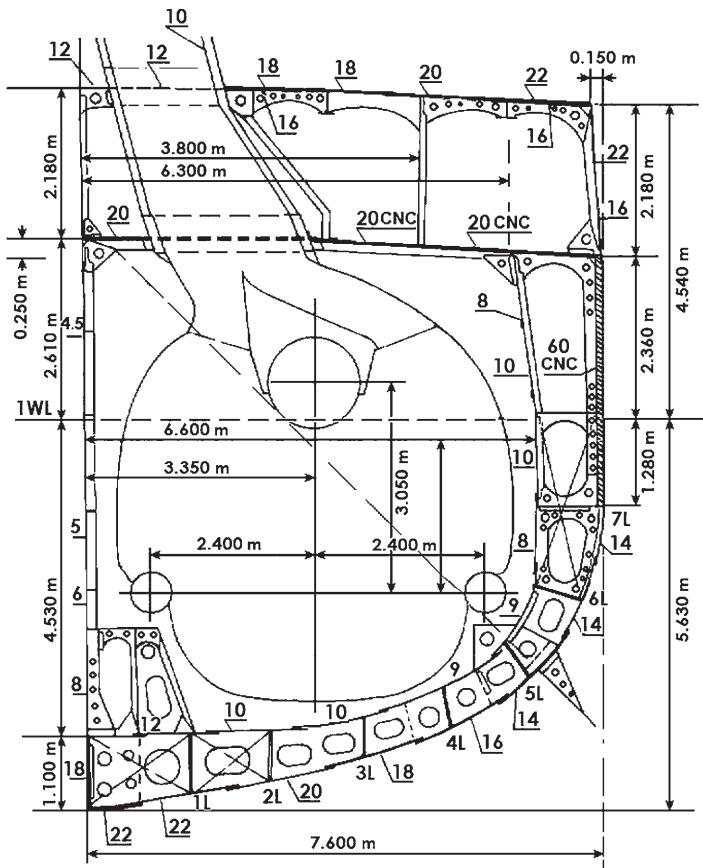
Крейсера имели гладкопалубный корпус, набранный по продольной схеме. Шпангоуты в носу для улучшения мореходности имели большой развал. Для экономии веса корпуса тип «Агано» получил традиционный волнобразный профиль верхней палубы (впервые в японском кораблестроении его применил «отец» японских тяжелых крейсеров, конструктор Хирага): высота корпуса в районе носовых башен составляла 10,82 м, на миделе — 10,37 м, в корме — 9,73 м. Ввиду отсутствия полубака, для улучшения мореходности, был применён значительный подъём носовой части от носовых башен к форштевню: высота корпуса в носу составила 12,89 м. Погибь верхней палубы — 200 мм. Высота надводного борта составила в носу — 7,35 м, на миделе — 4,54 м, в корме — 4,10 м. Средняя осадка 5,63 м. Некоторую экономию веса обеспечивал небольшой (150 мм на миделе) завал бортов вовнутрь.

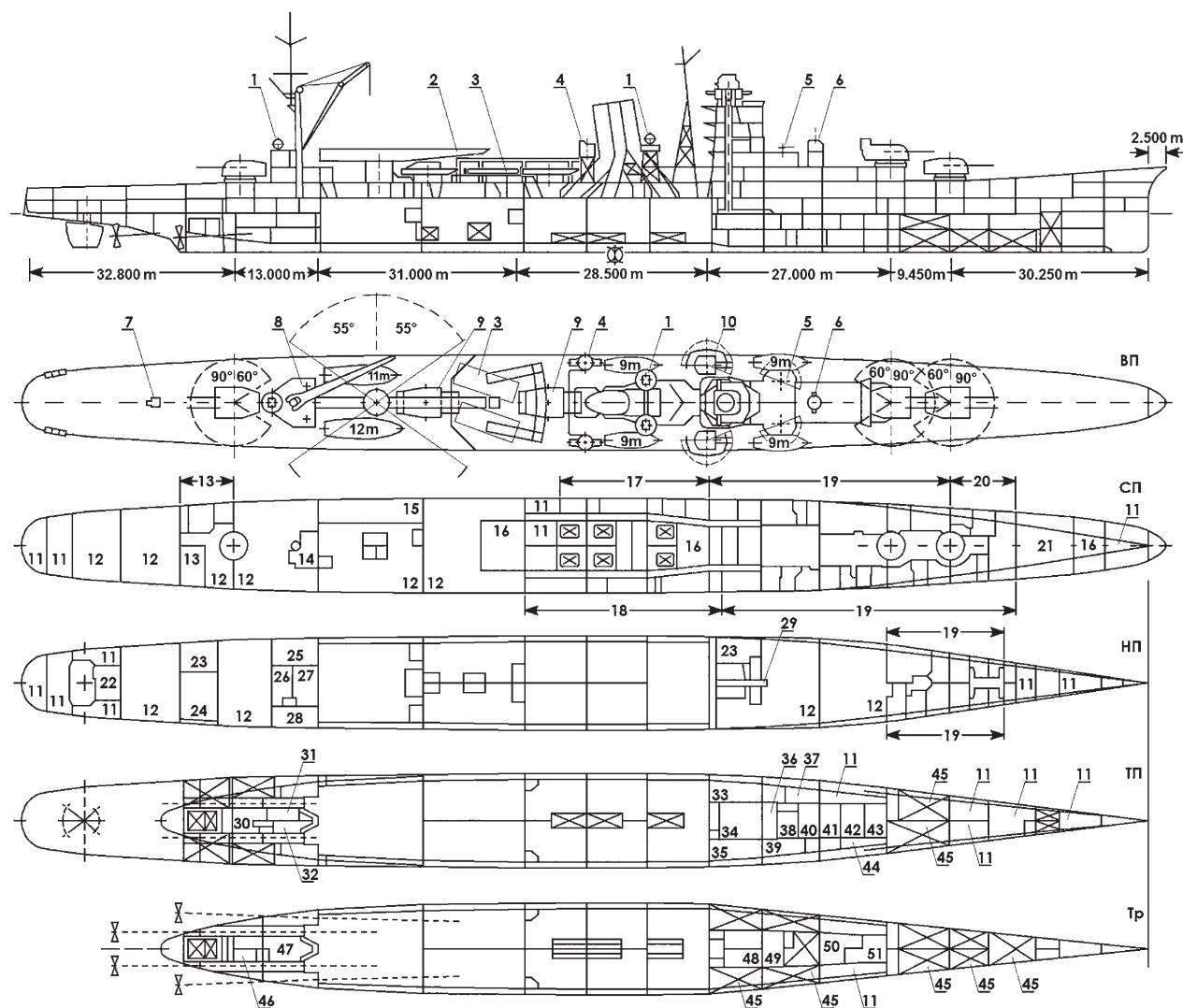
Клиперский форштевень у ватерлинии переходил в вертикальный с бульбообразным утолщением в нижней части. Корабли строились с крейсерской кормой с длинным (24 м) подзором. Для уменьшения гидродинамического сопротивления участок от ах-

терштевня до кормового перпендикуляра длиной 10 м имел плоские образования днища с небольшой килеватостью и перегибом подзора. Впервые подобная форма кормовой оконечности была применена на эсминцах типа «Аасио» по результатам ходовых испытаний головного корабля, а эсминцы типа «Кагеро» (проект F-49) получили ее уже с постройки. В дальнейшем этот тип обводов кормовой оконечности стал применяться на новых японских эсминцах и крейсерах 2-го класса.

После инцидента с Четвертым флотом при проектировании новых японских

Конструктивный мидель-шпангоут





Проект С-41, ноябрь 1939 г. (продольный разрез и планы палуб)

ВП — верхняя палуба, СП — средняя палуба, НП — нижняя палуба, ТП — трюмная палуба, Тр — трюм.

Боевой 110-см прожектор тип 96 (1), 26-м катапульта (2), запасные торпеды и система быстрой перезарядки ТА (3), зенитный директор тип 94 с 4,5-м дальномером тип 94 (4), позиции 2x3 25 мм автоматов тип 96 (5), зенитный директор тип 95 с 2-м дальномером (6), станок для тренировки заряжающих (7), позиции пулеметов тип 93 (8), четырехтрубные торпедные аппараты тип 92 (9), спаренные установки 8-см/60 орудий (10), кладовые (11), кубрики команды (12), кубрики мичманов (13), радиорубка (14), лазарет (15), мастерские (16), баня и гальюны (17), камбузы (18), каюты офицеров (19), каюты штаба эскадры (20), шпилевое отделение (21), отсек рулевых машин (22), помещение рефрижераторной машины (23), рефрижераторная камера (24), генераторный отсек (ген.№ 3 и 4) (25), радиорубка (26), кормовой пост управления электроэнергетической системой (27), генераторный отсек (ген.№ 5) (28), коммуникационный канал (29), снарядный погреб АУ № 3 (30), авиабомбовый погреб (31), погреб ГБ (32), генераторный отсек (ген.№ 2) (33), погреб универсальной артиллерии (34), генераторный отсек (ген.№ 1) (35), отсек радиотелефонного оборудования (36), отсек зенитного и торпедного вычислительных устройств (37), центральный артиллерийский пост (38), радиорубка (39), погреб 25-мм патронов (40), погреб зарядных отделений торпед (41), снарядный погреб АУ № 2 (42), снарядный погреб АУ № 1 (43), зарядный погреб (44), топливная цистерна (45), пулеметный патронный погреб (46), зарядный погреб АУ № 3 (47), помповое отделение (48), носовой пост управления электроэнергетической системой (49), зарядный погреб АУ № 2 (50), зарядный погреб АУ № 1 (51).

ПРЕВЫШЕНИЕ ПРОЕКТНОГО ВОДОИЗМЕЩЕНИЯ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

Крейсер	Дата ввода в строй	2/3 водоизмещения на испытаниях, т	Превышение проектного водоизмещения, т	Осадка, м
«Агано»	октябрь 1942	7856	146	5,65
«Яхаги»	декабрь 1943	7887	177	5,69
«Сакава»	ноябрь 1944	7895	185	5,71
По проекту	7710			5,63

кораблей особое внимание было уделено продольной прочности корпуса. Для изготовления корпусных конструкций крейсеров типа «Агано» использовалась сталь марки Ducol (DS) с большим содержанием марганца (1,6%) и средним количеством углерода (0,03%), большими пределами упругости ($39 \text{ кгс}/\text{мм}^2$) и прочности ($60\text{--}66 \text{ кгс}/\text{мм}^2$); для забронированных элементов — марки CNC (незементированная с медными добавками).

Основу продольной прочности корпуса составляли вертикальный киль высотой 1,1 м, толщиной 18 мм (горизонтальный киль имел толщину 22 мм) и 14 стрингеров (по 7 с каждого борта) толщиной 9–12 мм, выполненных из стали DS. Стрингер № 7 являлся опорой для броневого пояса. Корабли имели двойное дно высотой у киля 1,1 м, переходящее в двойной борт. Конструкция двойного борта в районе машинно-котельных отделений доходила до средней палубы, в остальных частях корабля — до нижней. Сверху вниз располагались палубы: верхняя, средняя, нижняя (по сути — платформа, так как прерывалась КО и МО), трюмная (платформа) и настил второго дна.

Внешняя обшивка от киля до седьмого стрингера состояла из семи поясьев толщиной от 22 (шпунтовый пояс) до 14 мм, причем у киля она усиливалась дополнительной 22-мм накладкой. Бронированный пояс из 60-мм плит стали CNC высотой 3,64 м

(от стрингера № 7 до уровня средней палубы) выполнял в т. ч. функции силового элемента корпуса. Выше него располагалось еще два пояса обшивки толщиной 22 (ширстечный) и 16 мм. Внутренняя обшивка двойного дна выполнялась из листов толщиной от 8 до 12 мм. Верхняя палуба имела толщину от 16 до 22 мм с дополнительными 16-мм и 18-мм накладками.

Конструктивная противоторпедная защита отсутствовала, что должна была компенсировать тщательно спланированная система контрзатоплений. Корпуса крейсеров рассматриваемого типа были разделены на 292 водонепроницаемых отделения, из которых 76 располагались в двойном дне, 152 — между двойным дном и трюмной палубой и 64 — между трюмной и верхней палубами. Для затопления и контрзатопления имелось 33 герметичных отсека, общей вместимостью 492,5 т воды. Помимо этого, герметичное пространство, в которое была заключена цистерна с бензином, могло быть заполнено 176,78 т воды. Три дифферентные цистерны имели общий объем 118,99 т.

В соответствии с проектом, крейсера типа «Агано» при водоизмещении 7710 т имели осадку 5,63 м, при полном водоизмещении в 8338 т осадка составляла 5,93 м. Несмотря на установку дополнительного легкого зенитного вооружения и другого оборудования, рост водоизмещения по сравнению с проектным после

окончания строительства составлял всего лишь 1,9–2,4 %. Отсутствие конструктивной перегрузки определило хорошую остойчивость кораблей, но вынуждало по мере расходования запасов принимать до 311 т водяного балласта. Для уменьшения бортовой качки крейсера были оборудованы сколовыми килями протяженностью в треть длины корпуса.

Внешний вид нового типа кораблей во многом определили заложенные в проект функции и связанный с ними состав вооружения, в первую очередь — два торпедных аппарата в диаметральной плоскости.

Башенноподобная надстройка отстояла от линии форштевня примерно на треть длины корпуса. За ней располагалась легкая, наклоненная назад треногая фок-мачта. Широкий, наклоненный к корме кожух дымовой трубы заключал в себе все шесть дымоходов, а по своей форме походил на кормовую трубу крейсеров типа «Миоко». Своебразной деталью ар-

хитектуры крейсеров типа «Агано» стала платформа для хранения и обслуживания бортовых гидросамолетов, расположенная позади дымовой трубы, визуально слившаяся с находящейся за ней катапультой. Два четырехтрубных торпедных аппарата, находящихся за дымовой трубой (первый — под платформой, второй — под катапультой), «заполняли» наблюдаемый силуэт корпуса до самой кормовой надстройки, на которой находился кран, вертикальная опора которого фактически служила грат-мачтой. Три двухорудийных башенных АУ располагались по классической линейно-возвышенной схеме: две на носу, третья на корме.

На обоих бортах располагалось по четыре откидных поворотных балки: по три в районе носовой надстройки, еще по одной у кормовой оконечности. Две (по одной на борт) носовые балки предназначались для манипуляций с параванами и трапом, кормовые — для отдачи и поднятия верпа.

Носовая надстройка

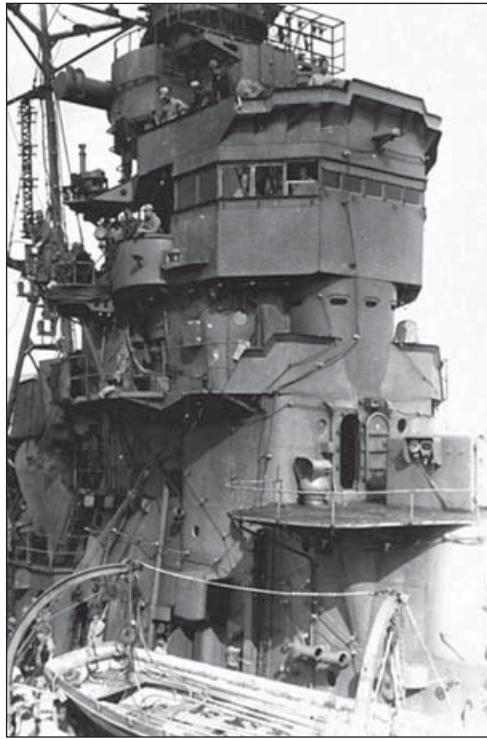
Форма и компоновка носовой надстройки, разработанной для новых легких крейсеров типов «Агано» и «Оёдо», являлись развитием идей, заложенных в проекты крейсеров типов «Момами» и «Тоне», «перекроенных» с учетом выводов, последовавших после инцидента с Четвертым флотом. Ее эргономика и эстетика демонстрировала очевидную унификацию подхода к проектированию этого элемента корабельной архитектуры для артиллерийских кораблей Императорского флота всех классов разработки конца 30-х — начала 40-х годов. Это выражалось в приоритетах компактности и заключения максимально возможного числа постов внутрь башенноподобной структуры.

Высота надстройки от киля до крыши башенки визира центральной наводки составляла около 28,2 м. Ее структура (сверху вниз) имела следующие уровни.

Верх надстройки занимала цилиндрическая башенка визира центральной на-

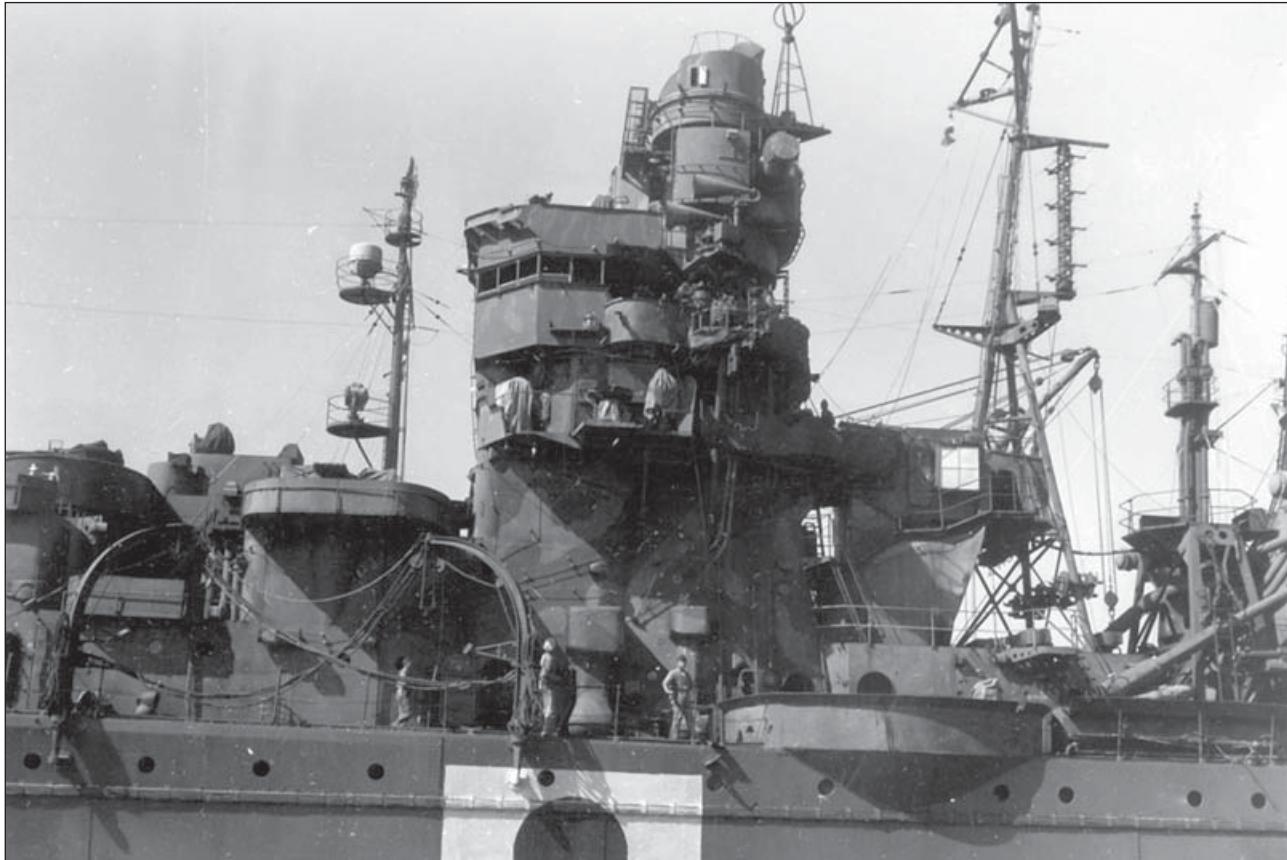
водки (директора) тип 94 модель 1 (диаметр 2,80 м, высота 2,00 м), вращавшаяся на 360°, в которой располагался сам директор тип 94 модель 5. В маленьком куполе на крыше башенки был установлен 12-см бинокль артиллерийского офицера (место командира артиллерийской БЧ), за башенной визиря стояла антенна радиопеленгатора тип 93.

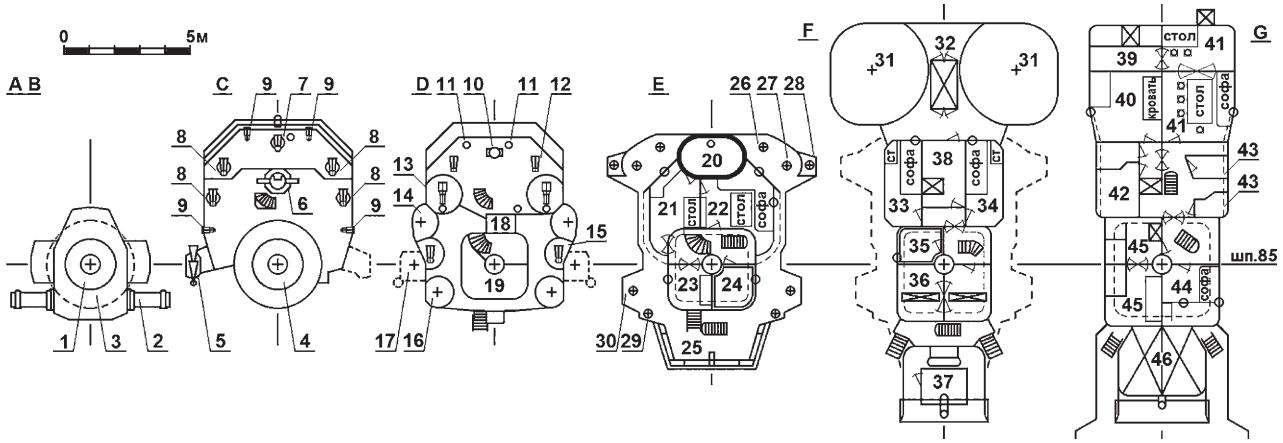
Основанием башенки директора служил верх башни дальномера (высота блока 1,80 м), способной поворачиваться вокруг почти на 360°. В передней ее части были установлены два комплекта 12-см биноклей, в задней — 6-метровый дальномер тип 14. Центральная часть башни первоначально использовалась как место отдыха расчета дальномера, но с июня 1943 г. на «Агано», а на остальных кораблях типа — с начала эксплуатации, здесь расположилось оборудование РЛС № 2–1, «матрасная» антенна которой была закреплена на передней стороне башни.



Башня дальномера располагалась в задней части открытой платформы управления зенитным огнем. По краям платформы располагались четыре 12-см и четыре 6-см стационарных зенитных бинокля. Спереди, на осевой линии, находилась панель управления торпедным

Надстройка крейсера «Сакава». Снимки сделаны в Сасебо после окончания боевых действий. Наглядно видно разделение надстройки на уровни. Обратите внимание на боевую рубку под ходовым мостиком. Хорошо видно устройство ветроотбойника перед компасной площадкой и антенны всех РЛС, которыми был оснащен крейсер: «матрасная» — РЛС № 2-1, на башне дальномера; «рупорная» — РЛС № 2-2 модификация 4S на площадке сбоку от компасного мостика (на снимке слева они уже демонтированы); «лестничная» — РЛС № 1-3 на задней стороне фок-мачты. На надстройке и мостике заметны камуфляжные пятна. На борт нанесен японский флаг — опознавательная маркировка единиц капитулировавшего Императорского флота. Спаренная 8-см установка левого борта и 25-мм автоматы с площадок перед мостиком демонтированы. Внизу на заднем плане видны мачты танкера «Пекос» (АО-65)





План уровней носовой надстройки

A, B — башенки директора и дальномера: директор тип 94 (1), 6-м дальномер тип 14 (2), пультовая РЛС №2-1 (с 1943 г.) (3).

C — платформа управления зенитным огнем: главный пост управления артиллерийским огнем (4), антенна РЛС №2-2 (с июня 1944 г.) (5), 1,5-м навигационный дальномер (6), панель управления торпедной стрельбой тип 92 (7), 12-см зенитный бинокль (8), 6-см зенитный бинокль (9).

D — ходовой мостик: магнитный компас (10), репитер гирокомпаса (11), 12-см бинокль (12), панель управления торпедной стрельбой тип 1 с 18-см биноклем (13), директор тип 97 (14), 12-см зенитный бинокль (15), манипуляторная колонка прожектора тип 96 (16), 40-см сигнальный прожектор (17), штурманская рубка (18), боевой информационный пост (19).

E — верхний мостик: бронированная боевая рубка (20), пост управления зенитным огнем (21), боевая рубка (22), радиорубка (23), пост пеленгации (24), сигнальная платформа (25), наблюдательный пост тип 13 (26), колонка управления прожектором тип 96 (27), навигационный пост (28), 12-см зенитный бинокль (29), устройство инфракрасной связи тип 2 (с начала 1944 г.).

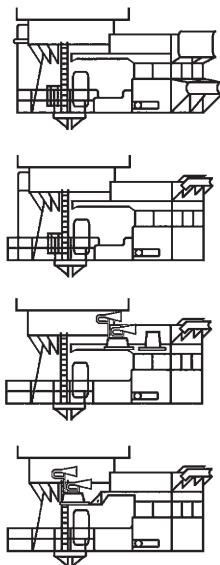
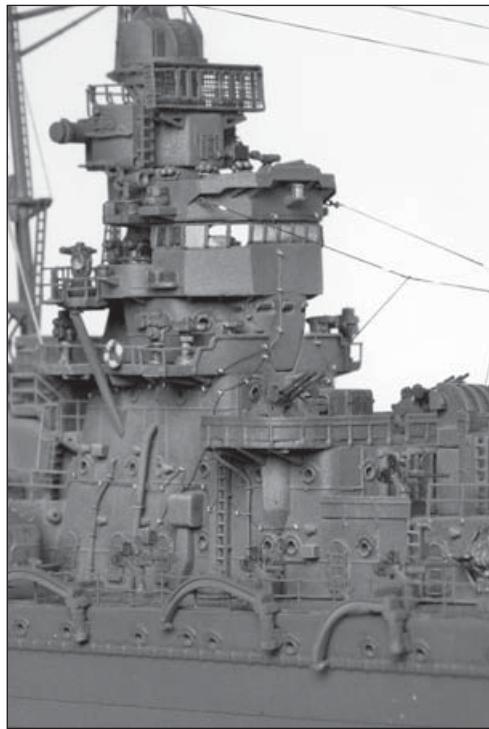
F — нижний мостик: строенный 25-мм автомат тип 96 (31), подъемник 25-мм патронов (32), каюта отдыха адмирала (33), каюта отдыха командира (34), радиотелефонная рубка №3 (35), коммуникационный отсек (36), пультовая РЛС №1-3 (с июня 1944) (37), отсек для отдыха расчетов автоматов (38).

G — шельтердек: фотолаборатория (39), каюта штурмана (40), помещение штаба эскадры (41), навигаторская кладовая (42), гальюн (43), радиотелефонная рубка №2 (44), пультовая РЛС №2-2 (с июня 1944) (45), вентиляционные колодцы КО №1 (46)

огнем тип 92 (место командира минно-торпедной БЧ), прямо за которой стоял 1,5-метровый навигационный дальномер. В закрытом помещении под башней дальномера располагался главный пост управления артиллерийским огнем. В конце лета — начале осени 1944 г. на «Носиро» и «Яхаги» на специальных боковых платформах справа и слева от данной платформы были закреплены «роговые» антенны РЛС № 2-2. «Сакава» был передан

флоту в ноябре 1944-го уже укомплектованным ими.

Следующим ярусом являлся ходовой мостик, передняя и боковые стороны которого были защищены от брызг и непогоды остеклением. Навигационное оборудование мостика включало магнитный компас тип 93, два репитера гирокомпаса тип 3 модель 3, два 12-см стационарных бинокля для командира. По каждой из боковых сторон мостика последовательно располага-



Носовая надстройка «Яхаги» по состоянию на апрель 1945 года. Обратите внимание на балки, расположавшиеся побортно по три штуки в районе носовой надстройки. Расположенные ближе к носу служили для спуска и приема трапа и манипуляций с параванами. Следующая пара балок - для спуска катера. Модель в масштабе 1:350. Автор модели — Е. Тимонин, Киев

гались: 18-см бинокль управления торпедным огнем, визир наводки торпедных аппаратов тип 97 модель 1, 12-см зенитный бинокль (использовавшийся, помимо того, для навигационных обсерваций), манипуляторная колонка боевых прожекторов. Кроме этого, по бокам ходового мостика находились ходовые огни, семафорные посты, два 40-см сигнальных прожектора, по центру — штурманская рубка. Внутри закрытой башенной структуры на уровне ходового мостика располагались боевой информационный пост и трап.

Под ходовым находился верхний мостик. В его закрытой части размещались бронированная боевая рубка, посты управления зенитным огнем, связи, пеленгации, трап; открыто стояли два 12-см зенитных бинокля и два комплекта инфракрасного оборудования наблюдения и связи, а в кормовой части находился сигнальный мостик.

На уровне нижнего мостика спереди располагались два строенных 25-мм автомата тип 96 с кранцами первых выстрелов между ними. Закрытая часть уровня включала: каюты для отдыха флаг-офицера (по левому борту), командира корабля (по правому борту) и помещение для отдыха расчетов зенитных автоматов (между ними). Вертикальную башенную структуру на этом уровне занимали радиотелефонная рубка № 3, трап, кабельные колодцы.

Наконец, на шельтердеке располагались: фотолаборатория, помещение для работы штаба эскадры, каюты штурмана, кладовая навигационного оборудования, два гальюона, радиотелефонная рубка № 2. После установки на крейсерах РЛС № 2-2 тут же разместились их пультовые. В кормовой части шельтердека проходили вентиляционные колодцы КО № 1.

Примеры различий в мелких деталях (сверху вниз). Форма ветроотбойника: «Агано», «Носиро». Расположение «рупорных» антенн РЛС № 2-2: «Яхаги», «Сакава»

Внешние различия

Четыре крейсера имели большое количество уникальных признаков, которые, к сожалению, как правило, не видны на фотографиях. Помимо описанных ниже различий в составе и расположении легкой зенитной артиллерии, и радиолокационного оборудования, расположения зенитных директоров тип 94, а также типа установленной катапульты, таковыми являлись следующие.

«Агано» вошел в строй с массивным ветроотбойником на передней стороне ходового мостика и заметно меньшим — по переднему краю зенитной платформы. На трех последующих кораблях ветроотбойники были только на уровне зенитной платформы.

При передаче флоту «Агано» и «Носиро» имели иллюминаторы как на средней, так

и на нижней палубе за пределами машинных отделений. На «Носиро» иллюминаторы на нижней палубе и часть таковых на средней были заделаны во время ремонта в январе-марте 1944 г. для повышения водонепроницаемости корпуса. «Агано» погиб, имея проектное расположение иллюминаторов. Что касается «Яхаги» и «Сакавы», на них уже на момент передачи флоту было оставлено лишь по несколько иллюминаторов на средней палубе.

Крейсера имели многочисленные мелкие различия геометрии элементов корабельной архитектуры: верхних уровней мостика, фок-мачты, прожекторных площадок у дымовой трубы, самолетной платформы. Последняя в ходе дооружения «Яхаги» и, возможно, «Носиро» подвергалась перестройкам.

Бронирование

Согласно проекту, бронирование крейсеров типа «Агано» должно было обеспечивать защиту силовой установки и погребов от 6-дюймовых снарядов американских легких крейсеров и 5-дюймовых снарядов лидеров и эсминцев. Броня прикрывала котельные и машинные отделения, погреба и подъемники боезапаса, отсеки рулевых механизмов, коммуникационные линии.

Бортовой броневой пояс имел протяженность более 65,8 м (от шп. 87 до шп. 143) и прикрывал машинно-котельные отделения, а также ряд помещений, расположенных в корму от них (шп. 137–143; 6,6 м в длину), включая отсек генераторов, радиотелеграфную рубку, погреба с авиа- и глубинными бомбами, зарядный погреб № 3.

Пояс имел толщину 60 мм, высоту 3,64 м (2,36 м выше и 1,28 м ниже конструктивной ватерлинии при осадке в 5,63 м) и выполнялся из стали марки CNC. Его верхний край примыкал к плоской средней палубе, выполненной из 20-мм стали CNC, а ниж-

ний опирался на 7-й стрингер. Оба конца защищенного поясом пространства на шп. 87 и шп. 143 были закрыты 20-мм траверсами из стали CNC, высотой от средней палубы до двойного дна.

Броневая защита погребов «коробчатого» типа формировалась 55-мм внутренним поясом (CNC) высотой 2,5 м, верхний край которого стыковался с 20-мм (CNC) нижней палубой, и стальными траверсами в оконечностях. Носовой погреб длиной 26,95 м (шп. 59–87) спереди был защищен траверсом, толщина которого между нижней и трюмной палубами составляла 25 мм, а ниже, до двойного дна, — 20 мм. Кормовой погреб длиной 6,2 м и шириной 7,2 м (шп. 143–150) со стороны оконечности был закрыт 20-мм траверсом от нижней палубы до двойного дна.

Зашитные корпуса артустановок главного калибра выполнялись из 19-мм, а кольца вокруг их роликовых погонов — из 25-мм стали DS. Снарядные подъемники главного и универсального калибров и подъемни-

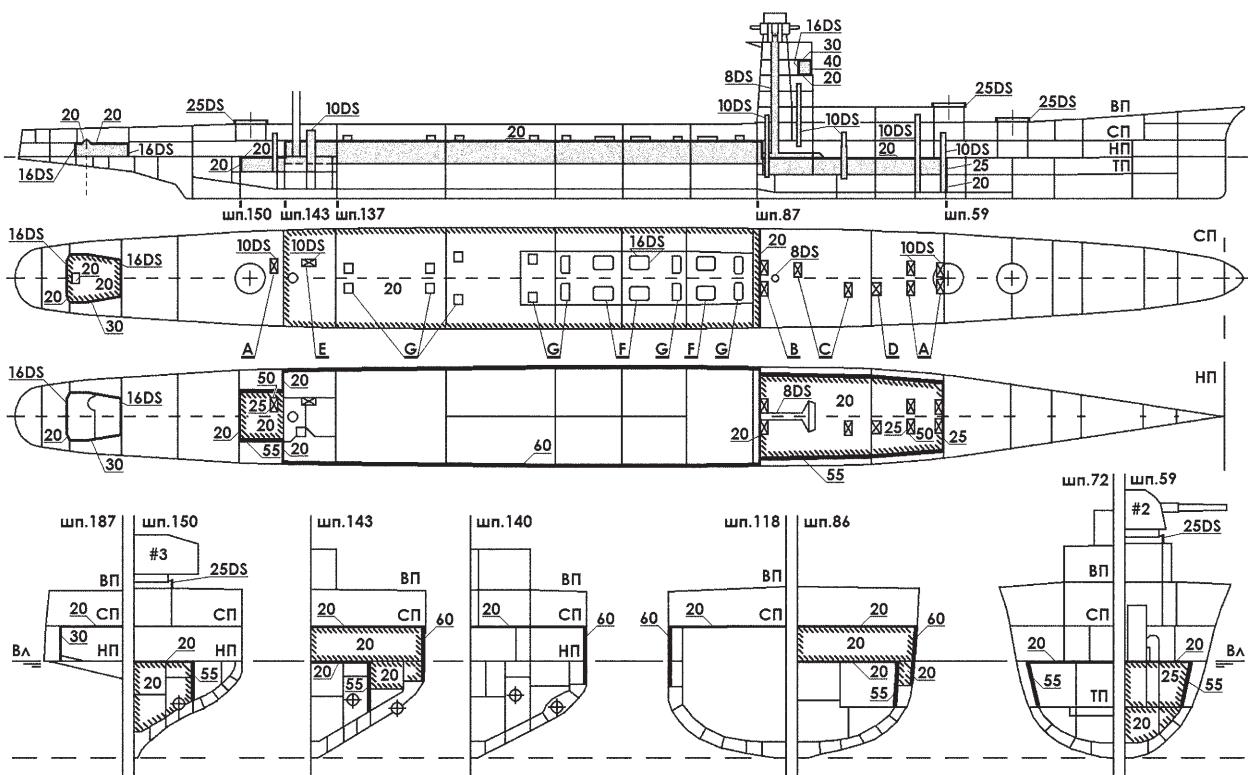


Схема бронирования легких крейсеров типа «Агано»

Толщина в мм; сталь марки CNC, кроме указанного DS (Ducol).

Подъемники боеприпасов: 15-см (A), 8-см (B), 25-мм (C), боевых частей торпед (D), авиа- и ГБ (E); дымоходы (F), вентиляция (G)

ки авиа- и глубинных бомб были заключены в бронированные кожухи: первые — из 15-мм стали CNC, вторые — из 10-мм DS.

Ходовая рубка была защищена 40-мм листами CNC спереди, 20-мм снизу и по бокам, 30-мм сверху, а ее задняя сторона была выполнена из 16-мм листов DS. Центральная коммуникационная труба, проходящая от верхней части мостика на нижнюю палубу, была защищена 8-мм DS.

Румпельное отделение и отсек рулевых машин защищались по бокам соответственно 20-мм и 30-мм листами CNC, спереди и сзади — 16-мм листами DS, а сверху — 20-мм средней палубой.

Кожухи вентиляции котельных и машинных отделений прикрывались 16-мм листа-

ми DS на высоту 0,75 м над уровнем средней палубы. Коммуникации (электро- и связи) были заключены в 10- и 16-мм трубы из стали DS.

Общий вес брони крейсеров типа «Агано» составлял 540,96 т, еще 115,77 т приходилось на стальные листы защиты второстепенных элементов (коммуникаций, кожухов и т.п.), что в совокупности составляет 9,93 % стандартного водоизмещения.

Для наиболее сопоставимых (по совокупности ТТХ) иностранных единиц этот показатель был близким: 11,8 % для «Аретузы», 11,7 % для «Линдера». В целом бронирование «Агано» представляется вполне адекватным поставленным перед кораблем тактическим задачам.

Главный калибр

В 1910 г. британской компанией «Виккерс» было разработано 6-дюймовое орудие Mk.M, предназначавшееся для казематных установок противоминной батареи линейного крейсера «Конго», строившегося в Великобритании по японскому заказу. В связи с продолжением строительства однотипных кораблей на отечественных верфях, инженером Хата Тиёкити было разработано аналогичное орудие для производства в Японии, которое было принято на вооружение Императорского флота 15 июня 1912 г. под наименованием тип 41. При этом орудия британского производства получили в Императорском

флоте обозначение Mk.II, а аналогичные, производившиеся с 1912 г. в Японии (для трех линейных крейсеров типа «Конго» и двух линкоров типа «Фусо») — Mk.III.

5 октября 1917 г. орудие тип 41, первоначально официально именовавшееся 6-дюймовым, получило новое официальное наименование со значением калибра, исчисленным в сантиметрах: «50-калиберное орудие тип 41 калибра 15 см».

Во время очередной модернизации японских линейных крейсеров в 1930-е годы 15-см орудия были демонтированы и сданы на хранение в арсеналы флота. Впоследствии они и были использованы для воо-



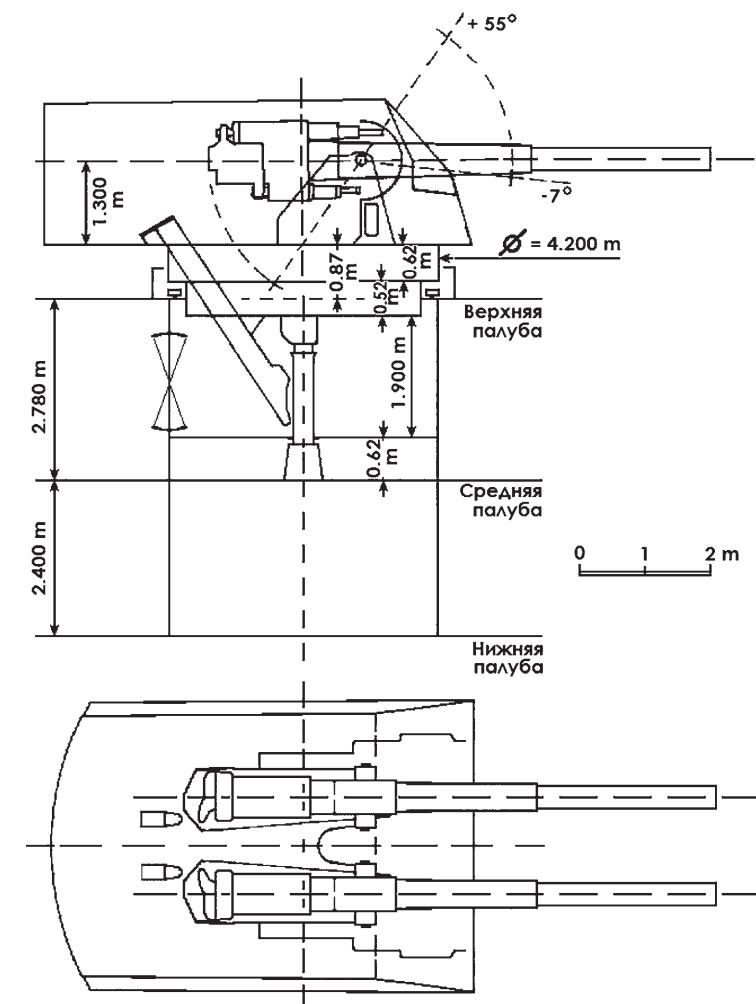
«Сакава» в Сасебо после войны, осенью 1945 г. Носовые башенные артустановки. Также хорошо видны обмотка размагничивания, параван и балка для его спуска и приема. Фотографии крейсера этого периода демонстрируют постепенную ликвидацию красочного камуфляжа. Но фото он виден на башне № 1 и лобовой части башни № 2. На заднем плане мачты танкера «Пекос» (AO-65)

ружения крейсеров типа «Агано», а некоторое их количество — размещено в береговых установках на о. Гуам.

На крейсерах типа «Агано» 15-см орудия разместили в закрытых (башенных) установках, увеличив высоту вертикальной наводки до 55° с целью их использования в качестве средства ПВО. Однако в связи с низкой скорострельностью (не более 6 выстрелов в минуту), вызванной ручной подачей при заряжании, их результативное применение в этом качестве было весьма сомнительным. Двухорудийные 15-см установки крейсеров типа «Агано» также были разработаны инженером Хата и построены арсеналом флота в Сасебо под руководством капитана 1 ранга Сукеёси Ясиро. Подбашенные перегрузочные отделения вместе с установкой не вращались. Не имелось и шахт подачи внутри барбета ниже перегрузочных отделений. Под установками располагался лишь центральный штырь, опиравшийся на среднюю палубу для установок № 1 и № 3 и на верхнюю — для установки № 2.

Боевое отделение артустановки собиралось из 19-мм стальных листов и имело длину 6,50 м, ширину 4,55 м и высоту 2,25 м. Расстояние между осямистволов составляло 1,55 м, внешний диаметр роликового погона — 4,20 м, общий вес вращающейся части — 72 т. Привод вертикального и горизонтального наведения — электрогидравлический (в качестве резервного была предусмотрена возможность ручного). Для его обеспечения служил электродвигатель мощностью 50 л.с. Максимальная скорость вертикального наведения $10^{\circ}/\text{с}$, горизонтального — $6^{\circ}/\text{с}$. Сектор обстрела каждой установки составлял 150° на каждый борт.

Система подачи боеприпасов не была полностью механизирована. Снаряды и пороховые картузы подавались из



15-см двухорудийная артиллерийская установка крейсеров типа «Агано»



Офицеры и старшины артиллерийской боевой части «Агано» позируют для группового фото на самолетной платформе. За ними — разведчик Aichi E13A1 на катапульте. Атолл Трук, 11 февраля 1943 г.

ДАЛЬНОСТЬ СТРЕЛЬБЫ 15-см/50 ОРУДИЙ ДВУХОРУДИЙНЫХ УСТАНОВОК КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

Угол возвышения ствола, град.	Дальность стрельбы, м	Скорость падения снаряда, м/с	Угол падения снаряда, град.
Осколочно-фугасный снаряд тип 4 массой 45,36 кг			
2,7	5000	530	3,8
8,0	10 000	350	12,5
15,0	14 100	—	—
17,5	15 000	320	28,0
30,0	19 500	—	—
34,0	20 000	320	52,0
45,0	21 000	—	—
Осколочно-фугасный снаряд тип 0 массой 45,36 кг			
45,0	21 000	—	—
55,0	8000	—	—
Ныряющий снаряд ⁽¹⁾ массой 51,30 кг			
40,0	4200	—	—

Примечание:

1. Минимальная дальность стрельбы ныряющими снарядами составляла около 800 м. Меньшая дальность стрельбы, как правило, приводила к рикошету.



Носовые башни крейсера «Сакава», конец осени 1945 г.

погребов на уровень перегрузочных отделений, но не непосредственно в них, а в соседние отсеки. Для обслуживания носовых установок предназначалось по два элеватора, кормовая обслуживалась одним. Далее снаряды и заряды вручную, через две дверцы, переносились в подбашенное перегрузочное отделение диаметром 4,20 м и высотой 1,90 м. Оттуда снаряды поднимались в боевое отделение подъемниками (по одному на каждое орудие), а зарядные картузы — вручную. Заряжание орудий производилось при фиксированном угле 7° и, как и установка взрывателя, осуществлялось вручную.

К 15-см орудиям имелось несколько типов боеприпасов (не считая осветительных и учебных).

Основным снарядом являлся осколочно-фугасный тип 4. Принят на вооружение 28 ноября 1935 г. Длина 57,15 см, масса 45,36 кг. Снаряжен пикриновой кислотой (2,656 кг); взрыватель донный 13 Shiki № 1. Корпус темно-бордового цвета с желтой полосой посередине.

Для заградительного зенитного огня предназначался осколочно-фугасный снаряд тип 0. Принят на вооружение в 1940 г. Длина 58,00 см, масса 45,36 кг. Снаряжен пикриновой кислотой (2,88 кг); взрыватель дистанционный тип 91 или тип 0. Корпус темно-бордового цвета с желтой полосой посередине и белым носом. При высоте стрельбы до 8000 м эффективный радиус поражения составлял около 19,4 м.

В 1943 г. боекомплект был пополнен ныряющим снарядом (масса снаряда 51,30 кг, заряда ВВ — 2,9 кг) с плоским наконечником для поражения подводной части борта корабля либо субмарины противника на перископной глубине. Предполагалась возможность пробития 8-мм листа стали марки Ducol на глубине до 8 м. В реальных боевых условиях этот боеприпас оказался практически бесполезным.

Пороховые заряды помещались в шелковые картузы и снаряжались порохами марок 50 С₂ или 37 DC. Масса заряда 12,76 кг.

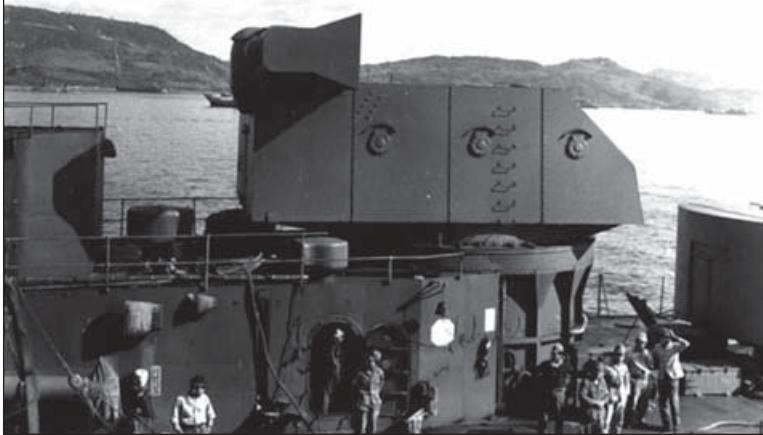
Крейсера типа «Агано», как правило, принимали 990 снарядов и столько же зарядов, т. е. по 165 выстрелов на ствол.

ХАРАКТЕРИСТИКИ ОРУДИЙ ГЛАВНОГО И УНИВЕРСАЛЬНОГО КАЛИБРОВ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

Характеристики		15-см/50 тип 41	8-см/60 тип 98
Калибр, мм		152,4	76,2
Длина орудия, м		7,876	4,777
Длина ствола	клб	50	60
	м	7,620	4,567
Длина нарезной части ствола, м		6,584	4,037
Масса орудия с затвором, т		8,360	1,317
Размеры зарядной каморы	длина, м	0,949	0,440
	объем, дм ³	26,14	3,50
Число нарезов		42	24
Размеры нарезов, мм	глубина	1,27	1,02
	ширина	7,62	6,12
Начальная скорость снаряда, м/с		850	900
Давление в канале ствола, кг/мм ²		29	30
Скорострельность, выстрелов в мин.	теоретическая	10	28 ⁽¹⁾
	практическая (max)	4–6	25
Живучесть ствола, выстрелов		500–600	600
Максимальная дальность стрельбы (45°), м		21 000	13 600
Максимальная досягаемость по высоте, м		8000	9100
Диапазон вертикальной наводки, град.	- 5...+55 ⁽²⁾	- 10...+90	
Масса снаряда, кг		45,36	5,99
Масса заряда (шелковый картуз), кг		12,76	-
Масса унитарного выстрела, кг		-	11,90

Примечания:

- Проектное значение, ограниченное производительностью снарядных подъемников. Теоретически скорострельность орудия составляла более 40 выстрелов в минуту.
- Значение для двухорудийных башенных установок.



«Сакава». Разоруженная носовая возвышенная башня с дальномером. Послевоенное фото. Обратите внимание на рымду, подвешенную на надстройке прямо под башней, и парапан в левом нижнем углу снимка

Артиллерия ГК была практически наименее неудачным из всех технических элементов проекта. Старое орудие само по себе проигрывало сопоставимому по калибру и длине ствола, но более современному американскому 152-мм/47 Mk.16 (1937 г.) в важнейших характеристиках: скорострельности (у американского 8–10 выстр./мин.), дальности стрельбы (21 470 м), живучести ствола (750–1050 выстрелов) и даже в весе снаряда (46,7 кг), который у американской пушки считался одним из самых легких в мире. Но «кливланды» были вооружены двенадцатью, а «брюклины» — пятнадцатью орудиями и к концу 1943 г. вовсю использовали РЛС для управления стрельбой. Если «Агано» и не создавался для артиллерийских дуэлей с крейсерами, с точки зрения борьбы с вражескими эсминцами и лидерами наиболее болезненной является низкая скорострельность. В целом, ситуация с ГК «Агано» подчеркивает главный недостаток всего проекта С-41 — его тактическую неуниверсальность.

Зенитная артиллерия

Если главный калибр достался крейсерам типа «Агано» «по наследству», то эти корабли могли похвастать уникальными зенитными орудиями, которыми во всем Императорском флоте вооружались только они.

В 1938 г. инженером Хата были разработаны две новые универсальные артиллерийские системы. Более мощная и тяжелая — с 10-см/60 орудием — пошла на вооружение эсминцев типа «Акидзуки», авианосца «Тайхо» и легкого крейсера «Оёдо». Для легких крейсеров типа «Агано» предназначалась более легкая спаренная установка с 8-см/60 орудиями. Под руководством капитана 3 ранга Оя마다 Митио арсеналом ВМС в Куре в период между 1940 и 1944 гг. было изготовлено 28 орудий (четыре в 1940-м, два в 1941-м, восемь в 1942-м, семь в 1943-м и семь в 1944 году), из которых 16 были установлены на крейсера типа «Агано», 4 смонти-

ровали на перестраивавшийся в авианосец тяжелый крейсер «Ибуки» (достроен не был), еще 8 были использованы в системе ПВО ВМБ Майдзуру.

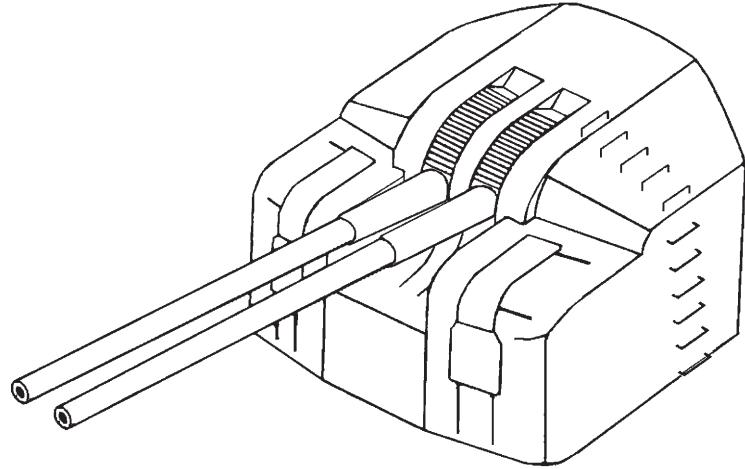
Спаренные установки для 8-см/60 орудий построены арсеналом ВМС в Сасебо под руководством капитана 1 ранга Ясира Сукёси. Поворот 14-тонной установки осуществлялся электрогидравлическим приводом (электромотор мощностью 5 л.с., скорость горизонтальной наводки 18°/с, вертикальной — 16°/с) либо вручную (соответственно 3,0°/с и 1,5°/с). Заряжение орудий осуществлялось при любом угле возведения ствола. Расчет был закрыт щитом обтекаемой формы.

Для 8-см/60 орудий имелся единственный тип боеприпаса — осколочно-фугасный тип 98. Снаряд весом 5,99 кг и длиной 32,51 см содержал 0,31 кг ТНТ. Дистанционный взрыватель тип 98 был спроектирован на основе взрывателя тип 91.

При досягаемости по высоте до 9100 м эффективный радиус поражения составлял около 13,6 м. Унитарный выстрел был выполнен с латунной гильзой (3,91 кг пороха) и имел длину 76,90 см и массу 11,90 кг.

Боекомплект универсальной артиллерии крейсеров типа «Агано» составлял 1000 выстрелов (по 250 на ствол) и хранился в двух погребах, расположенных ниже бронированной палубы, откуда поднималася подъемниками производительностью 25 выстрелов за минуту в два рабочих отделения на верхней палубе, откуда вручную подавался к установкам.

Если на момент разработки 8-см/60 орудие и артустановка считались вполне удачными, то к концу войны на Тихом океане меньший в своем классе (по сравнению с японскими 10-см и 12,7-см и американскими 5" зенитными орудиями) калибр означал, как минимум, недостаточную пора-



жающую мощность снаряда. Чувствительным было и отсутствие сколько-нибудь заметного упрощения конструкции артустановки по сравнению с другими, состоящими на вооружении Императорского флота, но имеющими больший калибр.

Спаренная 8-см/60 артиллерийская установка

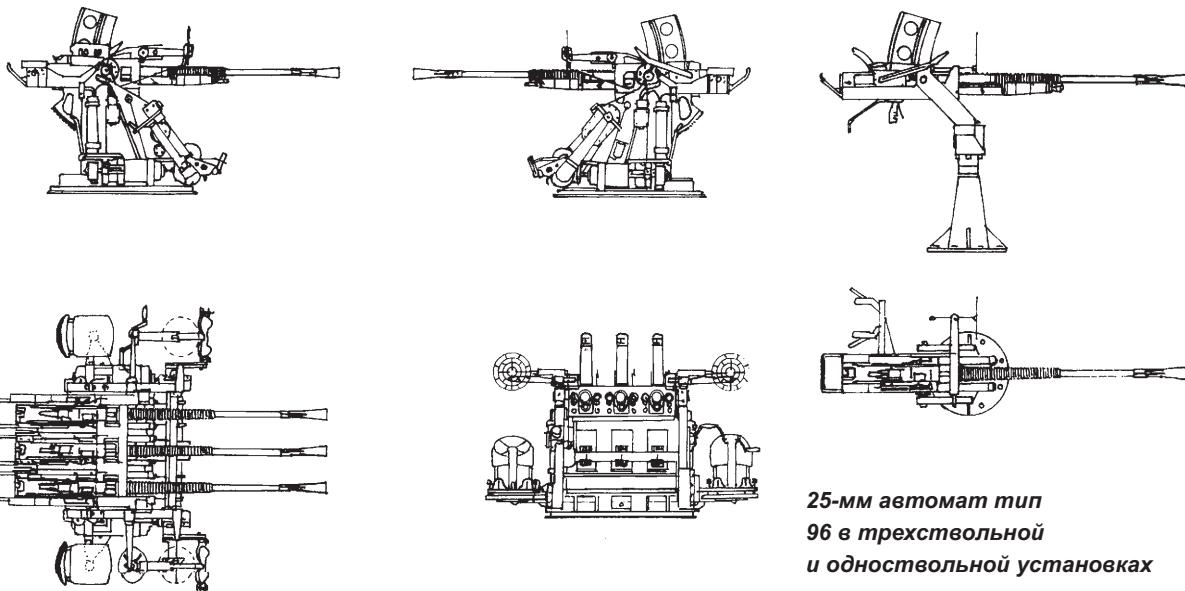
Малокалиберная артиллерия

Проект 1939 года предполагал вооружение крейсера двумя трехствольными 25-мм установками тип 96, расположенными перед мостиком, и двумя спаренными 13,2-мм пулеметами тип 93 у основания грот-мачты. Проектный боекомплект составлял 2000 снарядов на 25-мм ствол (всего 12 000 шт.) и 2500 патронов на 13,2-мм ствол (всего 10 000 шт.). Подача боеприпасов — ручная.

«Агано» и «Носиро» были переданы флоту с проектным составом легкого зенитного вооружения, однако при вводе в строй «Яхаги» и «Сакава» их зенитное вооружение уже было усилено. В дальнейшем, в ходе ремонтов и модернизаций легкое зенитное вооружение всех четырех кораблей увеличивалось неоднократно. В свою очередь, это потребовало увеличения объема погребов. В 1944 году боекомплект 25-мм артиллерии на оставшихся в строю единицах составлял по 2500 снарядов на ствол.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АРТИЛЛЕРИЙСКОЙ СИСТЕМЫ ТИПА 96

Калибр, мм	25
Общая длина орудия, мм (кал.)	2400 (60)
Длина ствола, мм	1500
Вес ствола, кг	43
Вес орудия, кг	115
Техническая скорострельность, выстр./мин	200–260
Практическая скорострельность, выстр./мин	100–120
Начальная скорость снаряда, м/с	900
Максимальная горизонтальная дальность, м	7500
Максимальная вертикальная дальность, м	5200
Диапазон вертикальной наводки, град.	-10...+85
Тип питания (ёмкость, снарядов)	магазин (15)
Живучесть ствола, выстрелов	3000–15 000



*25-мм автомат тип
96 в трехствольной
и одноствольной установках*

Торпедное вооружение

*Четырехтрубный
61-см торпедный
аппарат тип 92
модель 4*

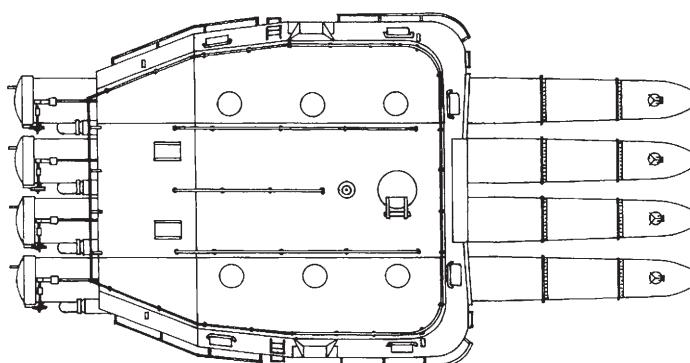
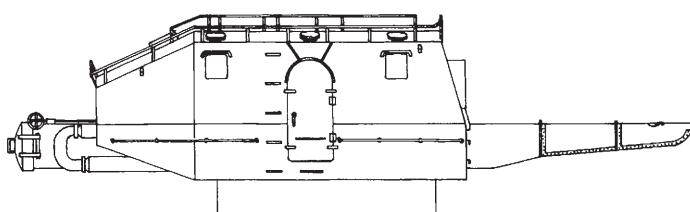
Крейсеры типа «Агано» несли по два поворотных четырехтрубных 61-см торпедных аппарата тип 92 модель 4, установленных в ДП под самолетной платформой и катапультой. Аппарат был разра-

ботан в 1932 году и принят на вооружение в 1934-м. Это была самая совершенная модель из имевшихся в Императорском флоте. Помимо крейсеров типа «Агано» она стояла на вооружении эсминцев типов «Кагеро», «Югумо», «Акидзуки» и «Мацу».

Аппарат был заключен в защитный кожух, вместе с которым имел длину 8,9 м, ширину 4,6 м и массу 18,3 т. Высота от уровня палубы на «Агано» составляла 3,5 м для носового и 3,15 м для кормового ТА. Расчет одного ТА состоял из 9 человек.

Поворот аппарата осуществлялся пневматическим приводом мощностью 10 л.с., помимо этого имелся ручной (штурвальный) привод, рассчитанный на усилия двух человек. Полный поворот на 360° при помощи пневмопривода производился за 26 с, вручную — за 112 с. Торпедный аппарат имел комбинированную систему стрельбы — воздушную и пороховую; оба варианта обеспечивали выход торпеды из аппарата с начальной скоростью 11–12 м/с.

Между торпедными аппаратами были расположены два комплекта системы быстрой перезарядки: по левому борту для носового аппарата, по правому — для кор-



мового (любопытно отметить, что в проекте С-39 было наоборот). Под подволоком кормовой части самолетной платформы крепились кран-балки для перемещения торпед с приемных рельсовых путей (два небольших отрезка побортно от кормового ТА) в контейнеры системы быстрой перезарядки. При заряжании торпедные аппаратыоворачивались в положение зарядки: носовой — примерно на 15° вправо, кормовой — примерно на 165° влево. Система приводилась в движение тем же 10-сильным пневмоприводом, а в аварийном случае — вручную. Время перезарядки торпедных аппаратов в реальных условиях обычно составляло до 20–30 мин.

Боезапас включал 16 кислородных торпед тип 93 модель 1 модификация 2 — восемь в трубах ТА и восемь в пеналах системы быстрой перезарядки. Боевые зарядные отделения торпед могли храниться в специальном отсеке позади снарядного погреба башни № 2.

Эксплуатация торпедных аппаратов и системы перезарядки обеспечивалась работой двух воздушных компрессоров типа Кампон (т.е. разработки МТД; яп.: 艦政本部, Кансей хонбу, сокращенно: 艦本, Кампон) модель 3 и двух кислородных компрессоров типа «Ю», расположенных под верхней палубой в районе миделя.

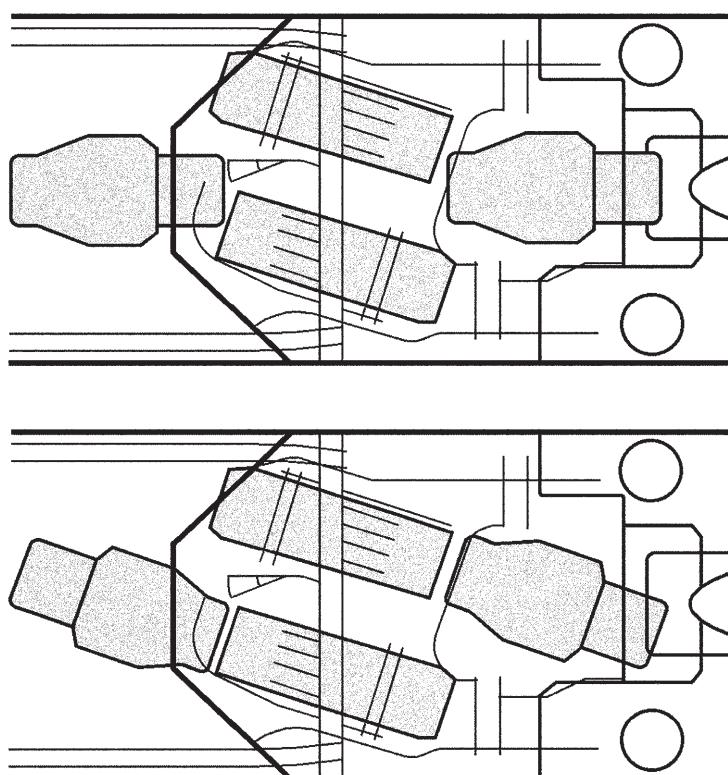


Схема перезарядки 61-см торпедных аппаратов на крейсерах типа «Агано»

Верх: ТА в походном положении

Низ: ТА в положении для перезарядки

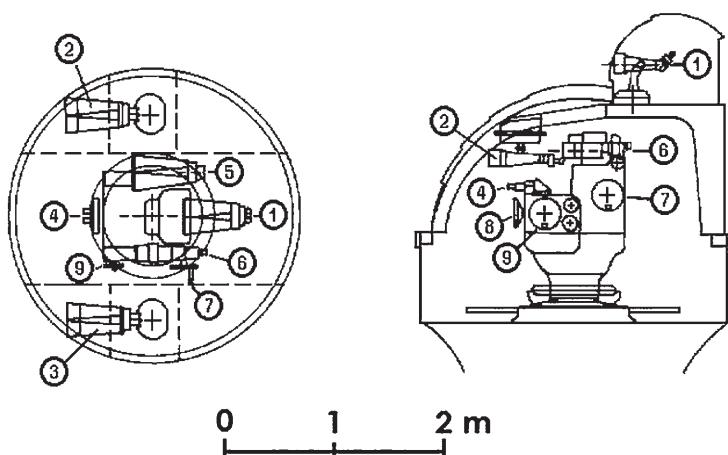
Системы управления артиллерийским огнем и торпедной стрельбой

Для управления орудиями ГК на крейсерах типа «Агано» использовались визир центральной наводки (директор) тип 94 модель 5, два дальномера тип 14 и вычислительное устройство тип 94 модель 4. Аналогичная система обеспечивала управление огнем ГК крейсера «Оёдо» и противоминной батареи японских линейных кораблей. Система управления огнем ГК крейсеров типа «Агано» не имела дублирующих элементов.

Визир тип 94 был разработан Первой (артиллерийской) секцией МТД к концу 1933 г.

и, после испытаний на линкоре «Нагато», принят на вооружение 9 октября 1934 г. Производство визиров осуществлялось арсеналом флота в Куре. Всего было изготовлено 132 комплекта нескольких моделей, установленных на новых и модернизированных кораблях: на линкорах и тяжелых крейсерах для управления противоминной артиллерией, на легких крейсерах и эсминцах — для управления главным калибром.

Визир тип 94 имел ширину 1 м, высоту 1,7 м, массу 2 т; обслуживался офицером и четырьмя операторами



Директор тип 94 модель 5

12-см бинокль артиллерийского офицера (1), 12-см бинокль горизонтального наводчика (2), 12-см бинокль вертикального наводчика (3), 4,5-см бинокль корректировщика (4), визир наводчика (5), визир целеуказателя (6), маховик целеуказателя (7), маховик корректировщика (8), маховик дальномерщика (9)

(горизонтальный и вертикальный наводчики, дальномерщик, корректировщик). На крейсерах типа «Агано» визир тип 94 устанавливался в поворотной башенке, форма которой несколько различалась у разных кораблей типа (на головном крейсере она была более округлой, на последующих единицах — угловатой).

Дальномер тип 14 с базой 6 м был создан фирмой «Nippon Optical Manufactory» (Нагоя) в 1927 г. На крейсерах типа «Агано» главный дальномер располагался в специальной башне наверху надстройки, резервный — в орудийной башне № 2.

Полученные параметры цели (высота, пеленг) и значения поправок (на бортовую качку, параллакс и высоту дальномера) передавались на полуавтоматический вычислитель тип 94 модель 4, установленный в отсеке центрального артиллерийского поста (между шп. 73 и 77) ниже бронированной палубы. Вычислитель (длина 0,8 м, ширина 0,6 м, высота 0,9 м) обслуживался расчетом из пяти человек, включая одного офицера. Устройство, дополнительно учил-

тывая собственные параметры движения, направление ветра и дрейфа, выдавало полные углы горизонтальной и вертикальной наводки, которые передавались на артустановки.

Для управления огнем 8-см орудий служил зенитный директор тип 94, разработанный «Nippon Optical Manufactory» под руководством Первой секции МТД для замены директора тип 91. С июня 1937 года флот получил 81 комплект директоров тип 94, которые были установлены на авианосцах «Хирю» и «Сорю», крейсерах типа «Тоне» и других кораблях.

Директор высотой 1,6 м весил 3,5 т. Измерение расстояния до воздушных целей обеспечивал 4,5-метровый стереоскопический дальномер тип 94, разработанный «Nippon Optical Manufactory» в 1933 г. при технической помощи германской фирмы «Цейс» (Йена). Визир, дальномер и четыре 8-см бинокля размещались в башенке, вращавшейся электрогидравлическим приводом (мотор мощностью 5 л.с.) с максимальной скоростью 13°/с (вручную — 9°/с). Дальномер и бинокли наводчиков были стабилизированы. Вертикальная наводка осуществлялась с максимальной скоростью 25°/с. Рабочий диапазон измеряемой дистанции — от 3 до 15 тыс. метров, максимальная скорость цели — 150 м/с.

Директор измерял дистанцию, высоту цели, курсовой угол, углы вертикального и продольного отклонения цели и передавал эти данные в зенитное вычислительное устройство (*Shagekiban*) тип 94. С учетом различных корректировок, оно вырабатывало параметры для стрельбы: углы наводки и время установки взрывателя — которые передавались к орудийным установкам. Директор тип 94 обслуживался семью операторами, вычислительное устройство тип 94 — одним офицером и во-семью операторами.

Крейсера типа «Агано» несли по два зенитных директора тип 94, установленных в башенках побортно от дымовой трубы (на «Яхаги» и «Сакава» эти башенки были заметно сдвинуты в нос) и по одному зенитному вычислительному устройству тип 94, установленному в носовой надстройке.

Согласно проекту, 25-мм автоматы, установленные перед мостиком, должны были наводиться на цель при помощи зенитного директора тип 95, установленного в закрытом кожухе перед автоматами в диаметральной плоскости. Все четыре крейсера были оборудованы таким образом при передаче флоту, и, хотя число зенитных автоматов на них росло в течение всего периода службы, дополнительных директоров для управления их огнем не устанавливалось.

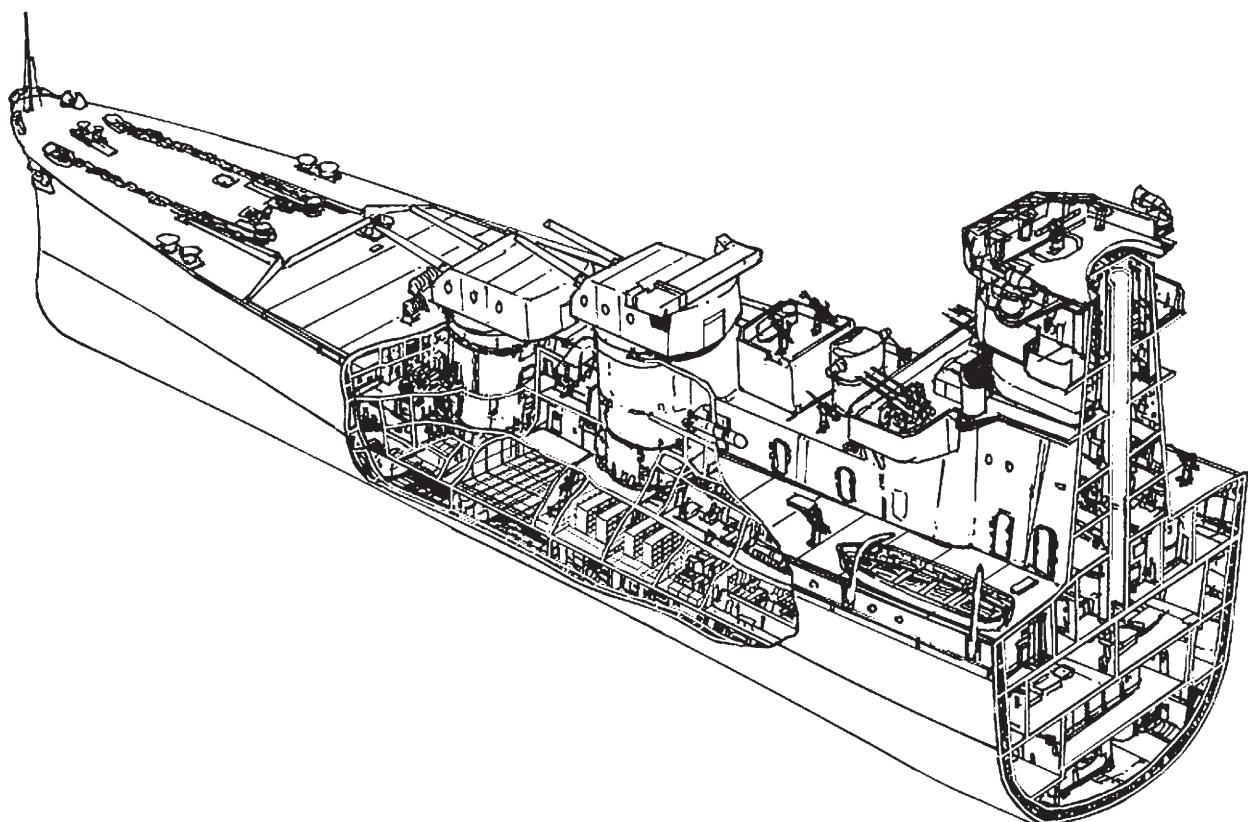
Директор тип 95 наводился электромотором (скорость горизонтального наведения $18^{\circ}/\text{с}$, вертикального — $12^{\circ}/\text{с}$) или вручную ($13^{\circ}/\text{с}$ и $9^{\circ}/\text{с}$ соответственно). Предел измеряемой дистанции 3800 м, максимальная скорость цели 105 м/с. Уже во время войны этот показатель увеличили до 250 м/с за счет усовершенствования устройства.

В реальных боевых условиях наведение 25-мм автоматов, как правило, осуществлялось самими расчетами при помощи прицелов установок, а для корректировки огня использовались трассирующие снаряды.

По первоначальному проекту, система управления торпедной стрельбой крейсеров типа «Агано» должна была повторять примененную на модернизированных крейсерах «класса А» и состоять из двух директоров тип 91 модель 3 и двух панелей управления тип 92 модель 2 на мостике, а также вычислительного прибора в штурманском отсеке под мостиком. К моменту завершения строительства «Агано» на вооружении находились уже более совершенные устройства.

В результате крейсера были оснащены двумя новыми торпедными прицелами тип 97 модель 1 (принят на вооружение

Схематический трехмерный разрез носовой части крейсера типа «Агано»



29 сентября 1939 г.), установленными на боковых платформах ходового мостика позади приборов управления торпедной стрельбой тип 1 модель 1, оснащенных 18-см биноклями (прибор принят на вооружение в 1941 г.). В передней части зенитной платформы имелся еще один прибор управления торпедной стрельбой тип 92

модель 2 с 12-см биноклем, предназначенный для старшего торпедного офицера.

Вычислительное устройство (*Sokutekiban*) тип 93, принятое на вооружение в 1937 г., рассчитывало угол гирокомпаса и расстояние пути торпеды. Оно располагалось под мостиком на нижней палубе в специальном отсеке.

Авиационное вооружение

Проект предусматривал наличие одной катапульты в диаметральной плоскости крейсера с возможностью запуска гидросамолета массой до 5000 кг.

«Агано» и «Носиро» получили катапульту тип 1 № 2 модель 11, разработанную в 1940-м и принятую на вооружение в 1941 году¹. Она имела общую длину 25,60 м, ширину 1,20 м и длину пробега скользящей платформы 21,0 м. Заряд пороха (марки DC) производил старт самолета со скоростью 32 м/с и ускорением 2,7 г.

«Яхаги» и «Сакава» были оснащены более легкой и компактной катапультой тип Куре № 2 модель 5 длиной 19,4 м, шириной 1,20 м, с длиной пробега скользящей платформы 15,4 м. Катапульта была разработана в 1937-м и принята на вооружение 21 октября 1938 г. Она позволяла запускать самолеты массой до 4000 т со скоростью 28 м/с и ускорением 2,7 г.

Первоначально для оснащения крейсеров типа «Агано» предполагалось использовать один трехместный гидросамолет Aichi E13A и один двухместный Kawaniishi E15K, однако фактически в ходе всего периода службы эти крейсера несли по два разведчика Aichi E13A1. Лишь «Агано» во время боевой учебы в районе Трука в декабре 1942 г. временно нес один ночной разведывательный гидросамолет Aichi E11A1 и один E13A1.

Aichi E11A1 был спроектирован в 1936–1937 гг. как ночной корабельный

разведчик для использования с борта линкоров и крейсеров и с 1938 г. стоял на вооружении японского флота под наименованием «тип 98». Машина получилась не вполне удачной и отличалась архаичной компоновкой (летающая лодка-биплан с толкающим винтом). За три года производства было выпущено всего 17 штук, которые, однако, успели принять участие в войне на Тихом океане (в 1941–1942 гг.) и даже получить у союзников кодовое обозначение «Лаура». Уже в 1940 г. E11A1 сня-



Авиационное оснащение «Яхаги»:
разведчик E13A1, катапульта и кран.
Модель Е. Тимонина

¹ В обозначениях корабельных катапульт японского производства «№ 1» означает — пневматическая, «№ 2» — пороховая.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТОВ-РАЗВЕДЧИКОВ Е11А1 И Е13А1

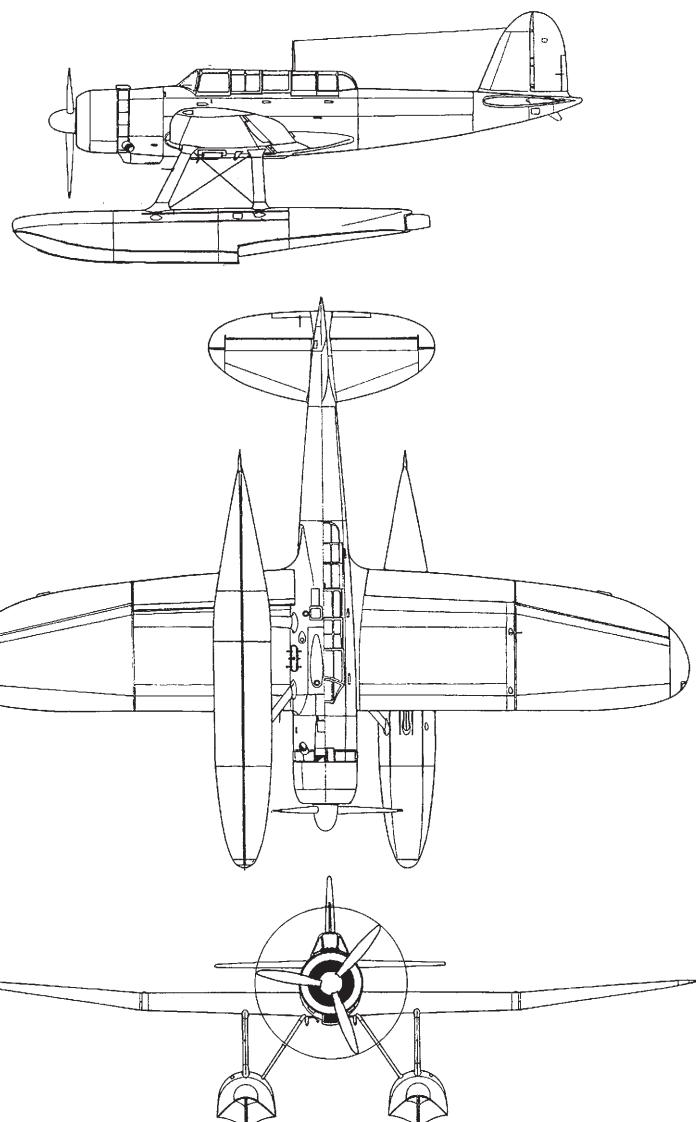
Технические характеристики		E11A1	E13A1
Тактическое назначение		ночной разведчик	дальний разведчик
Длина, м		10,7	11,3
Размах крыла, м		14,5	14,5
Высота, м		5,5	7,4
Площадь крыла, м ²		46,4	36,0
Масса пустого, кг		1927	2642
Нормальная взлётная масса, кг		3300	3640
Максимальная взлётная масса, кг		3297	4000
Двигатель	количество × тип	1 × W-образный	1 × радиальный
	модель	Hiro тип 91	Mitsubishi Kinsei 43
	мощность, л.с. (кВт)	1 × 620 (1 × 456)	1 × 1 080 (1 × 810)
Экипаж, чел		3	3
Лётные характеристики			
Максимальная скорость, км/ч		217	375
Крейсерская скорость, км/ч		135	220
Практическая дальность, км		1950	2090
Практический потолок, м		4425	8730
Скороподъёмность, м/с		2,8	8,2
Нагрузка на крыло, кг/м ²		.	101,1
Тяговооружённость, Вт/кг		.	222
Вооружение			
Пулемет		1 × 7,7 мм, тип 92	1 × 7,7 мм, тип 92
Бомбы		нет	до 250 кг

ли с производства в связи с запуском в серию Е13А1.

История этой машины началась в сентябре 1937 года, когда Авиационное Бюро министерства ВМС Японии разработало первую редакцию требований для нового корабельного гидросамолёта в рамках спецификации 12-Shi. Требования предполагали к разработке двухместный ближний разведчик монопланной схемы со складным крылом, с радиусом действия до 650 морских

миль, курсовым стрелковым вооружением и бомбовой нагрузкой до 250 кг. К участию в конкурсе были приглашены фирмы «Накадзима», «Аити» и «Каваниси», приступившие к разработке моделей Е12N1, Е12A1 и Е12K1 соответственно.

Несколько позже Авиационным Бюро были сформулированы требования и к трехместному дальнему разведчику, которые предполагали самолёт такой же схемы, но обладавший большей автономностью и без



Дальний разведчик Aichi E13A1 с гидроавианосца «Кимикава-мару», май 1942 г.

курсового вооружения. Проекты тех же компаний получили предварительные обозначения E13A1, E13N1 и E13K1.

По итогам работ и испытаний прототипов в производство был запущен разведчик от «Аити» конструктора Мацуо Ёсисиро (ученик Эрнста Хейнкеля). В декабре 1940 г. дальний разведчик «Аити» был принят на вооружение флота под обозначением «Морской разведывательный самолет тип 0 модель 11» или E13A1. С 1941 по 1945 г. тремя авиазаводами было всего произведено 1418 машин. В системе американских кодовых обозначений самолет получил наименование «Джейк».

Самолеты E13A1 с начала и до конца Тихоокеанской войны использовались на крупных боевых кораблях Императорского флота для стратегической разведки. Помимо катапультных звеньев линкоров и крейсеров они активно действовали с гидроавианосцев и береговых баз. Дальней авиаразведке в японском флоте отводилась чрезвычайно важная роль, причем эта задача в первую очередь возлагалась на бортовые гидросамолеты крейсеров. Без участия E13A1 не обходилась ни одна операция японского флота. Для флагманов миноносных эскадр дальний разведчик с 10-часовой автономностью также являлся крайне необходимым средством.

На крейсерах типа «Агано» один разведчик размещался на катапульте, второй — на специальной самолетной платформе. Для минимизации издержек открытого хранения начиная с «Носиро» в передней части самолетной платформы стали устанавливать специальный короб, куда помещались особо капризные авиадетали и агрегаты. Пара запасных поплавков укладывалась побортно от дымовой трубы на специальных площадках. Для манипуляций с самолетами предназначался 15-метровый кран грузоподъемностью 6,5 т.

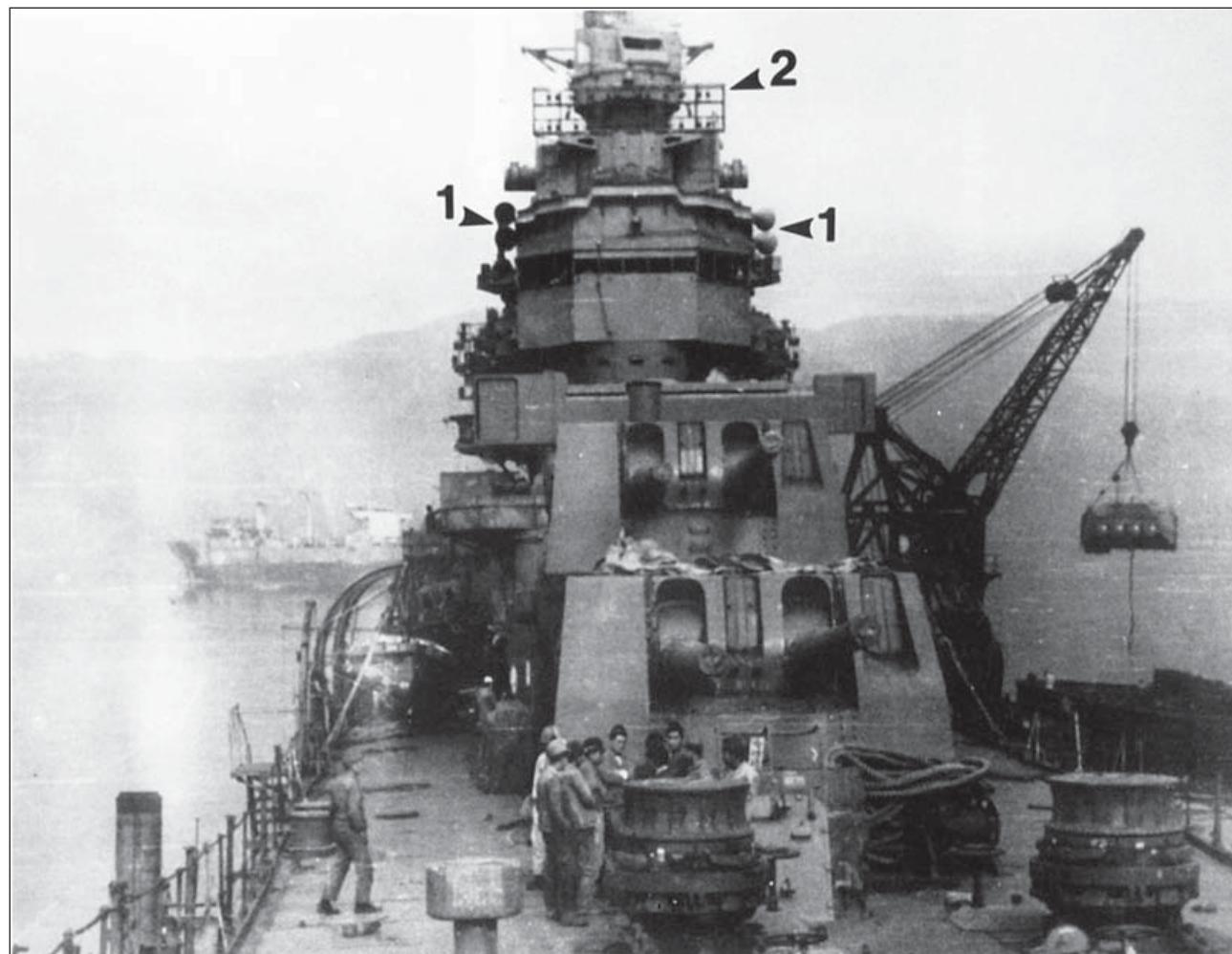
Для вооружения гидросамолетов имелось двадцать 60-кг авиабомб, которые хранились в отдельном погребе под броневой палубой возле снарядного погреба № 3. Для их подъема на верхнюю палубу использовались два специальных последовательных подъемника.

Радиотехническое вооружение

«Агано» был передан флоту без радара, но во время ремонта в Куре в июне 1943 г. был установлен РЛС № 2-1. Остальные крейсера вводились в состав флота уже с этими радарами. Комбинированная (приемо-передающая) антенна «матрасного» типа модель А4 имела размеры $4,8 \times 1,0 \times 0,5$ м и была неподвижно смонтирована на башне дальномера. Сканирование по горизонту обеспечивалось разворотом башни

дальномера. Электронное оборудование РЛС размещалось в самой башне дальномера. Конфигурация радиотехнического вооружения головного корабля не изменилась до момента его гибели.

После сражения у Марианских островов «Носиро» и «Яхаги» в начале июля 1944 г. были оборудованы в Куре радарами поиска надводных целей № 2-2 и воздушных целей № 1-3. Оборудование РЛС № 2-2 разместилось в бывшей навигационной



«Сакава» осенью 1945 г. в процессе разоружения. Плавучий кран снимает один из четырехтрубных торпедных аппаратов тип 92 модель 4. Стрелками обозначены: [1] две пары «рупорных» антенн РЛС № 2-2 модификация 4S побортно на уровне компасного мостика, [2] «матрасная» антенна РЛС № 2-1 модель А4 на лицевой стороне башни дальномера тип 14. Перед башней № 1 видны якорные шпили

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ РЛС, СОСТОЯВШИХ НА ОСНАЩЕНИИ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

РЛС	№ 1-3	№ 2-1	№ 2-2
На вооружении флота	с марта 1943 г.	с августа 1943 г.	с сентября 1944 г.
Цели	воздушные	надводные, воздушные	надводные, воздушные
Передатчик	параллельный двуихканальный	параллельный двуихканальный	магнетрон
Приёмник	UN-954	UN-954	твёрдотельный (кристаллический)
Импульсная мощность, кВт	10	5	2
Длина волны, см	200	150	10
Вес РЛС с антенной, кг	110	840	1320
Дальность обнаружения целей, км			
Группа самолётов	100	100	35
Одиночный самолёт	50	70	17
Линкор	-	20	35
Крейсер	-		20
Эсминец	-	-	17
Погрешность определения: дистанции, км пеленга, град.	2-3 10	1-2 5-8	... 5

кладовой на шельтердеке, а антенны «ротового» типа были установлены на специальных платформах по обе стороны от мостика. «Лестничная» антенна РЛС № 1–3 крепилась на задней стороне фок-мачты, а для оборудования станции была смонтирована отдельная рубка за мостиком.

Первоначально РЛС № 2–2 модификация 4 не позволяла осуществлять управление артиллерийским огнем, но во время пребывания «Носиро» и «Яхаги» в районе Сингапура в августе–сентябре 1944 г. их станции были переоборудованы установкой

супергетеродинного приемника (РЛС № 2–2 модификация 4S), что, в принципе, позволяло использовать РЛС таким образом.

«Сакава» был передан флоту оборудованным РЛС № 2–2 модификация 4S и РЛС № 1–3.

В феврале–марте 1944 г. «Носиро» и «Яхаги» получили станции радиотехнической разведки, «Сакава» имел их с начала службы. Оборудование сантиметрового и метрового диапазонов размещалось в помещениях РЛС, а антенны станций РТР крепились на мостике и фок-мачте.

ДАТЫ УСТАНОВКИ РЛС НА КРЕЙСЕРАХ ТИПА «АГАНО»

Корабль	«Агано»	«Носиро»	«Яхаги»	«Сакава»
вступил в строй	31.10.1942	30.06.1943	29.12.1943	30.11.1944
РЛС тип 21	июнь 1943	июнь 1943	декабрь 1943	ноябрь 1944
РЛС тип 22 модификация 4	-	июль 1944	июль 1944	-
РЛС тип 13	-	июль 1944	июль 1944	ноябрь 1944
РЛС тип 22 модификация 4S	-	авг.-сент. 1944	авг.-сент. 1944	ноябрь 1944

Противолодочное вооружение и противоминное оборудование

Проектом предусматривалось оснащение крейсеров кормовым бомбоскатом в ДП и рельсами для размещения ГБ, однако в действительности все они передавались флоту с парой бомбоскатов с ручным управлением по обоим бортам на корме.

Стандартным вооружением являлись 18 глубинных бомб и 3 мины тип 88, которые хранились в минном погребе между кормовым машинным отделением и кормовым снарядным погребом, а наверх поднимались специальным подъемником.

Глубинная бомба тип 95, принятая на вооружение 27 июля 1937 г., имела цилиндрический корпус высотой 0,775 м и диаметром 0,450 м и могла быть установлена для подрыва на глубине 30, 60 или 90 м. Во время войны боеприпас был модернизирован с увеличением мощности взрыва и скорости погружения. Бомбами этих модификаций (тип 95 мод. 1 и мод. 2) вооружались, в том числе, и крейсера типа «Агано».

В 1943–1944 гг. глубинные бомбы тип 95 постепенно заменялись бомбами тип 2, принятymi на вооружение в 1942 г. Новые ГБ имели возможность подрыва на глубинах 120 и 150 м и, как и тип 95, имели модификации 1 и 2, характеризующиеся увеличением мощности заряда и скорости погружения. С 1944 г. три оставшихся в строю крейсера типа «Агано» были вооружены ГБ тип 2 мод. 1 и 2.

Боевым зарядом глубинных бомб тип 95 и тип 2 служило взрывчатое вещество, принятое на вооружение 3 октября 1930 г. как «порох тип 88» и переименованное 1 августа 1931 г. как «взрывчатка тип 88». Химическую основу этого ВВ составляла смесь перхлората аммония (NH_4ClO_4 — аммониевая соль хлорной кислоты) и ферросиликата. Боеприпасы модификации 1 в качестве боевого заряда заполнялись взрывчаткой тип 97, принятой на вооружение 26 августа 1937 г. (70 % тринитроанисола

$\text{C}_7\text{H}_5\text{N}_3\text{O}_7$ и 30 % гексанитродифениламина $\text{C}_{12}\text{H}_5\text{N}_7\text{O}_{12}$). ГБ модификации 2 заполнялись порохом № 2 тип 1 (также известным как порох K₃) на основе динитрата целлюлозы, принятым на вооружение в 1941 г. для заполнения 25-мм и 30-мм снарядов.

Глубинные бомбы тип 95 и тип 2 весили по 160 кг и оснащались взрывателем тип 95 с массой инициирующего заряда 990 г.

Вооружение крейсеров глубинными бомбами было бес смысленным и, в первую очередь, опасным для самих носителей, но этим в период Второй мировой грешил не один только Императорский флот.

Для наблюдения за подводной обстановкой крейсера типа «Агано» были оборудованы пассивными гидрофонами и акустической системой активного поиска.

Все четыре крейсера получили гидрофон тип 93 модель 2, принятый на вооружение 11 апреля 1935 г. Оборудование общей массой 1 т включало 16 отдельных приемников звука, расположенных на корпусе двумя дугами побортно между шп. 17 и 23. Мембранны диаметром 145 мм имели чувствительность 35 дБ. Гидрофон тип 93 управлялся вручную, отсек с оборудованием располагался в трюме, индикатор с указателем пеленга цели находился на мостике.

На трех первых кораблях серии устанавливался гидролокатор тип 93 модель 3, «Сакава» нес гидролокатор тип 3 модель 1. Оборудование располагалось в трюме, в отсеке между шп. 56 и 59.

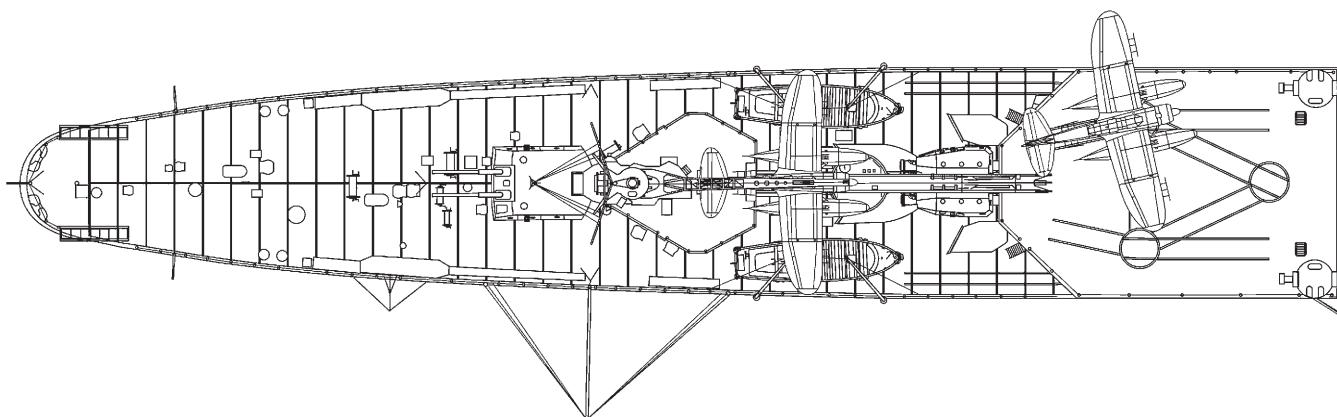
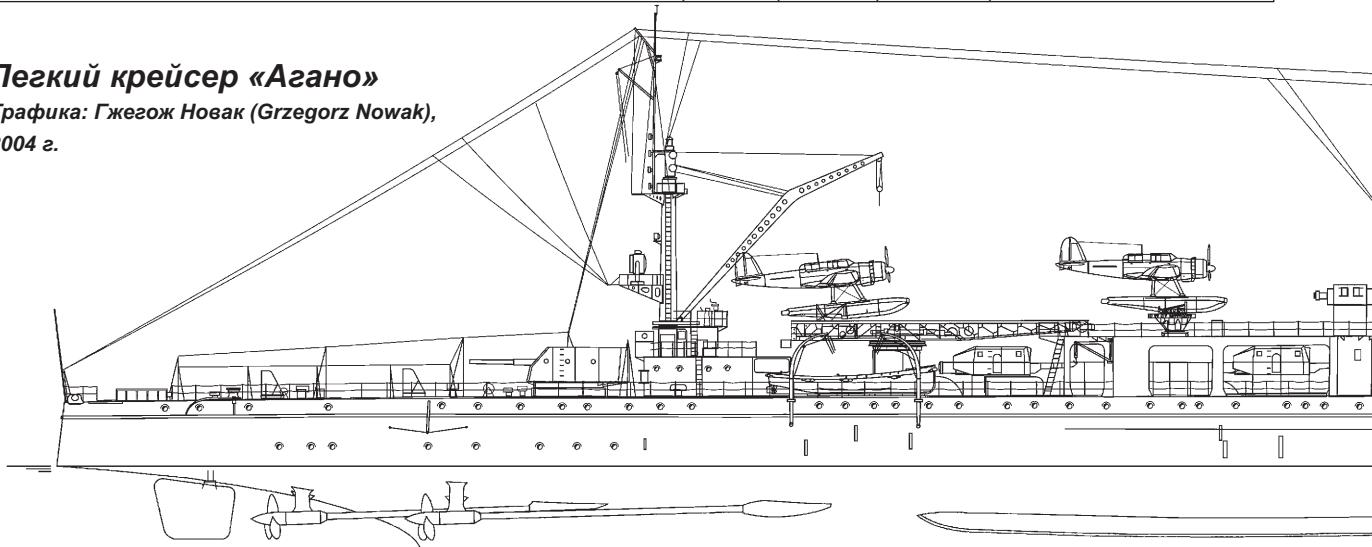
Гидролокатор тип 93 модель 3 был разработан на основе модели 1, принятой в 1933 г. для использования на эсминцах, и поступил на оснащение крейсеров типа «Агано» и «Оёдо». Устройство относилось к активному типу. Минимальная дальность обнаружения подводной лодки с его помощью составляла 200 м на глубине 30 м, 250 м на глубине 60 м и до 400 м на глубине 100 м. Максимальная дальность обнаружения подводной лодки, идущей под водой со скоростью 7,5 узла, составляла

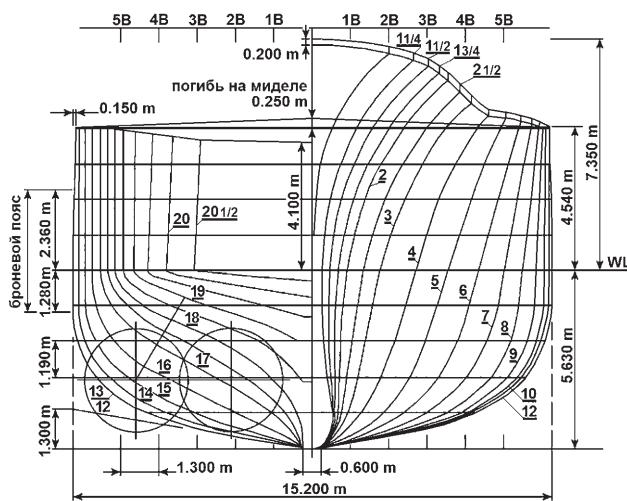
ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»
НА МОМЕНТ ВСТУПЛЕНИЯ В СТРОЙ

Водоизмещение (порожнем с балл./полное), т	6614 / 8534
Размерения, м	162 / 172 / 174,5 x 15,2 x 5,71
Энергетическая установка	4 ТЗА Камрон, 6 ПК Камрон
Мощность, л.с.	100 000
Запас топлива, т	1420
Скорость, уз	35
Дальность плавания, миль (на скорости, уз)	6300 (18)
Бронирование, мм	борт 55–60, палуба 20, башни 19 3 x 2 — 152-мм/50 орудия,
	2 x 2 — 76-мм/60 зенитных пушки,
Вооружение	2 x 3 («Агано», «Носиро»), или 2 x 3 и 4 x 2 («Яхаги»), или 10 x 3 и 18 x 1 («Сакава») — 25-мм/60 автоматов, 2 x 2 — 13,2-мм пулемета («Агано», «Носиро») 2 x 4 — 610-мм ТА, 2 БС (18 ГБ), 1 катапульта, 2 ГСМ от 701 («Агано») до 805 («Сакава»)
Экипаж, чел.	

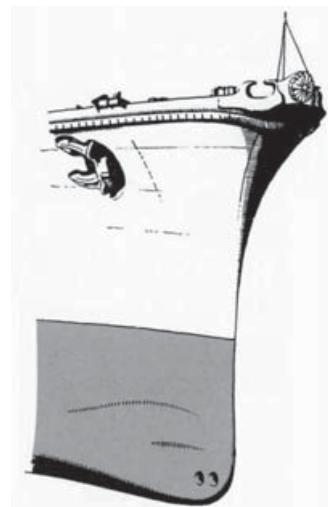
Легкий крейсер «Агано»

Графика: Гжегож Новак (Grzegorz Nowak),
2004 г.

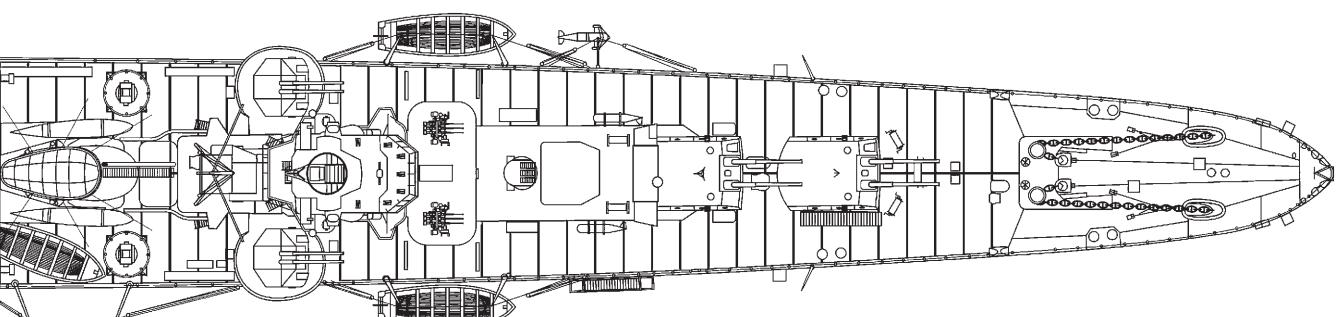
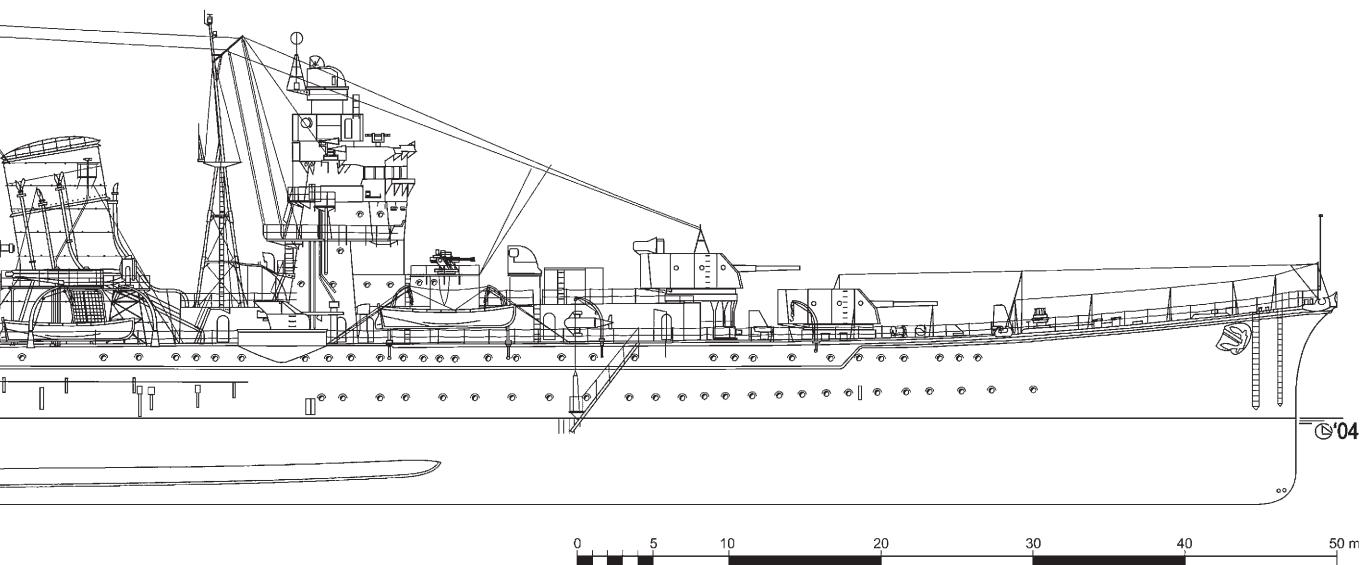




Проекция «Корпус» теоретического чертежа



Форштевень крейсера типа «Агано»



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГИДРОЛОКАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

		ГЛС Тип 93 модель 3	ГЛС Тип 3 модель 1
Разработка	начало	май 1941	январь 1944
	завершение	апрель 1942	октябрь 1944
Масса оборудования, т		2,0	4,5
Передатчик		генератор мощностью 2 кВт	генератор мощностью 2,5 кВт
Проектор		один кварцевый, 17,5 кГц	два магнитно-стрикционных: 14,5 кГц и 13,5 кГц
Обтекатель ГЛС		неподвижный	выдвигающийся
Вертикальное наведение		электрогидравлическое	электромеханическое
Горизонтальное наведение		электрогидравлическое	электрическое и ручное
Указатель расстояния		индикатор, телефон	рекордер, осциллограф
Селективность определения расстояния, м		1500 - 3000 - 6000	1000 - 3000 - 6000
Пеленгация	точность	+/- 3°	+/- 2°
	разрешение	10°	5°

1800 м для корабля, идущего на скорости в 14 узлов, 3000 м — для корабля, идущего на скорости в 12 узлов, и 4200 м — для корабля, стоящего неподвижно. Погрешность определения пеленга составляла 3°.

В начале 1943 г. в Японии с помощью немецких специалистов на базе германской модели «S-Gerät» был создан гидролокатор тип 3 модель 1. Эта модель была принята для эсминцев и более крупных боевых кораблей. Такой гидролокатор был установлен на крейсер «Сакава» с момента передачи корабля флоту вместо предусмотренного проектом гидролокатора тип 93 модель 3.

Устройство также относилось к активному типу, но его погрешность по пеленгу была снижена до 2°. Максимальная даль-

ность обнаружения этим гидролокатором подводной лодки, идущей под водой со скоростью 3 узла, составляла: на скорости корабля в 16 узлов — 1000 м; на скорости корабля 14 узлов — 1200 м при глубине цели 60 м и 2500 м при глубине цели 30 м; на скорости корабля 10 узлов — 3000 м при глубине цели 60 м и 3500 м при глубине цели 30 м.

Крейсера несли по два комплекта трального оборудования малого типа модель 1 модификация 1 и два паравана малого типа. В походном положении параваны крепились побортно на носовой надстройке сразу за башней № 2 (по левому борту — ближе к носу). Все четыре крейсера с момента начала службы имели обмотку размагничивания.

Прожекторы

«Агано» и «Носиро» несли по три 110-см прожектора тип 96 модель 1. Прожектор тип 96 потреблял ток напряжением 85 В и силой 200 А, посыпая луч света яркостью 13 600 кд/м² с углом расходимости 1°50' на максимальную дальность 8000 м (эффективная — 6000 м). Вертикальное наведение прожектора осуществлялось в диапазоне -10...+100°.

Два прожектора были установлены на небольшие постаменты по обе стороны от дымовой трубы, третий располагался на специальной платформе на задней стороне гrott-мачты. Прожекторы управлялись

посредством манипуляторных колонок, установленных по обе стороны компасной площадки ходового мостика.

На «Яхаги» и «Сакаве», в связи с усиленiem зенитного вооружения, вместо двух носовых прожекторов устанавливался один в диаметральной плоскости между трубой и фок-мачтой. Кормовой прожектор располагался на прежнем месте.

Для светосигнализации крейсера имели по два 40-см (модель 1) и два 20-см сигнальных прожектора. На клотиках фок-и гrott-мачты были установлены сигнальные огни мощностью по 2 кВт.

Связь

Корабли типа «Агано» располагали разветвленной системой беспроводного телеграфа для связи с флотом и эсминцами эскадры. Передатчики были установлены в помещениях у гrott-мачты: радиорубка № 1 на средней палубе и № 2 — под ней на нижней палубе. Приемники занимали два отсека в носовой части: первый — на верхней палубе в основании надстройки, второй — по правому борту от носовых погребов. Три небольших отсека занимало приемо-передающее оборудование радиотелефонной связи.

Корабли были оборудованы радиопеленгатором тип 93 набор № 1, принятым на вооружение 11 ноября 1933 г. и действовавшим в диапазоне 30–1000 кГц.

В марте 1944 г. «Носиро» и «Яхаги» получили по два комплекта инфракрасных приборов наблюдения и связи тип 2 (приняты на вооружение в июле 1943 г.). Их приемо-передатчики, установленные на верхнем мостике, имели максимальную дистанцию работы в 12 000 м и были оснащены 12-см биноклями. «Агано» был потерян до установки этого оборудования, «Сакава» вступил в строй, располагая таковым.

Навигационные дальномеры

Для навигационных целей служили два 1,5-м дальномера. Один устанавливался на осевой линии зенитной платформы мостика, второй (с кожухом) — на платформе кормового мостика за гrott-

мачтой, со смещением к правому борту. Рядом с последним, со смещением к левому борту, находилась башенка наблюдательного поста тип 13. Два аналогичных поста имелись на верхней платформе мостика.

Главная энергетическая установка

Главная энергетическая установка крейсеров типа «Агано» (разработана Пятой секцией МТД) выполнялась по линейной схеме и включала шесть трехколлекторных водотрубных котлов Кампон Ро-Го с пароперегревателями и четыре комплекта турбозубчатых агрегатов (ТЗА) типа Кампон, работающих на четыре гребных вала. Мощность ГЭУ при скорости хода 35 узлов достигала 100 000 л. с. Все шесть дымоходов были собраны в одну дымовую трубу.

Котлы располагались в пяти котельных отделениях, расположенных между шп. 87 и 111. В носовом КО № 1 (не разделенном продольной переборкой) размещались два котла: № 1 по правому борту и № 2 по левому. Остальные котлы были установлены в собственных котельных отделениях, разделенных продольной переборкой по диаметральной плоскости. По правому борту находились КО № 2 и № 4 (с котлами № 3 и № 5 соответственно), по левому — КО № 3 и № 5 (с котлами № 4 и № 6). Длина каждого из котельных отделений составляла 9,50 м, общая — 28,50 м. Внутри каждого из пяти котельных отделений имелось отдельное помещение для поста управления котельным оборудованием.

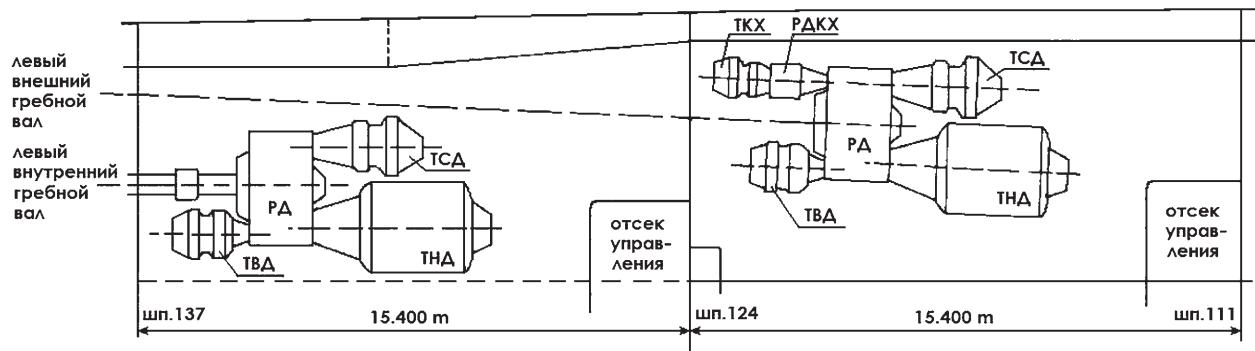
Котлы правого борта подавали пар в носовые машинные отделения, работающие на внешние гребные валы: котлы № 1

и № 3 — в правое МО, котел № 5 — в левое МО. Котлы левого борта подавали пар в кормовое машинное отделение к турбинам, работающим на внутренние гребные валы: котел № 2 — к левой, котлы № 4 и № 6 — к правой. Такое расположение главных паропроводов увеличивало шансы корабля при единичном торпедном попадании в район котельных отделений. Значения рабочих характеристик пара на выходе пароперегревателя составляли: давление — 30 кг/см², температура — 350 °С.

Четыре ТЗА размещались в трех МО, расположенных между шп. 111 и 137: два — в расположенных за котельными отделениями левом и правом (по одному в каждом), еще два — в кормовом. Общая длина машинных отделений составляла 30,80 м. В каждом из трех МО имелся специальный пульт, на который были вынесены органы управления.

Каждый комплект ТЗА состоял из турбин переднего хода высокого (8400 л. с. при 3644 об/мин), среднего (8350 л. с. при 3395 об/мин) и низкого (8250 л. с. при 2334 об/мин) давления, а также турбины заднего хода (6250 л. с. при 1498 об/мин). Оба носовых комплекта машин, работающих на внешние валы, включали турбины крейсерского хода с дополнительными редукторами для них. Роторы турбин были изготовлены из закаленной стали,

Схема машинных отделений крейсеров типа «Агано» (левый борт)



РЕЗУЛЬТАТЫ ХОДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ КРЕЙСЕРОВ «АГАНО» И «ЯХАГИ»

Корабль	Дата	Водоизмещение, т	Мощность, л. с.	Обороты в мин.	Скорость, уз.	Примечания
«Агано»	09.09.1942	7717	105 500	364,8	35,82	перегрузка
	21.10.1942	7839	101 300	359,0	35,45	полная мощность
	25.11.1942	7212	100 170	355,0	33,33	полная мощность
«Яхаги»	24.11.1943	7734	101 100	357,7	35,17	полная мощность
	10.12.1943	7673	105 800	360,8	.	перегрузка

РЕЗУЛЬТАТЫ МАНЕВРЕННЫХ ИСПЫТАНИЙ КРЕЙСЕРА «АГАНО» 21 ОКТЯБРЯ 1942 Г.

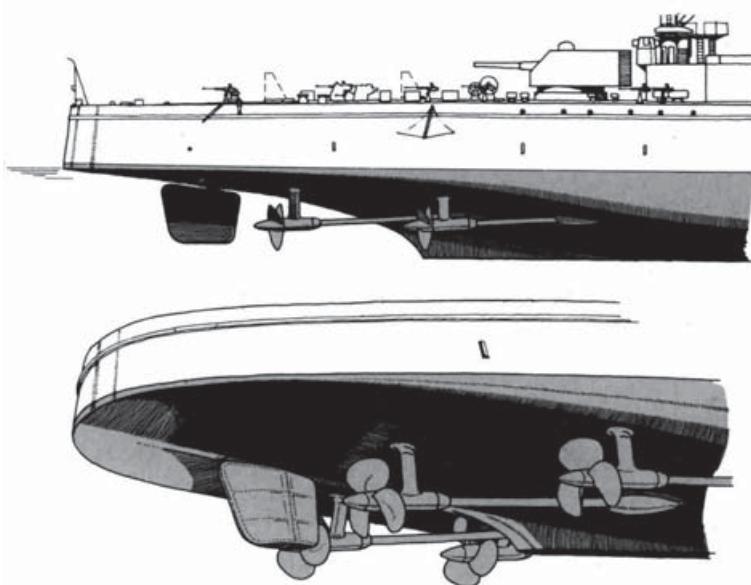
Характеристики	при 80 % мощности		на скорости 12 узлов	
Водоизмещение, т	7800		7819	
Осадка, м	5,65		5,66	
Положение пера руля	34,0° право	36,0° лево	35,2° право	36,8° лево
Скорость, уз	34,0	34,1	13,6	12,6
Выдиг на циркуляции, м	678	624	448	428
Тактический диаметр циркуляции, м	752	705	532	500
Отношение выдига к длине по ВЛ (норма < 4,0)	3,94	3,63	2,60	2,48
Отношение такт.диаметра циркуляции к дл. по ВЛ (норма < 5,0)	4,35	4,10	3,08	2,91
Крен (норма < 13°)	15° лево	15° право	3,5° лево	4,0° право
Парусность, м ²	1464			
Площадь погруженной поверхности, м ²	887			
Площадь пера руля, м ²	17,34			

ВЕС МЕХАНИЗМОВ КРЕЙСЕРА ТИПА «АГАНО» (ТОНН)

	Проектный	Реальный
Главные механизмы	420,0	432,060
Валы и винты	175,0	179,984
Вспомогательные механизмы	150,0	165,443
Котлы	390,0	388,300
Трубы и кожухи	45,0	44,910
Трубопроводы	245,0	305,763
Разное	125,0	122,985
Всего	1550,0	1639,446
Вода и масло	190,0	190,080
Итого	1740,0	1829,526

Примечание:

Данные для КРЛ «Сакава» при 2/3 запаса котельной воды и масла. При полном запасе котельной воды и масла (208,636 т) вес механизмов составлял 1848,082 т.



Кормовая оконечность и винто-рулевая группа крейсера типа «Агано»

лопатки — из нержавеющей. Каждый комплект турбин выдавал на гребной вал мощность 25 000 л. с. при частоте вращения 360 об/мин.

В каждом комплекте рядом с турбинами низкого давления располагались однопоточные конденсаторы типа «Унифлюкс» площадью охлаждения 3,451 м².

Общий вес механизмов составлял около 1829 тонн, включая запас воды и масла для ходовых испытаний (2/3 нормы), что давало значение относительной мощности около 54,7 л. с./т. Проектный вес четырех турбоагрегатов составлял 162 т, редукторов — 112 т.

Проект предполагал выходную мощность в 100 000 л. с. и скорость в 35 узлов при 360 об./мин. Результаты испытаний на полной мощности и при перегрузке «Агано» и «Яхаги», проведенных у Сасебо, приведены в таблице.

Корабли приводились в движение четырьмя трехлопастными гребными винтами диаметром 3,30 м, шагом 3,85 м и площадью лопастей каждого 6,84 м².

Максимальный проектный запас топлива составлял 1420 т, что обеспечивало дальность плавания 6000 миль 18-узловым ходом. Во время ходовых испытаний «Агано» 21 октября 1942 г. при водоизмещении в 7800 т расчетная дальность составила 6178 миль на скорости 18,44 узла. Во время испытаний 24 ноября 1943 г. «Яхаги» на полной мощности на одну расходуемую тонну топлива проходил 0,96 мили, что соответствовало дальности плавания 1160 миль на скорости 35,17 узла при запасе топлива 1311 т и водоизмещении 7934 т.

На крейсерах типа «Агано» топливо хранилось в 56 цистернах общей вместимостью 1566 м³ или 1405,4 т (тяжелая нефть плотностью 0,898 кг/м³), причем 17 танков располагались перед, 26 — вровень и 13 — за машинными отделениями. Авиабензин хранился в трех цистернах на корме под нижней палубой между шп. 153 и 160. Они были расположены внутри пустого отсека, заполненного двуокисью углерода, и вмещали 30,34 м³ или 21,93 т бензина плотностью 0,723 кг/м³.

Вспомогательные механизмы

Мощность корабельной электростанции составляла 1740 кВт. Электроэнергию вырабатывали пять различных по корпусу генераторов, дающих ток напряжением 440 В. Два дизель-генератора мощностью по 270 кВт (№ 4 и № 5) располагались на нижней палубе, по левому борту, в отсеке позади кормового машинного отделения, но в пределах защиты броневого пояса. Из трех турбогенераторов мощностью по 400 кВт один (№ 3) размещался симметрично по правому борту, два других располагались на трюмной палубе перед КО № 1 в отдельных отсеках по левому и правому борту.

Большинство вспомогательных агрегатов котельных и машинных отделений работали от приводов, использующих пар с тем же давлением и температурой, что и ГТЗА.

Для вентиляции котельных отделений служили 12 нагнетающих вентиляторов (по два на котел) производительностью по 19 м³/с. Кроме того, каждое КО имело два вспомогательных вентилятора меньшей мощности для использования на стоянке.

Все котлы имели питательные насосы с турбоприводами и водонагреватели. Помимо этого, в каждом КО имелся вспомогательный питательный насос типа «Вейр» (патент британской фирмы «G. & J. Weir Ltd.»), который мог подавать воду в котлы, минуя нагреватели. Топливо для котлов подавалось топливными насосами производительностью 12 м³/ч. Половина котлов была оборудована вспомогательными топливными насосами производительностью 1 м³/ч для работы на стоянке. Оборудование каждого котла имело свою систему смазки, с масляным насосом с турбоприводом и масляным радиатором. В КО № 1 и № 5 было установлено по одной помпе, используемых как для осушения, так и для пожаротушения.

Каждое из трех машинных отделений имело четыре осевых вентилятора — два

электрических и два с турбоприводом. Два из них (электро- и турбо-) работали на нагнетание чистого воздуха, два — на вытяжку. Комплект вентиляторов кормового МО был мощнее любого из бортовых: здесь производительность нагнетающих вентиляторов составляла 16 м³/с, а вытяжных — 19 м³/с, для бортовых МО эти показатели составляли соответственно 9 м³/с и 11 м³/с. Кроме того, пост управления турбинами, расположенный в передней части кормового МО имел горизонтальный электрический воздуходув производительностью 0,5 м³/с.

Система смазки ТЗА включала два масляных насоса с турбоприводом и один вертикальный масляный радиатор для каждой турбины. Для очистки масла использовался специальный очиститель «Hitachi» Mk. 5 производительностью 1300 л/мин. В левом переднем МО располагался топливный насос мощностью 30 м³/ч, работающий от электропривода. В кормовом МО имелись две помпы с электроприводами, которые могли быть использованы как для откачки воды, так и для пожаротушения во всех трех МО и помещениях, расположенных над ними.

Насосы гидравлической системы привода рулевого механизма работали от двух электродвигателей мощностью по 60 кВт. Перекладка руля из крайнего левого положения в крайнее правое (на угол в 70°) осуществлялась за 30 с.

Якорное устройство включало два носовых шпilla с электродвигателями мощностью 100 л.с., грузоподъемностью по 32 т и скоростью подъема 9 м/мин; кормовой шпиль с приводом от гидравлического насоса рулевого механизма грузоподъемностью 9 т, а также два основных 4,4-тонных бесштоковых якоря Холла с 400-м цепью и один вспомогательный 1,4-тонный.

Опреснительная система включала две установки производительностью по 96 т в сутки, каждая из которых имела испаритель (площадью 29,1 м²),

дистиллятор ($27,2 \text{ м}^2$), радиаторы дренажной воды и выхлопного воздуха, турбонасосы для дистиллята (производительностью 7 т/ч), для извлечения воды (14 т/ч) и циркуляционный насос (140 т/ч).

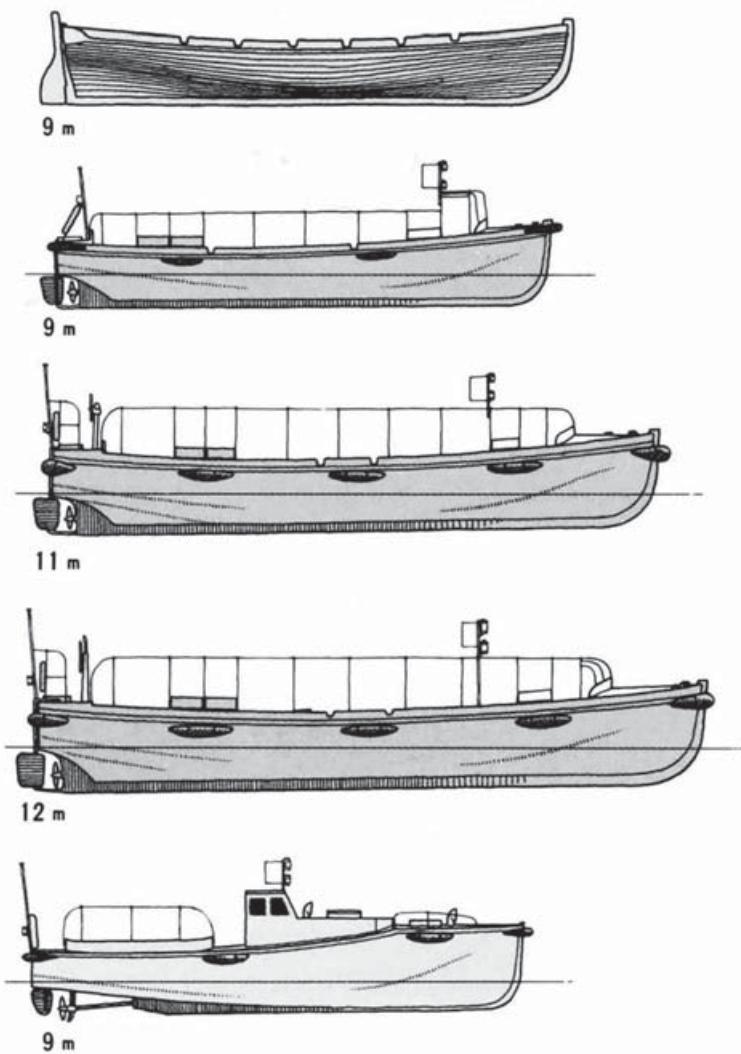
Две холодильные установки для охлаждения кладовых, использующие угле-

кислый газ в качестве хладоносителя, располагались на нижней палубе. Носовая — тепловой мощностью 10 000 ккал/ч, кормовая — 20 000 ккал/ч. Возле кормовой холодильной установки имелась установка для производства льда мощностью 15 000 ккал/ч.

Экипаж

*Плавсредства,
применявшиеся
на крейсерах типа
«Агано»*

О проекту экипаж крейсера типа «Агано» состоял из 700 человек: 51 офицера и мичмана (из них 10 офицеров и 12 мичманов специальной службы: инженерный, медицинский,



летний персонал, авиатехники), 649 старшин и матросов. Проект предусматривал дополнительное размещение 26 человек (из них 6 офицеров) командования и штаба эскадры. По мере службы крейсеров численность их экипажа постепенно возрастила, в основном — за счет увеличения малокалиберного зенитного вооружения, а также установки радиолокационного оборудования. На «Сакаве» — последнем крейсере типа, введенном в строй — численность экипажа достигла 55 офицеров и мичманов (31 строевой офицер, 10 офицеров специальной службы, 14 мичманов), 750 старшин и матросов, всего 805 чел. Помимо этого, на корабле находилось 19 человек штаба эскадры, из них 3 офицера.

Жилые помещения располагались, главным образом, на средней и нижней палубах, за пределами машинно-котельных отделений. Некоторым отступлением от мировой практики стало размещение адмиральских апартаментов. Каюта и кабинет командующего эскадрой находились на средней палубе по левому борту, у основания носовой орудийной башни. Далее следовали каюта командира корабля и две кают-компании.

Каюты офицеров корабля и штаба эскадры располагались в носовой части на средней палубе. Для размещения мичманов служило помещение в кормовой части в районе башни № 3. Старшины и матросы размещались в девяти кубриках:

- на средней палубе: № 1 и 2 — над машинными отделениями; №№ 3–5 — в корме;
- на нижней палубе: № 6 и 7 — за носовой возвышенной башней; № 8 и 9 — перед и за кормовой башней.

По проекту кубрики команды оборудовались трехъярусными стационарными койками; также там имелись рундуки (шкафчики), столы и скамьи. На «Яхаги» весной 1945 г., вследствие увеличения численности экипажа, часть его использовала для отдыха подвесные койки. Питание организовывалось в кубриках, что для того времени было обыденностью для кораблей класса легкий крейсер во всех флотах.

Пространство на средней палубе прямо над котельными отделениями было занято дымоходами и вентиляционными шахтами, перед которыми располагались мастерские. По правому борту от дымоходов находились камбузы, по левому — баня и гальюны для офицеров и матросов. Гальюны мичманов располагались рядом с соответствующим кубриком у основания грот-мачты. К левому борту от кубрика № 2 располагался лазарет. Холодильные камеры для хранения рыбы, мяса и овощей находились в кормовой части на нижней палубе побортно за морозильными установками, между кубриками № 8 и № 9. Кладовые для хранения сухих продуктов, круп и солений располагались в оконечностях.

Принудительная вентиляция внутренних помещений за пределами машинных отделений осуществлялась при помощи 85 электрических вентиляторов: 83 центробежных (радиальных) и 2 осевых. Мощность вентиляторов варьировалась между 0,25 и 3 л. с. (суммарная 114 л. с.), а производительность — от 18 до 170 м³/мин.

В качестве спасательных и разъездных средств крейсера типа «Агано» несли



Условия обитаемости крейсеров описываемого типа были вполне современными. Тем не менее, в тропиках мыться на верхней палубе гораздо приятнее. «Агано», Трук, 2 апреля 1943 г.

две 9-метровых гребных шлюпки по обе стороны от мостики и три шлюпки с бензиновыми двигателями: 9-метровую — по правому борту у дымовой трубы, 11-метровую (60 л.с., 4,28 т) — по левому борту у катапульты, 12-метровую (30 л.с., 5,49 т) — по правому борту у катапульты. Проектом предполагался еще один 9-метровый катер, расположенный по левому борту от дымовой трубы. Его получили лишь «Агано» и «Носиро», но несли непродолжительное время. С 1944 г. на крейсерах остались только 9-метровая шлюпка по левому борту от мостики и 12-метровая — по правому борту возле катапульты.

Окраска

После начала Тихоокеанской войны четыре основных государственных военно-морских верфи Японии стали использовать строго определенные, отличные друг от друга пигменты. Поэтому боевые корабли, переданные флоту в 1942–1945 гг., имели специфический тон серого цвета, характерный для данного ко-

раблестроительного предприятия. Для арсенала флота в Сасебо это был темно-серый (*H Matte 32*), для арсенала флота в Йокосуке — океанский серый (*H Matte 106*).

Нос всех четырех крейсеров венчался Императорской хризантемой (объемное изображение 16-лепестковой жёлтой хризантемы — символ императорской печати).

После капитуляции носовая хризантема с «Сакавы» была снята.

Фотографии крейсера «Сакава», датированные сентябрем 1945 г., показывают наличие красочных камуфляжных пятен на башнях ГК, носовой и кормовой надстройках и дымовой трубе. Время их нанесения неизвестно, но надо иметь в виду, что ко-

нец войны корабль встретил в замаскированном состоянии. К концу 1945 г. корабль был перекрашен в однородно серый цвет.

После капитуляции «Сакава», как и другие корабли японского флота, был отмаркирован нанесением японского флага на оба борта в районе мостика и названия латиницей на бортах и корме белой краской.

Модернизации

Первые три крейсера рассматриваемого типа в ходе своей службы подвергались модернизации, совмещенной с ремонтом боевых повреждений или текущим техническим обслуживанием. Основными направлениями модернизаций являлись усиление легкого зенитного вооружения, установка радиолокационного оборудования, а также связанная с этим перепланировка жилых и служебных помещений. «Сакава» на протяжении своей короткой карьеры не модернизировался.

Для «Носиро» летом 1944 г. планировалось гораздо более существенное перевооружение, которое не было осуществлено из-за нехватки времени. Предполагалась замена двух спаренных 8-см АУ тип 98 на четыре спаренные 10-см АУ тип 98, расположенные вокруг основания дымовой трубы. Кроме того, планировалась замена восьми одноствольных 25-мм автоматов на восемь трехствольных установок. Такое перевооружение довело бы состав зенитной батареи крейсера до восьми 10-см орудий тип 98 и пятидесяти девятыи 25-мм автоматов (17×3 и 8×1), а сам корабль мог бы стать одной из наиболее сильно вооруженных в зенитном отношении единиц сопоставимого водоизмещения в японском флоте.

«Агано»

3 июня — 2 июля 1943 г.; верфь флота в Куре:

- демонтированы 2×2 13,2-мм пулемета, находившиеся возле грот-мачты, на их месте установлено 2×2 25-мм автомата;

- по левому и правому краям самолетной платформы смонтировано 2×3 25-мм автомата — общее число 25-мм стволов увеличилось до 16 (4×3 и 2×2);

- установлена РЛС № 2-1; ее антенна (модель А4) закреплена на лицевой стороне башни дальномера; пост оператора размещен в башне дальномера.

«Носиро»

1 февраля — 22 марта 1944 г.; верфь флота в Йокосуке:

- для улучшения водонепроницаемости корпуса заделаны все иллюминаторы нижней палубы и часть иллюминаторов средней;

- демонтированы 2×2 13,2-мм пулемета, находившиеся возле грот-мачты, на их месте установлено 2×3 25-мм автомата;

- дополнительно установлено 4×3 (в средней части корабля на самолетной платформе) и 8×1 (четыре на верхней палубе вокруг башни № 3 и четыре на шельтердеке вокруг зенитного директора) 25-мм автоматов — общее количество доведено до 32 (8×3 и 8×1);

- на верхнем ярусе мостика смонтированы устройства инфракрасной связи (по одному с каждого борта).

Конец июня — начало июля 1944 г.; верфь флота в Куре:

- на самолетной платформе дополнительно установлено 2×3 25-мм автомата;

- установлено 10×1 25-мм автоматов на верхней палубе (8 шт.) и на самолетной платформе (2 шт) — общее количество 25-мм стволов доведено до 48 (10×3 и 18×1).

**ИЗМЕНЕНИЕ СОСТАВА ЛЕГКОГО ЗЕНИТНОГО ВООРУЖЕНИЯ
КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО» В ТЕЧЕНИЕ СЛУЖБЫ**

Корабль	Дата	25-мм зенитные установки Тип 96				13-мм пулеметы типа 93
		×3	×2	×1	всего стволов	
«Агано»	31.10.1942	2	-	-	6	2 × 2
	02.07.1943	4	2	-	16	-
«Носиро»	30.06.1943	2	-	-	6	2 × 2
	22.03.1944	8	-	8	32	-
	30.06.1944	10	-	18	48	-
«Яхаги»	29.12.1943	2	4	-	14	-
	04.02.1944	8	-	8	32	-
	30.06.1944	10	-	18	48	-
	18.12.1944	10	-	28	58	-
«Сакава»	21.11.1944	10	-	18	48 ⁽¹⁾	-
	.03.1945	10	-	31	61 ⁽¹⁾	-

Дополнительно предусмотрена возможность крепления 4 × 1 25-мм съемных установок;

- в дополнение к РЛС № 2–1 установлена РЛС № 2–2 модификация 4 (антенны на кронштейнах побортно на мостике) и РЛС № 1–3 (антенна на фок-мачте).

«Яхаги»

27 января — 3 февраля 1944 г.; верфь флота в Куре:

- 4 × 2 25-мм автомата (пара у основания грот-мачты и пара в кормовой части самолетной платформы) заменены на 4 × 3 25-мм;

- дополнительно установлены 2 × 3 (на квартердеке, посередине между башней № 3 и ахтерштевнем) и 8 × 1 (по четыре на верхней палубе на носу и в корме) 25-мм автоматов — общее число 25-мм стволов доведено до 32.

Конец июня — начало июля 1944; верфь флота в Куре:

- на самолетной платформе дополнительно установлено 2 × 3 25-мм автомата;
- установлено 10 × 1 25-мм автоматов на верхней палубе (8 шт.) и на самолетной платформе (2 шт.) — общее количество 25-мм стволов доведено до 48 (10 × 3 и 18 × 1).

Дополнительно предусмотрена возможность крепления 4 × 1 25-мм съемных установок;

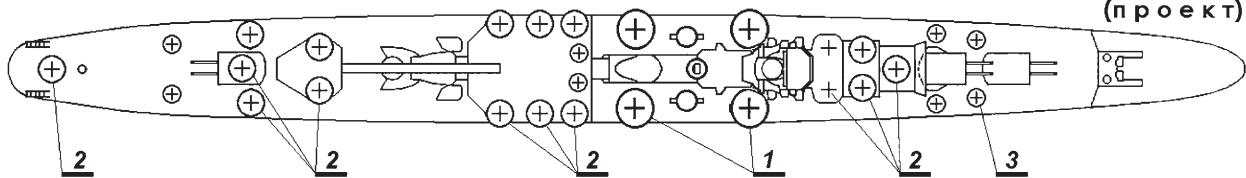
- в дополнение к РЛС № 2–1 установлена РЛС № 2–2 модификация 4 (антенны на кронштейнах побортно на мостике) и РЛС № 1–3 (антенна на фок-мачте).

24 ноября — 18 декабря 1944 г.; верфь флота в Сасебо:

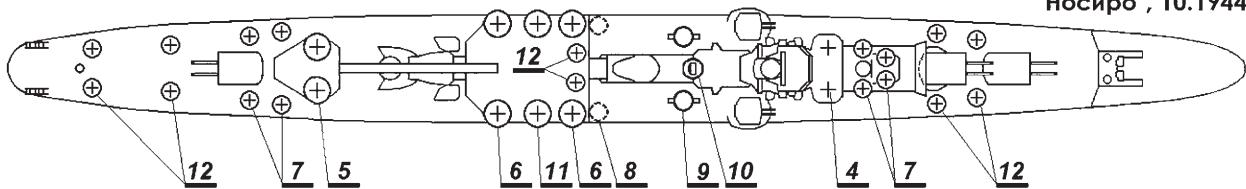
- установлено 10 × 1 25-мм автоматов — общее количество 25-мм стволов достигло 58 (10 × 3 и 28 × 1);

- проведены мероприятия по улучшению работы РЛС.

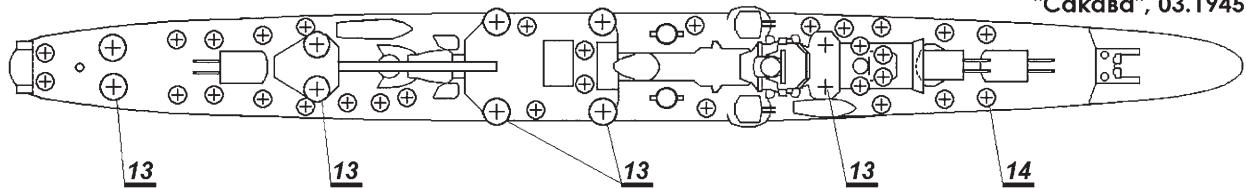
"Носиро", 07.1944
(п р о е к т)



"Носиро", 10.1944



"Сакава", 03.1945



Проект модернизации «Носиро», предложенный после сражения у Марианских островов (июль 1944 г.), предполагал принципиальное усиление зенитного вооружения. Вместо двух 8-см спаренных установок предполагалось размещение четырех спаренных 10-см (1). Зенитное вооружение дополняли семнадцать строенных (2) и восемь одинарных (3) 25-мм автоматов.

«Носиро» в сражении при Лейте (октябрь 1944 г.). На момент передачи флоту «Носиро» нес два строенных 25-мм автомата (4) и два спаренных 13,2-мм пулемета (5). В феврале - марте 1944 г. пулеметные установки (5) были заменены строенными 25-мм автоматами, еще четыре строенных автомата разместили на самолетной платформе (6), а восемь одинарных установок (7) - двумя группами в оконечностях. Первоначально установленные, как на «Агано», зенитные директоры тип 94 (8) перенесли вперед, на по-бортные позиции, ранее занимаемые прожекторами (9). Последние были демонтированы и заменены одним в диаметральной плоскости (10). В июне 1944 г. зенитное вооружение корабля было усилено двумя строенными (11) и десятью одинарными (12) 25-мм автоматами. **«Сакава»**, переданный флоту в ноябре 1944 г., нес десять строенных (13) и восемнадцать одинарных 25-мм автоматов, число последних в начале марта 1945 г. было увеличено до тридцати двух (14).

ОРГАНИЗАЦИЯ И КОМАНДОВАНИЕ

Организация

Крейсера типа «Агано», начав входить в состав флота с конца 1942 года, исключительно по своему проектному предназначению — как флагманы эскадр эсминцев и несли флаги командиров ЭЭМ в подавляющем большинстве операций и походов, в которых принимали участие.

Крейсера рассматриваемого типа в разное время являлись флагманами 2-й, 10-й и 11-й эскадр эсминцев.

В период Второй мировой войны японские эсминцы сводились в дивизионы четырехкорабельного состава, которые объединялись в эскадры, находившиеся в структуре флотов и укомплектованных в соответствии с задачами, стоящими перед таковыми. Флагманом эскадры эсминцев по штату мирного времени и, практически, в течение всей войны был легкий крейсер. Однако в конце 1942-го — первой половине 1943 г. командующие эскадрами по тактическим соображениям либо, ввиду потерь и повреждений кораблей, часто поднимали свой флаг на эсминцах. Штатный состав эскадры эсминцев в четыре дивизиона (16 вымпелов) плюс флагман на практике никогда не достигался. Количество эсминцев в эскадре из-за безвозвратных потерь, выхода из строя и ротации по иным причинам постоянно менялось, составляя в среднем 8–12 единиц. К началу Тихоокеанской войны в структуре Императорского флота находилось шесть эскадр эсминцев: с 1-й по 6-ю. Ввиду необходимости поддерживать количество кораблей в составе эскадры, количество действующих эскадр к концу войны постепенно сокращалось. Последней, 20 апреля 1945 г., была расформирована 2-я эскадра.

Вторая эскадра Второго флота в течение всей Тихоокеанской войны являлась наиболее боеспособным соединением эсминцев, комплектовавшимся исключительно

кораблями современных типов «Асасио», «Кагеро» и «Югумо». Согласно разработанной в 1934 г. «Четвертой редакции инструкции морского боя», 2-я ЭЭМ играла важную роль в тактическом построении генерального сражения, входя в «Соединение Ночного Боя» (по своей структурной организации во многом соответствующее Второму флоту). В период с 1941 г. и до момента своего расформирования весной 1945 г. 2-я ЭЭМ не меняла своего подчинения, что в т. ч. доказывает действительность доведенных положений о тактике применения эскадры. В ходе войны корабли эскадры принимали участие в большинстве боевых операций с участием миноносных сил. Все три легких крейсера, являвшихся флагманами этой эскадры («Дзинцу», «Носиро» и «Яхаги»), погибли именно в таких операциях. «Носиро» нес флаг эскадры в период с 15 августа 1943 г. по 26 октября 1944 г., «Яхаги» — с 16 ноября 1944 г. по 7 апреля 1945 г.

10 апреля 1942 г. в структуре Первого Воздушного Флота (авианосные силы) была создана 10-я ЭЭМ¹. Задачами кораблей эскадры являлось обеспечение ближнего охранения авианосцев на переходе и в бою, ПВО и ПЛО ударных авианосных соединений, спасение экипажей самолетов при аварийных посадках. После реорганизации Императорского флота 14 июля 1942 г. Первый Воздушный Флот расформировали, авианосные силы сведены в Третий Флот, которому была переподчинена 10-я ЭЭМ. Эскадра комплектовалась современными эсминцами типов «Кагеро», «Югумо» и «Акидзуки» и существовала до

¹ Официально 10-я ЭЭМ «эскадрой эсминцев» никогда не именовалась и упоминается в японских источниках как 10-й «боевой отряд» (яп.: 戦隊 サンтай), т. е. в устоявшемся переводе на русский язык — «дивизия», аналогично «дивизиям» линкоров или крейсеров. В настоящей работе указывается более привычная русская классификация.

15 ноября 1944 г. «Агано» являлся флагманом 10-й эскадры с 20 ноября 1942 г. по 12 ноября 1943 г., «Яхаги» — с 29 декабря 1943 г. по 15 ноября 1944 г.

Тяжелые потери в эсминцах, а также в опытном личном составе, понесенные Императорским флотом на Соломоновых островах, привели японское командование к объективной необходимости создания учебного подразделения для практической подготовки экипажей новых кораблей, вводимых в состав флота. Для этих целей 1 апреля 1943 г в структуре Первого Флота была организована 11-я ЭЭМ, которой командовали боевые адмиралы с практическим опытом миноносной войны. С апреля 1943 г. все вновь вводимые в состав флота эсминцы первоначально зачислялись в штаты 11-й ЭЭМ. После расформирования Первого флота 20 октября 1943 г., 11-я эскадра была переподчинена непосредственно Объединенному флоту. Она являлась исключительно учебным соединением и непосредственного участия в боевых действиях не принимала. Тем не

менее, эскадре и ее командиру полагался флагманский корабль, в качестве которого выступали старые легкие крейсера. С 15 января 1945 г. и до расформирования 11-й эскадры 1 июля 1945 года ее флагманом являлся крейсер «Сакава», другого использования которого уже не предвиделось.

Оценивая профессиональные качества флаг-офицеров, командовавших ЭЭМ в период службы крейсеров типа «Агано», необходимо помнить, что вторая половина Тихоокеанской войны достаточно богата примерами личного мужества командиров кораблей, но, в силу очевидных причин, бедна фактами боевых заслуг командующих соединениями. Интересно также отметить, что история тихоокеанских баталий вообще не знает примеров сколько-нибудь выдающихся действий командиров эскадр японских эсминцев в сражениях при непосредственном участии в таковых старших начальников. В том числе это свидетельствует о порочности излишней централизации японской системы командования.

Командиры

За период боевой службы крейсеров типа «Агано» в должностях их командиров состояли восемь капитанов 1 ранга. Для всех четырех единиц командиры достроенных экипажей приняли крейсера при передаче кораблей флоту. Хотя три из четырех кораблей в период своей службы действовали весьма активно и были потеряны при весьма драматических обстоятельствах, в соответствующей должности погиб лишь командир «Агано» капитан 1 ранга Мацууда, да и то спустя более суток после гибели своего крейсера. Из остальных семи офицеров до конца войны один погиб на суще (Накагава, 08.07.1944 Сайпан), один скончался по естественной причине (Тавара, 05.05.1944), трое достоверно и двое весьма вероятно воину пережили.

В известной довоенной и военной биографии офицеров, командовавших

крейсерами рассматриваемого типа, каких-либо выдающихся фактов практически не усматривается. Как минимум, Накагава, Мацуbara, Тавара, Ёсимура и Хара были опытными офицерами-миноносниками. Чуть меньше такого опыта имел Охара. Тавара уже во время войны командовал (правда, непродолжительно) крейсерами «Нака», «Нагара» и «Аоба», Кадзивара — крейсером «Касима», Ёсимура — крейсером «Тацути». Любопытно отметить практическое отсутствие опыта командования эсминцами у Мацууды, в его активе лишь довоенный год командования эсминцем и еще год в должности старшего офицера крейсера «Нака». Нет данных о миноносном опыте Кадзивары.

Наибольшую известность из перечисленных офицеров, безусловно, заслужил Хара Тамеити, офицер-миноносник с большим

КОМАНДИРЫ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

Корабль	Период	Командир	
«Агано»	с 15.02.1942	ком. достроичного экип.	Накагава Ко [42]
	с 31.10.1942	по 05.08.1943	Накагава Ко [42] 中川浩
	с 05.08.1943	по 17.11.1943	Мацубара Хироси [45] 松原博
	с 17.11.1943	по 18.02.1944 (S)	Мацууда Такатомо [45] (+) 松田尊睦
«Носиро»	с 01.05.1943	ком. достроичного экип.	Тавара Ёсиоки [43]
	с 20.05.1943	по 15.12.1943	Тавара Ёсиоки [43] 田原吉興
	с 15.12.1943	по 03.11.1944 (S)	Кадзивара Суэйёси [47] 梶原季義
«Яхаги»	с 11.10.1943	ком. достроичного экип.	Ёсимура Масатаке [45]
	с 29.12.1943	по 20.12.1944	Ёсимура Масатаке [45] 吉村真武
	с 20.12.1944	по 15.04.1945 (S)	Хара Тамеити [49] 原為一
«Сакава»	с 25.09.1944	ком. достроичного экип.	Охара Тосимити [49]
	с 10.11.1944	по 11.02.1946	Охара Тосимити [49] 大原利通

Примечания:

(S) крейсер погиб

(+) кап. 1 ранга Мацууда погиб 18.02.1944 г. со всеми спасенными с «Агано» вместе с эсминцем «Оите»

Для командиров погибших кораблей приведены даты формального освобождения от командования

ФЛАГМАНЫ И КОМАНДИРЫ 2-й ЭЭМ (В ПЕРИОД ВОЙНЫ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ)

Флагман 2-й ЭЭМ	Тип, год постройки	Назначен	Заменен
КРЛ «Дзинцу»	«Сендай», 1925	26.11.1941 ⁽¹⁾	13.07.1943 ⁽²⁾
КРЛ «Носиро»	«Агано», 1943	15.08.1943	26.10.1944 ⁽³⁾
КРЛ «Яхаги»	«Агано», 1943	16.11.1944	07.04.1945 ⁽⁴⁾
Командир 2-й ЭЭМ	Звание	Назначен	Замещен
Танака Райдзо [41]	контр-адмирал	15.09.1941	29.12.1942
Коянаги Томидзи [42]	контр-адмирал	29.12.1942	21.01.1943
Исаки Сундзи [42]	контр-адмирал	21.01.1943	13.07.1943 ⁽⁵⁾
Таками Тамоцу [41]	контр-адмирал	20.07.1943	15.12.1943
Хаякава Микио [44]	контр-адмирал	15.12.1943	11.11.1944 ⁽⁶⁾
Кимура Масатоми [41]	контр-адмирал	20.11.1944	03.01.1945
Комура Кейдзо [45]	контр-адмирал	03.01.1945	20.04.1945 ⁽⁷⁾

Примечания:

1. Являлся флагманом 2-й ЭЭМ большую часть периода 1931-1940 гг.

2. Потоплен в бою при Коломбангаре 13.07.1943

3. Потоплен в сражении при Лейте 26.10.1944

4. Потоплен у Окинавы 07.04.1945

5. Погиб с КРЛ «Дзинцу» в бою при Коломбангаре, вице-адмирал посмертно.

6. Погиб с ЭМ «Симакадзе» в заливе Ормок, вице-адмирал посмертно.

7. Эскадра расформирована

ФЛАГМАНЫ И КОМАНДИРЫ 10-й ЭЭМ

Флагман 10-й ЭЭМ	Тип, год постройки	Назначен	Заменен
КРЛ «Нагара»	«Нагара», 1922	10.04.1942	20.11.1942 ⁽¹⁾
КРЛ «Агано»	«Агано», 1942	20.11.1942	12.11.1943 ⁽²⁾
КРЛ «Яхаги»	«Агано», 1943	29.12.1943	15.11.1944 ⁽³⁾
Командир 10-й ЭЭМ	Звание	Назначен	Замещен
Кимура Сусуму [40]	контр-адмирал ⁽⁴⁾	10.04.1942	21.01.1943
Коянаги Томидзи [42]	контр-адмирал	21.01.1943	21.06.1943
Осуги Морикадзу [41]	контр-адмирал	21.06.1943	03.12.1943
Кимура Сусуму [40]	контр-адмирал	03.12.1943	15.11.1944 ⁽³⁾

Примечания:

1. Назначен флагманом 4-й ЭЭМ
2. Поврежден, поставлен на ремонт
3. Эскадра расформирована
4. С 01.05.1942

ФЛАГМАНЫ И КОМАНДИРЫ 11-й ЭЭМ

Флагман 11-й ЭЭМ	Тип, год постройки	Назначен	Заменен
КРЛ «Тацути»	«Тацути», 1919	01.04.1943	13.03.1944 ⁽¹⁾
КРЛ «Нагара»	«Нагара», 1922	15.05.1944	07.08.1944 ⁽²⁾
КРЛ «Тама»	«Кума», 1921	30.08.1944	25.10.1944 ⁽³⁾
КРЛ «Сакава»	«Агано», 1944	15.01.1945	01.07.1945 ⁽⁴⁾
Командир 11-й ЭЭМ	Звание	Назначен	Замещен
Кимура Сусуму [40]	контр-адмирал	10.04.1943	20.11.1943
Таками Тамоцу [41]	контр-адмирал	15.12.1943	01.07.1945 ⁽⁴⁾

Примечания:

1. Потоплен amer. ПЛ «Сэндлэнс» (SS-381)
2. Потоплен amer. ПЛ «Крокер» (SS-246)
3. Потоплен amer. ПЛ «Джаллао» (SS-368)
4. Эскадра расформирована

боевым опытом, прославившийся написанием знаменитых мемуаров «Japanese Destroyer Captain» (в русском издании — «Одиссея самурая»), вышедших в США в 1961 г., которые, несмотря на известную претенциозность, являются одним из самых ярких повествований японского ав-

тора — участника морских боев на Тихом океане.

Интересно также отметить, что Охара Тосимити в 1946 г. восемь месяцев командовал бывшим авианосцем «Кацураги», использовавшимся в это время в качестве repatriационного транспорта.

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Крейсера типа «Агано» опоздали участвовать в ошеломляющих победах японского оружия на Тихоокеанском ТВД, но «отметились» во всех баталиях второй половины войны, когда грозная слава миноносных сил Императорского флота стремительно пошла на убыль. Поэтому история боевой службы четырех современных легких крейсеров Японии стала историей поражений, потерь и отступления; историей военного краха третьего флота мира и бесславной капитуляции его остатков; историей увядания взращенной в межвоенный период миноносной мощи японского флота, необратимого разрушения ее стройной структуры, а вместе с этим — постепенного, но неизбежного, от боя к бою, умирания идеи массовой торпедной атаки соединения эсминцев с крейсером-лидером во главе.

Крейсера типа «Агано» пополняли состав флота последовательно, практически по одному кораблю в год. С этой же периодичностью и в том же порядке, что и строились, три первых корабля пошли на дно. Только в 1944 г. в двух крупнейших сражениях ТВД в составе флота одновременно действовало два крейсера типа «Агано», но ведомые ими эскадры не получили возможности реализовать на практике идеи, четыре десятилетия служившие фундаментом японских представлений о тактике миноносных сил. Строительство четвертого корабля, хотя и было завершено за десять месяцев до капитуляции, оказалось бессмысленным, и в единственном значимом событии своего существования он сыграл жалкую роль трофеиного корабля-цели.

ХРОНОЛОГИЧЕСКИЕ ДИАГРАММЫ СЛУЖБЫ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»
С УКАЗАНИЕМ УЧАСТИЯ В КРУПНЕЙШИХ БОЕВЫХ СТОЛКНОВЕНИЯХ

Год	1942 г.			1943 г.					1944 г.				1945 г.		
Сражения								ИА			Фм		Л		Я
«Агано»							*								
«Носиро»									*	*					
«Яхаги»									*	*			*		
«Сакава»															

ИА бой в заливе Императрицы Августы, 2.11.1943 г.

* - принял участие в бою

Фм сражение в Филиппинском море, 19-20.06.1944 г.

- в составе действующего флота

Л сражение при Лейте, 25.10.1944 г.

- в продолжительном ремонте

Я операция «Тен Итиго», 7.04.1945 г.

«Агано». Отступление на юге



**Контр-адмирал
Кимура Сусуму —
командир 10-й ЭЭМ
с 10.04.1942
по 21.01.1943**

**«Агано» во время
испытаний в районе
Нагасаки, октябрь
1942 г.**

Переданный флоту в Сасебо 31 октября 1942 г. крейсер «Агано» принял под командование капитан 1 ранга Накагава. В тот же день корабль был приписан к ВМБ Куре. 1 ноября «Агано» покинул Сасебо и на следующий день пришел в Куре, где был осмотрен командиром ВМБ. 4 ноября корабль совершил переход в Хасирадзиму, где оставался до 11-го числа. Затем был выход в море для навигационных учений и возвращение в Куре 14-го. Здесь «Агано» без промедлений был подготовлен для отправки на войну: загружен боеприпасами, провиантом и топливом и 20 ноября назначен флагманом 10-й ЭЭМ Третьего флота под командованием контр-адмирала Кимура Сусуму, заменив в этом качестве назначенный флагманом 4-й ЭЭМ легкий крейсер «Нагара».

«Агано» в сопровождении эсминца «Уракадзе» покинул Куре 26 ноября и прибыл на Трук 1 декабря. На следующий день он был осмотрен контр-адмиралом Кимурой,

который поднял на новом крейсере свой флаг.

В составе небольшой группы прикрытия («Агано», авианосец «Дзуньё», эсминцы «Исокадзе» и «Хамакадзе») крейсер отправился с Трука в первый боевой поход 16 декабря, сопровождая силы захвата порта Маданг на северо-восточном побережье Новой Гвинеи. После полуночи (17 декабря) группа «Дзуньё» была обнаружена подводной лодкой «Скалпин» (SS-191), но субмарина не смогла приблизиться к цели ближе, чем на 9 миль. Высадка состоялась 18 декабря, а 20-го «Агано» вернулся на Трук, где принял топливо с грузового судна «Нитто-мару». С 18 по 26 января 1943 г. «Агано» стоял рядом с плавмастерской «Акаси» для небольшого ремонта, после чего пополнил припасы с транспорта «Тойо-мару» и в последний день января покинул Трук с кораблями Второго и Третьего флотов, выделенными для поддержки эвакуации Гуадалканала.



Ноябрьское трехдневное морское сражение доказало японцам невозможность захвата главной цели кампании — аэродрома Гендерсон-Филд. После этого началась полуторамесячная эпопея по снабжению застрявших на острове сил при помощи эсминцев. И хотя в истории этого действия была блестящая победа 30 ноября у мыса Тассафаронга, свою главную задачу — обеспечить поддержание боеспособности войск — легкие силы флота решить не могли, а потери несли чувствительные. Тем временем противник активизировался на Новой Гвинее.

К концу декабря 1942 года японское командование пришло к пониманию необходимости эвакуации войск с Гуадалканала. Принятое решение было доложено императору Хирохито 28-го и утверждено им 31 декабря. Совместный (армии и флота) план операции, получившей кодовое обозначение «Кэ» (яп.: Кэ-го сакусэн), был готов 9 января.

Согласно этому плану, войска на Гуадалканале (в основном — остатки частей 17-й армии генерал-лейтенанта Хякутакэ Харукити) 25–26 января должны были начать отход на западную оконечность острова, откуда уйти с тремя отрядами эсминцев в течение первой декады февраля. Воздушное прикрытие и разведку обеспечивали 11-й Воздушный флот и 6-я авиационная дивизия армии из Рабаула, а также временно размещенная там же авиаагруппа авианосца «Дзуйкаку». С учетом гидросамолетов, базировавшихся на Соломоновых островах, японцы располагали 436 машинами. Помимо собственно эвакуации войск, флот должен был произвести отвлекающие манёвры у Новой Гвинеи и Маршалловых островов, а также взять на себя решение задач дальнего прикрытия. Для этих целей привлекались силы Второго и Третьего флотов: авианосцы «Дзюнъё» и «Дзуйко», линкоры «Конго» и «Харуна», четыре тяжелых и три легких крейсера (в т. ч. «Агано»), девять эсминцев, два судна снабжения под общим командованием вице-адмирала Кондо. Этому соединению предстояло находиться в море в готовности связать боем флот противника.

Японцам предстояла первая за войну операция по эвакуации большого количества войск. Ождалось серьезное противодействие противника. Главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Ямamoto полагал, что, по меньшей мере, половина задействованных эсминцев в ходе операции будет потеряна.

Структурное подчинение эсминцев, участвовавших в операции «Кэ», свидетельствует о двух фактах. Первый: на момент завершения кампании на Гуадалканале миноносные силы Императорского флота вследствие безвозвратных потерь и нахождения кораблей в ремонте пребывали в довольно хаотичном состоянии. Второй: для успешного выполнения плана операции были задействованы практически все корабли, имевшиеся под рукой. Судите сами: 29 эсминцев, оперировавших в составе Транспортной группы, отрядов Ближнего и Дальнего прикрытия, структурно входили в четырнадцать(!) дивизионов четырех (2-й, 3-й, 4-й, 10-й) эскадр четырех (Первого, Второго, Третьего, Юго-Западного района) флотов. В то время, как по доведенным меркам, это две неполных эскадры штатного состава. Главную роль в операции играла Транспортная группа, ведомая командующим 3-й ЭЭМ контр-адмиралом Хасимото. Отряд Ближнего прикрытия, так же состоящий только из эсминцев, вел командующий 10-й ЭЭМ контр-адмирал Коянаги. При этом флагман 10-й эскадры «Агано» все время оставался в составе отряда Дальнего прикрытия.

Силы противника действительно были более чем серьезными. В это время США располагали в южной части Тихого океана авианосцами «Энтерпрайз» и «Саратога», шестью эскортными авианосцами, тремя быстроходными и четырьмя старыми линкорами, 13 крейсерами и 45 эсминцами. На середину января суммарные воздушные силы США и Австралии в регионе составляли 539 самолетов.

На первую неделю января на Гуадалканале находилось около 14 тыс. солдат микадо, многие из которых жестоко страдали от голода и болезней. Вопрос эвакуации какого-либо тяжелого вооружения

СОСТАВ ЭСКОРТА ОТРЯДА ДАЛЬНЕГО ПРИКРЫТИЯ В ОПЕРАЦИИ «КЭ» 1–8 ФЕВРАЛЯ 1943 Г.

Корабль	(принадлежность)	командир
легкий крейсер «Агано»	10 ЭЭМ 3Ф	кап.1 р. Накагава Ко
эсминец «Хацуюки»	11 днэм 3 ЭЭМ 1Ф	кап.3 р. Ямагути Тацуя
эсминец «Сикинами»	19 днэм 3 ЭЭМ 1Ф	кап.3 р. Кавахаси Акифуми
эсминец «Самидаре» ⁽¹⁾	2 днэм 4 ЭЭМ 2Ф	кап.2 р. Накамура Нобору
эсминец «Асагумо» ⁽¹⁾	9 днэм 4 ЭЭМ 2Ф	кап.2 р. Ивахаси Тору
эсминец «Кагеро»	15 днэм 2 ЭЭМ 2Ф	кап.2 р. Аrimoto Терумити
эсминец «Судзукадзе»	24 днэм 2 ЭЭМ 2Ф	кап.3 р. Сибаяма Кадзуо
эсминец «Сигуре»	27 днэм 4 ЭЭМ 2Ф	кап.3 р. Ямагами Камесабуро
эсминец «Онами»	31 днэм 2 ЭЭМ 2Ф	кап.2 р. Кикава Киёси
эсминец «Араси»	4 днэм 10 ЭЭМ 3Ф	кап.2 р. Сугиока Косити

Примечания:

1. «Самидаре» и «Асагумо» 02.02 направлены к о.Шортленд на усиление сил контр-адмирала Хасимото. Здесь и далее указание организационно-штатной принадлежности эскадренных миноносцев, участвовавших в боях и операциях, преследует цель обратить внимание читателя на систематическое разрушение стройной довоенной организационной структуры миноносных сил Императорского флота, начавшееся в ходе кампании у Гуадалканала (с начала войны и по 01.01.1943 г. погибло 22 эсминца). Сопоставимые потери японские эсминцы понесли от целенаправленных действий американских подводок весной-летом 1944 г. Вместе с тем массовая торпедная атака, тем более осуществлявшаяся в условиях плохой видимости (ночью или в непогоду), к которой перед войной готовился Императорский флот, требовала высокого уровня сплаванности и взаимной координации действий, как внутри дивизионов, так и в эскадре эсминцев. Хара Тамеити, описывая летние 1943 года бои на Соломоновых островах, прямо указывает на сложности, возникавшие при реализации боевых планов в случае участия в операциях эсминцев из разных подразделений.

не стоял по причине практического отсутствия такого у японцев на Гуадалканале. Напротив, у союзников на острове находились подразделения армии и морской пехоты общей численностью более 50 тыс. человек, располагавших 167 гаубицами калибра до 155 мм с большим запасом снарядов.

Операция началась 14 января доставкой эсминцами на Гуадалканал свежего батальона, который должен был сыграть роль арьергарда эвакуации. С ним на остров прибыл подполковник Имото, который 15 января вручил приказ и план операции генерал-лейтенанту Хякутакэ.

Отход японских войск к северо-западному берегу Гуадалканала совпал с осторожным наступлением американцев. Умело удерживая заградительные позиции небольшими подразделениями, части 17-й армии вышли к местам погрузки в спланированные сроки.

Активизация японских сил, концентрация кораблей и самолётов на Труке, в Ра-бауле и на Шортленде были обнаружены радиоразведкой США, но интерпретированы с точностью дооборот: 26 января союзному командованию было доложено, что японцы планируют новую наступательную операцию либо на Соломоновых

островах, либо на Новой Гвинее. Ответные меры (проводка конвоя с войсковыми подкреплениями под эскортом крупных сил флота), предпринятые американцами, привели к воздушно-морскому сражению у острова Реннелл (29–30 января), в котором японская базовая авиация ценой потери 12 базовых бомбардировщиков сумела потопить тяжелый крейсер «Чикаго» (CA-29) и повредить эсминец «Ла Валетт» (DD-448).

Эвакуация проводилась ночами на 2, 5 и 8 февраля эсминцами контр-адмирала Хасимото и обошлась японцам в один потопленный («Макигумо») и три поврежденных, но благополучно уведенных («Макинами», «Маикадзе», «Исокадзе») эсминца. Кроме нескольких атак авиации и торпедных катеров, противник активного противодействия эвакуации не оказал. Вочных стычках эсминцы Хасимото потопили три катера (PT-37, PT-111, PT-123), а японская авиация, действуя над Гуадалканалом, днем 1 февраля отправила на дно эсминец «Де Хэйвен» (DD-469).

Всю неделю соединение Кондо маневрировало севернее злосчастного архипелага, доходя до атолла Онтонг-Джава (200 миль к северу от о. Санта-Изабель), избежав обнаружения и боевого соприкосновения с противником. Получив информацию о результатах первого эвакуационного рейса, Кондо отправил два своих эсминца, «Асагумо» и «Самидарэ», к Шортленду для замены двух выбывших из строя из отряда Хасимото, и те смогли участвовать во втором и третьем походах к Гуадалканалу. После этого в эскорте

Кондо оставалось 7 эсминцев. 2 февраля «Агано» провел дозаправку от танкера «Кенъё-мару».

В это время гораздо более сильное соединение адмирала Уильяма Ф. Хэлси маневрировало в 300 милях к югу от Гуадалканала. Американцы подозревали присутствие в море японской эскадры, но всю неделю находились в ожидании продолжения битвы с японской базовой авиацией и идти на север не хотели.

Японцы успешно эвакуировали с Гуадалканала и островов Расселл около 11 тыс. человек, всё, что осталось от 36 тысяч, отправленных на остров в ходе кампании. Итоговое число эвакуированных в различных источниках разнится. Возможно, потому, что 600 человек, вывезенных с острова, умерли от ран и болезней ещё до того, как смогли получить достаточную медицинскую помощь. Еще для 3000 человек потребовалась длительная госпитализация и восстановление.

После получения рапорта об окончании операции Ямамото приказал кораблям Кондо вернуться на Трук. «Агано» вошел в лагуну Трука 9 февраля. На следующий день крейсер и 10-я ЭЭМ были зачислены в состав Мобильного соединения и 13-го числа были проинспектированы командующим Третьим флотом, вице-адмиралом Одзвой.

Четыре последующих месяца прошли в ожидании возможности атаковать американский флот. Тем временем противник занимался накоплением сил, и шанса сойтись в сколько-нибудь значимом сражении не представилось.

«Агано». Треволнения на севере

3 мая «Агано» покинул Трук курсом на родину и 8-го бросил якорь в Куре. Приняв топливо и пополнив припасы, корабль 15 мая перешел из Куре в Хасирадзиму, а на следующий день — в Токуяму для ходовых испытаний. С 16-го по 19-е число «Агано» проверял ход между Муродзуми и Токуямой, по завершении чего

20 мая вместе с крейсером «Оёдо» вышел в Йокосуку и прибыл туда 21 мая. К этому дню в Йокосуке собиралось сильное соединение Императорского флота: авианосцы «Дзуикаку», «Сёкаку» и «Дзуйхо», три тяжелых крейсера. По мнению командования, в водах между Японскими островами и Аляской назревало сражение.



**Контр-адмирал
Коянаги Томидзи —
командир 10-й ЭЭМ
с 21.01.1943 по
21.06.1943**

После того, как в июне 1942 г. японские десанты высадились на Алеутской гряде на островах Кыска и Атту, там длительное время было относительно тихо. На северном участке ТВД воины микадо, мужественно преодолевая стандартный набор лишений (непогода, полуголодное существование и тяжелый физический труд), если чему-то всерьез и угрожали, то исключительно американскому самолюбию — Алеуты являлись территорией собственно США. Однако заниматься врагом всерьез и на юге, и на севере, до начала 1943 г. американцы не могли. Все изменилось после ухода японцев с Гуадалканала.

11 мая 1943 г. войска США высадились на Атту. Японский гарнизон (около 2500 чел.) дрался до последнего, но, без помощи извне, не имел никаких шансов и к 29 мая был уничтожен. Настала очередь гарнизона Кыски (более 5000 чел.), судьба которого точно так же зависела от того, вмешается ли Императорский флот.

22 мая в Токийский залив из Трука во главе мощной эскадры (линкоры «Конго», «Харуна», авианосцы «Дзунъё» и «Хиё»,

два тяжелых крейсера, пять эсминцев) пришел линкор «Мусаси». На нем в метрополию прибыли новый главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Кога и прах старого — погибшего на Бугенвиле адмирала Ямamoto. Теперь к сражению было готово соединение, превосходившее силы ВМС США у Алеутов. Но падение Атту лишило операцию смысла; 29 мая поход на север был отменен, и история этого участка ТВД осталась без грандиозных морских баталий. Гарнизон Кыски был эвакуирован 22 июля стремительной операцией 1-й ЭЭМ (контр-адмирал Кимура Масатоми). Что касается «Агано», уже 30 мая крейсер покинул Йокосуку и 1 июня пришел в Куре.

Уже 3 июня на крейсере были начаты работы по текущему ремонту и модернизации. Последняя заключалась в усилении легкого зенитного вооружения и установке радиолокационного оборудования. С 23 по 30 июня корабль прошел профилактическое докование, и 2 июля все работы были завершены. После этого до 7 июля экипаж «Агано» проводил тренировки в западной части Внутреннего моря.

«Агано». Возвращение на Трук

8 июля 1943 г. «Агано», совместно с крейсерами 8-й ДКР «Тоне» и «Тикума», а также крейсером «Оёдо», совершил переход из Куре до Синагавы, где на борт крейсеров были принятые армейские части. На следующий день крупное соединение оставило японские берега и вышло в океан курсом на Трук. Оно включало авианосцы «Сёкаку», «Дзёкаку» и «Дзуйхо», эскортный авианосец «Тюё», гидроавианосец «Ниссин», тяжелые крейсера «Тоне», «Тикума» и «Могами», легкие крейсера «Оёдо» и «Агано», эсминцы «Араси», «Хагикадзе», «Исокадзе», «Хацудзуки», «Судзуцуки» и «Таманами». В то время, как авианосцы просто возвращались на фронт, как и крейсера, правда, попутно перевозившие пехоту, «Ниссин» нес очень важный «адресный»

груз: 630 солдат и офицеров Отряда Южных морей № 4, 22 танка, некоторое количество артиллерии, а также груз продовольствия и бензина. Все это предназначалось для усиления гарнизона Буина на о. Бугенвиль.

Летом 1943 г. путь из метрополии на Трук целенаправленно патрулировался американскими субмаринами в попытке перехватить крупных боевых единиц противника, поэтому опасные встречи не заставили себя ждать. Уже на третий день пути, 11 июля, соединение было последовательно обнаружено подводными лодками «Стёрджен» (SS-187) и «Сирэйвен» (SS-196), но они не смогли выйти на позицию атаки. Еще пара вражеских подлодок караулила у самой базы. 15 июля непосредственно у Трука «Тиноса» (SS-283) выпустила по авианос-



«Агано» на учениях в районе атолла Трук, 7 декабря 1942 г. На фото запечатлен пуск торпеды из кормового торпедного аппарата. Артиллерийские установки главного калибра развернуты на левый борт

цу «Дзуйхо» залп из четырех торпед, которые прошли мимо. После этого японские корабли обнаружила «Поги» (SS-266), но сблизиться с противником не смогла.

Достигнув Трука 15 июля, японские корабли дозаправились и 19-го «Ниссин» и все пять крейсеров с эсминцами «Араси», «Хагикадзе», «Исокадзе», «Хацудзуки» и «Судзуцуки» вышли в Рабаул, где 21-го числа крейсера выгрузили доставленные подкрепления.

«Ниссин» отправился к о. Шортленд. Его груз был столь важен, что командир 10-й ЭЭМ контр-адмирал Осуги перенес свой флаг на эсминец «Хагикадзе» и, вместе с «Араси» и «Исокадзе», повел гидроавианосец в опасные воды Соломоновых островов. Операция завершилась катастрофическим провалом, поскольку оказалась заблаговременно вскрыта радиоразведкой США: днем 22 июля «Ниссин» был потоплен с тяжелыми потерями в эки-

паже и практически всеми пассажирами (погибло 1085 чел.) в ходе ожесточенного 15-минутного налета американской авиации. Эсминцы эскорта, сами перевозившие 746 солдат, не имели возможности для спасения терпящих бедствие и повернули назад в Рабаул.

Крейсера (включая «Агано») в сопровождении «Исокадзе», «Хацудзуки» и «Судзуцуки» 24-го покинули Рабаул и 26 июля вернулись на Трук. В течение следующих двух месяцев «Агано» находился на Труке, пребывая в готовности к действиям.

5 августа капитан 1 ранга Накагава получил назначение командиром линкора «Хьюга», а на мостик «Агано» поднялся новый командир — капитан 1 ранга Мацубара Хироси. Накагава 1 ноября был произведен в контр-адмиралы, 16 декабря получил под командование 3-ю ЭЭМ, а в июле 1944 г. безвестно и бесславно сгинул на Сайпане. Вице-адмирал посмертно.

«Агано», «Носиро». Беспокойное лето

Лето 1943 года для командования Императорского флота было временем метаний и тревог. Превосходство противника стало полным — и качественным, и количественным. К ВМС США окончательно перешла стратегическая инициатива, теперь только они решали, где, когда и какими силами будет нанесен очередной удар. В этих условиях Объединенный флот мог противопоставить противнику только «домашний» шаблонный вариант — генеральное сражение. Пока легкие силы японского флота вступали в многочисленные схватки с противником в центральной части Соломоновых островов, капитальные корабли латали, снаряжали и укомплектовывали в подготовке к решающей битве. В связи с заметной активизацией американцев на южном направлении в августе 1943 г. ядро японского флота несколькими группами покинуло воды метрополии и перешло на Трук, поближе к передовой.

Переданный флоту в Йокосуке 30 июня 1943 г. крейсер «Носиро» принял под командование капитан 1 ранга Тавара Ёсиоки. На период боевой учебы, продолжавшейся до 15 августа 1943 г., корабль входил в состав Первого флота. Крейсер оставался в Йокосуке до 15 июля, с 7-го по 9-е число стоял в сухом доке. По окончании укомплектования и снаряжения «Носиро» покинул базу, направившись в западную часть Внутреннего моря, и 16-го прибыл в Хасирадзиму. В течение следующего месяца проводились учения и тренировки в районе Сю-Нада и Иё-Нада. Наконец, 15 августа корабль был назначен флагманом 2-й ЭЭМ Второго флота, заменив в этом качестве легкий крейсер «Дзинцу», потерянный 13 июля в бою у Коломбангары¹. «Носиро» оставил Куре 16 августа, и, приняв на борт в Ясиме армейские подкрепления, совершил переход на Трук, куда прибыл 23-го числа.

¹ До прибытия «Носиро» на Трук флаг эскадры в период с 20 июля по 20 августа временно нес крейсер «Нагара».

К началу сентября адмирал Кога собрал на Труке все, что мог: 6 линкоров, 2 тяжелых авианосца, 9 тяжелых и 2 легких крейсера, большинство современных эсминцев. Согласно планам, эти силы, впервые после сражения при Санта-Крус собранные в единый кулак, должны были оперативно среагировать на любую попытку американцев нанести удар по оборонительному периметру империи.

Сигнал к действию поступил 18 сентября, когда TF 15 под командованием контр-адмирала Чарльза А. Паунэлла нанесло ряд ударов по японским опорным пунктам на островах Гилберта (Тарава, Макин, Абемама). Все три задействованных авианосца — «Лексингтон» (CV-16, типа «Эссекс»), «Принстон» и «Беллью Вуд» (CVL-23 и CVL-24, оба типа «Индейпенденс») — только что вступили в строй, и их авиагруппы нуждались в боевой тренировке. Соответственно, и потери японцев были незначительными: американские пилоты у Таравы потопили лишь два торпедных катера. Однако враг обозначил свое присутствие, и в тот же день японские силы на Труке пришли в движение.

Базу покинуло соединение под командованием вице-адмирала Одзавы, в составе авианосцев «Сёкаку» и «Дзуйкаку», линкоров «Ямато» и «Нагато», семи тяжелых крейсеров, в эскорте которых вышли «Носиро» с тремя эсминцами 2-й и «Агано» с семью эсминцами 10-й эскадры. На следующий день к соединению присоединились авианосец «Дзуйхо» и легкий крейсер «Оёдо». Главнокомандующий Объединенным флотом адмирал Кога, держа флаг на линкоре «Мусаси», остался на Труке, имея при себе линкоры «Фусо», «Конго» и «Харуна». Кроме того, на Труке, в пути к нему и из него, находилось еще несколько эсминцев, выполнявших эскортные задачи, которых можно было бы привлечь к участию в сражении.

Японское соединение пробыло в море неделю, но обнаружить противника на просторах Тихого океана ему не удалось.



«Носиро» на ходовых испытаниях в Токийском заливе в последнюю декаду июня 1943 г. В отличие от головного, крейсер передан флоту с РЛС № 2-1, антенна которой установлена на башне дальномера. Изменена также форма башенки директора ГК, уменьшено число иллюминаторов на средней палубе, а лицевая сторона ходового мостика без ветроотбойника — этой детали на последующих систершипах больше не будет. Корабль несет обмотку размагничивания, три боевых прожектора и оборудован катапультой тип 1 № 2 модель 11. Объект на катапульте — весовой эквивалент гидросамолета

Собственно, сам контр-адмирал Паунэлл отнюдь не искал встречи с вражеским флотом, а лишь занимался тренировкой своих авиаагрупп². Вице-адмирал Одзава вернулся свои корабли на Трук 25 сентября.

5 и 6 октября TF 14 контр-адмирала Алфреда Монтгомери атаковало японские позиции на атолле Уэйк и Маршалловых островах. Силы Монтгомери более чем вдвое превосходили TF 15 и включали 3 новых тяжелых авианосца («Эссекс», «Йорктаун» и «Лексингтон»), 3 легких авианосца («Индепенденс», «Беллью Буд» и «Коупенс»), 2 тяжелых и 4 легких крейсера, 24 эсминца. Американские корабли нанесли комбинированный воздушно-ар-

тиллерийский удар и опять отошли. Японский флот на Труке среагировал на рейд Монтгомери не смог, но был приведен в готовность в ожидании следующего удобного случая.

Таковой вскоре представился. Японская радиоразведка перехватила сообщение противника, из которого был сделан вывод о готовящемся повторном ударе по Уэйку. Кога, справедливо оценивая вражеские силы возросшими по сравнению с сентябрём, на этот раз привел в движение самое большое соединение с октября 1942 года. Лагуну 17 октября оставили 3 авианосца («Сёкаку», «Дзуйкаку», «Дзуйхо»), 6 линкоров, 8 тяжелых и 3 легких крейсера («Носиро», «Агано», «Оёдо»), 16 эсминцев 2-й и 10-й эскадр. Поход обеспечивал танкер «Хё-мару». Охранять Трук остались линкоры «Исе», «Ямасиро» и легкий крейсер «Тацути». Двигаясь на северо-восток

² Из-за продемонстрированного в этой операции отсутствия наступательного духа Паунэлл в декабре 1943 г. был отстранен адмиралом Нимицем от командования авианосными соединениями.



*Адмирал Кога
Минеити —
командующий
Объединенным
флотом с 21.05.1943
по 31.03.1944*

**СОСТАВ ОПЕРАТИВНЫХ СОЕДИНЕНИЙ ВМС США – ВЕРОЯТНЫХ ПРОТИВНИКОВ
ОБЪЕДИНЕННОГО ФЛОТА В ГЕНЕРАЛЬНОМ СРАЖЕНИИ, В ПЕРИОД С СЕНТЯБРЯ 1943 Г. ПО АПРЕЛЬ 1944 Г.**

Дата	Место операции	ОС ВМС США	Корабельный состав					
			АВТ	АВЛ	ЛК	КРТ	КРЛ	ЭМ
ВМС США								
18.09.1943	о-ва Гилберта	TF 15	1	2	1	0	2	10
05.10.1943	Уэйк	TF 14	3	3	0	3	4	24
17.02.1944	Трук	TF 58	5	4	6	5	5	29
30.03.1944	Палау	TF 58	5	6	6
Объединенный флот								
18.09.1943	Трук - Эниветок		2	1	2	7	3	10
17.10.1943	Трук - Уэйк		2	1	6	8	3	16

ОТДЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТАВЕ ЯПОНСКОГО СОЕДИНЕНИЯ В ВЫХОДЕ 18 СЕНТЯБРЯ 1943 Г.

Состав соединения		вице-адмирал Одзава Дзисабуро
АВ: «Сёкаку», «Дзуйкаку», «Дзуйхо» ⁽¹⁾ ; ЛК: «Ямато», «Нагато»; КРТ: «Атаго», «Такао», «Миоко», «Хагуро», «Могами», «Тоне», «Тикума»; КРЛ «Оёдо» ⁽¹⁾		
2-я ЭЭМ		контр-адмирал Такама Тамоцу
легкий крейсер «Носиро»		кап.1 р. Тавара Ёсиоки
эсминец «Умикадзе»	24 днэм 2 ЭЭМ	кап.2 р. Мифуне Тосиро
эсминец «Судзукадзе»	24 днэм 2 ЭЭМ	кап.3 р. Ямасита Масао
эсминец «Таманами»	непосред. 2 ЭЭМ	кап.2 р. Аоки Кюдзи
10-я ЭЭМ		контр-адмирал Осуги Морикадзу
легкий крейсер «Агано»		кап.1 р. Мацубара Хироси
эсминец «Хацукидзе»	16 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Асида Буити
эсминец «Амацукидзе»	16 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Танака Масао
эсминец «Уракадзе»	17 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Ёсида Суити
эсминец «Кадзагумо»	10 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Хасимото Канемацу
эсминец «Судзуцуки»	61 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Акадзава Сидзуо
эсминец «Хацуцуки»	61 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Тагути Суити
эсминец «Вакацуки»	61 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Судзуки Ясуацу

Примечания:

1. «Дзуйхо» и «Оёдо» присоединились к соединению 19.09.1943

ОТДЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТАВЕ ЯПОНСКОГО СОЕДИНЕНИЯ В ВЫХОДЕ 17 ОКТЯБРЯ 1943 Г.

Состав соединения	адмирал Кога Минеити	
AB: «Сёкаку», «Дзуйкаку», «Дзуйхо»;		
ЛК: «Ямато», «Мусаси», «Нагато», «Фусо», «Конго», «Харуна»;		
КРТ: «Атаго», «Такао», «Майя», «Тёкай», «Судзуя», «Могами», «Тоне», «Тикума»;		
КРЛ «Оёдо»		
2-я ЭЭМ	контр-адмирал Такама Тамоцу	
легкий крейсер «Носиро»	кап.1 р. Тавара Ёсиоки	
эсминец «Симакадзе»	непосред. 2 ЭЭМ	кап.2 р. Уваи Хироси
эсминец «Умикадзе»	24 днэм 2 ЭЭМ	кап.2 р. Мицуна Тосиро
эсминец «Судзукадзе»	24 днэм 2 ЭЭМ	кап.3 р. Ямасита Масао
эсминец «Макинами»	31 днэм 2 ЭЭМ	кап.2 р. Хитоми Тоёдзи
эсминец «Онами»	31 днэм 2 ЭЭМ	кап.2 р. Кикава Киёси
эсминец «Наганами»	31 днэм 2 ЭЭМ	кап.2 р. Кумабе Цутае
10-я ЭЭМ	контр-адмирал Осуги Морикадзу	
легкий крейсер «Агано»	кап.1 р. Мацубара Хироси	
эсминец «Кадзагумо»	10 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Хасимото Канемацу
эсминец «Акигумо»	10 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Сома Масахира
эсминец «Хацукудзе»	16 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Асида Буити
эсминец «Амацукудзе»	16 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Танака Масао
эсминец «Уракадзе»	17 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Ёсида Суити
эсминец «Исокадзе»	17 днэм 10 ЭЭМ	кап.3 р. Камиура Дзуннари
эсминец «Таникадзе»	17 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Маеда Синитиро
эсминец «Судзуцуки»	61 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Акадзава Сидзо
эсминец «Хацуцуки»	61 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Тагути Суити
эсминец «Вакацуки»	61 днэм 10 ЭЭМ	кап.2 р. Судзуки Ясуацу
танкер «Хоё-мару»		

и совершив 20 октября заход на атолл Эниветок, японский флот занимался поиском противника, достигнув в конечном итоге позиции в 250 милях к югу от Уэйка. Безрезультатно!

26 октября флот вернулся на Трук.

Оценивая возможную перспективу встречи Кога с Монтгомери, нужно иметь в виду, что если уровень боевого опыта авиагрупп «эссе克斯ов» на тот момент и был приблизительно равен таковому у пилотов 1-й ДАВ, то практический налет учебного курса американцев был существенно больше. Преимущество TF 14 по количеству палубных самолетов примерно в два раза принципиально обесценивало ударную силу артиллерийских кораблей адмирала Кога. Кроме того, необходимо также помнить о существенном превосходстве TF 14 в эсминцах, что значительно снижа-

ло шансы Кога на успех в возможном ночном бою. А на дистанцию артиллерийского боя, при всей решительности японцев, Монтгомери противника просто не подпустил бы.

С осени 1943 г. на ТВД начался неуклонный качественный рост сил ВМС США, происходивший за счет ввода в строй современных типов кораблей всех классов, от авианосцев и линкоров до эсминцев и подводных лодок. С этого момента генеральное сражение между японским и американским флотом не могло быть выиграно японцами ни в фазе дистанционного боя авианосных соединений, ни в фазе торпедно-артиллерийской дуэли. Императорский флот уже не мог ни подавить противника в первом, ни навязать второе.

В этот же период разрушение стройной довоенной структуры миноносных сил Императорского флота, начавшееся в ходе кампании у Гуадалканала (с начала войны и по 1 января 1943 г. погибло 22 эсминца), приобрело значение существенного фактора, влиявшего на способность Императорского флота проводить какие-либо операции с использованием групп эсминцев. Массовая торпедная атака, тем более осуществлявшаяся в условиях плохой видимости, к которой перед войной готовились японцы, требовала высокого уровня сплавленности и взаимной координации действий, как внутри дивизионов, так и в эскадре эсминцев. Однако, Хара Тамеити, уже описывая летние 1943 года бои на Соломоновых островах, повествует о сложностях, возникавших при реализации планов в случае участия в операциях кораблей из разных дивизионов. Ситуации предстояло усугубиться весной-летом 1944 г., когда американские подлодки фактически занялись целенаправленной охотой на японские эсминцы.

Таким образом, именно на этом этапе Тихоокеанской войны существование узкоспециализированного крейсера-лидера соединений эсминцев окончательно потеряло смысл, независимо от того, был ли это «Сендай», постройки 1924 года, или «Носиро», переданный флоту двадцатью годами позже.

**Построение
на палубе авианосца
«Дзуйко», Трук,
2 октября
1943 г. За кормой
корабля — крейсера
«Тоне» и «Агано»**



30 октября «Агано» с тремя эсминцами 10-й эскадры («Вакацуки», «Наганами», «Хацукадзе») оставил Трук, сопровождая авианосцы 1-й ДАВ («Секаку», «Дзуйкаку», «Дзуйхо»), перебрасывающие свои авиа-группы в Рабаул для усиления авиа-группы базы (операция «Ро»). После выпуска

самолетов с расстояния около 200 миль от Рабаула, авианосцы повернули к Труку, но «Агано» с эсминцами было приказано следовать в Рабаул, куда корабли прибыли в первой половине дня 1 ноября. Это позволило им принять участие в морском бою у Бугенвиля.

«Агано». Залив Императрицы Августы

Бой в заливе Императрицы Августы не принадлежит к числу морских сражений Второй мировой, признанных историографией «великими». Японцы ставили перед собой тактические задачи, американцы добились тактической победы. Вместе с тем, за видимой простотой составов противоборствующих соединений, хода и результатов боя скрываются любопытные аспекты. На исходе осени 1943 г. у берегов Бугенвиля столкнулись не просто две сравнительно небольшие эскадры. Это был бой между лучшими в мире 8-дюймовыми крейсерами довоенных проектов и 6-дюймовыми крейсерами последнего поколения. Бой между кораблями, все еще полагающимися на зоркость наблюдателей, и кораблями, уже использующими РЛС для управления артогнем. Бой, где

сторона, имевшая торпеды с выдающими ТТХ, привычно для себя била ими «по площадям», но была переиграна в искусном маневрировании, в чем считалась не-превзойденной. Наконец (и для повествования о крейсерах типа «Агано» это самый важный момент), это был бой между дивизионами эсминцев, «спущенными с поводка», и эсминцами, держащимися «за по-дол» крейсера-лидера. По всем названным аспектам, опиравшимся на классическое, но уже устаревшее представление, японцы оказались в проигрыше. В оправдание проигравшей стороны можно сказать лишь одно: американскому соединению противостоял японский сводный отряд, собранный буквально накануне баталии.

Высадка американцев 1 ноября на западном берегу о. Бугенвиль для Японии

Флагманский корабль японского соединения в бою в заливе Императрицы Августы — тяжелый крейсер «Миоко» (фото 1941 г.)





**Легкий крейсер
«Коламбия» (CL-56),
входивший в состав
12-й эскадры
крейсеров**

означала неминуемую потерю последнего крупного из Соломоновых островов, блокаду и гибель всех остающихся на архипелаге укрепленных пунктов, но главное — угрозу потери баз в Рабауле и Кавиенге, что вывело событие за рамки тактической неудачи. Быстрое осознание этого японским командованием повлекло за собой немедленное формирование эскадры, которой ставилась задача атаки сил вторжения в месте высадки — в заливе Императрицы Августы (западный берег о. Бугенвиль).

В состав японского отряда вошли все имевшиеся под рукой корабли. Главной ударной силой стали тяжелые крейсера «Миоко» (флаг командира 5-й ДКР контр-адмирала Омори) и «Хагуро», 13 октября пришедшие в Рабаул в охранении конвоя и задержанные там по приказу главкома. К операции также были привлечены: находящиеся в подчинении Восьмого флота крейсер «Сендай» и пять эсминцев из разных дивизионов 3-й эскадры; опери-

ровавшие здесь три эсминца 2-й эскадры Второго флота; прибывшие в Рабаул 1 ноября «Агано» и три эсминца 10-й эскадры Третьего флота. В целом это была слишком разношерстная компания, где в качестве «сплаванных» можно рассматривать только пару тяжелых крейсеров и три эсминца 27-го дивизиона.

Японский план боя предполагал, что Ударная группа (5-я ДКР, прикрываемая легкими крейсерами и шестью эсминцами) атакует вражеские транспорты в заливе Императрицы Августы, при необходимости — прорываясь туда с боем (авиаразведка японцев накануне доложила о присутствии у Бугенвилля крейсерско-миноносного соединения противника). Пять старых эсминцев Восьмого флота играют роль быстроходных транспортов, доставляя на мыс Торокина 1000 чел. контрударного десанта. Как старший по должности, японским соединением командовал контр-адмирал Омори (считая его, на японских кораблях в этом бою было

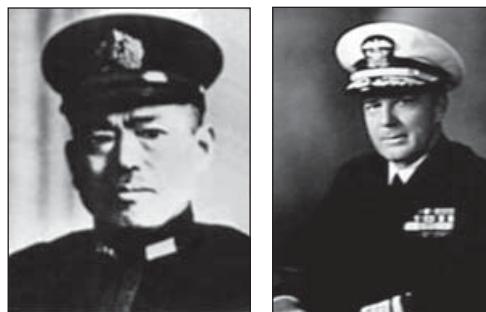
пять контр-адмиралов!). Соединение покинуло Рабаул 1 ноября в 17:00. Ордер представлял собой три кильватерных колонны Ударной группы (центральная — 5-я ДКР, в завесах слева и справа по легкому крейсеру и трем эсминцам) и следовавшую в нескольких милях позади Транспортную группу (эсминцы «Амагири», «Фумицуки», «Минацуки», «Удзуки», «Юнаги»).

Район высадки прикрывало TF 39 контр-адмирала Аарона С. Меррилла: 12-я дивизия в составе четырех легких крейсеров типа «Кливленд» и восьми эсминцев типа «Флетчера» 45-го и 46-го дивизионов.

В 21:20 японские корабли были обнаружены американским самолетом, который сбросил бомбы рядом с «Сендей». В связи с этим Омори решил отказаться от высадки контрудесанта. Четыре эсминца-транспорта отправились обратно в Рабаул, а «Минацуки» разгрузился на о. Бука (у северной оконечности Бугенвилля), став единственным кораблем соединения, выполнившим поставленную задачу. Ударная группа продолжила поход, увеличив скорость до 32 узлов и рассчитывая атаковать противника у западного побережья Бугенвилля. В 01:30 вражеским самолетом был атакован и получил небольшие повреждения «Хагуро».

Десятью минутами спустя Омори получил доклад самолета-разведчика об обнаружении «крейсера и трех эсминцев» в 50 милях от берега, а еще через 20 минут — о большом количестве разгружающихся транспортов. Последнее было ошибкой: американские транспорты уже отошли. Основываясь на этих неверных сообщениях, Омори взял курс прямо в бухту, сохраняя походный строй трех колонн. Некоторые из его кораблей уже имели РЛС, но из-за новизны техники и неопытности операторов Омори больше полагался на сигнальщиков.

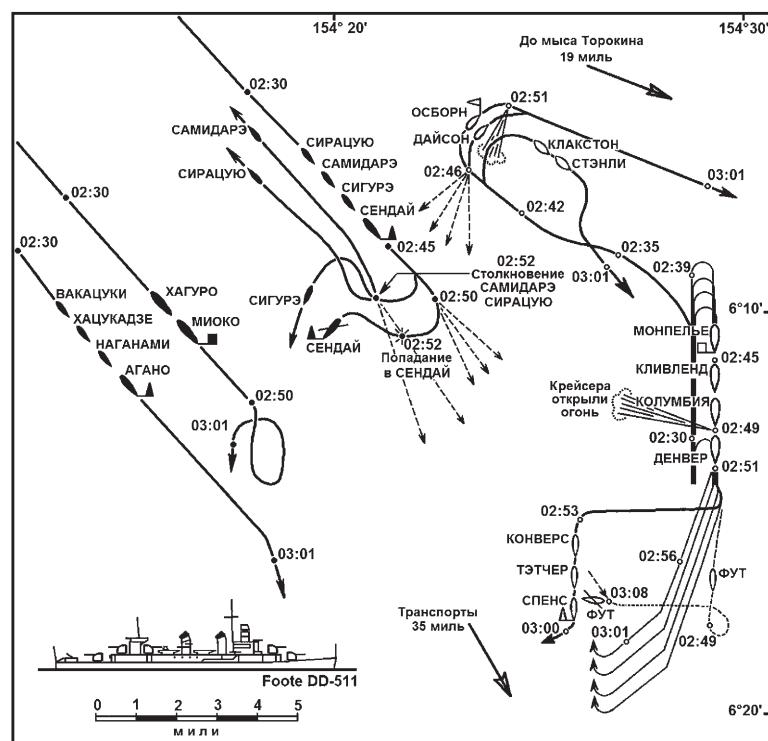
Меррилл был отлично осведомлен о передвижении противника. Он планировал дать свободу действий обоим дивизионам эсминцев и вести артиллерийский огонь на пределе эффективности японских торпед с момента, когда торпеды его эсмин-



Командиры японского и американского соединений в бою в заливе Императрицы Августы: контр-адмирал Омори Сентаро (слева) и контр-адмирал Аарон Меррилл (справа)

цев дойдут до целей. Надо сказать, что практически с самого начала кампании на Соломоновых островах американцы использовали в узких акваториях архипелага оперативные соединения, состоящие из крейсеров и эсминцев. Практика боев (подавляющее большинство из которых были ночных) естественным образом подвела американское командование к самостоятельным действиям дивизионов эсминцев

Бой в заливе Императрицы Августы 2 ноября 1943 г. Первая фаза (02:30 – 03:00)



СОСТАВ И ПОТЕРИ ЯПОНСКОГО СОЕДИНЕНИЯ В БОЮ В ЗАЛИВЕ ИМПЕРАТРИЦЫ АВГУСТЫ 1 НОЯБРЯ 1943 Г.

Состав соединения		
Ударная группа (5-я ДКР)	контр-адмирал Омори Сентаро	
тяжелый крейсер «Миоко»	контр-адмирал Накамура Кацухеи	
тяжелый крейсер «Хагуро»	контр-адмирал Уодзуки Дзисаку	
Охранение левого фланга (3-я ЭЭМ)	контр-адмирал Идзуин Мацудзи	
легкий крейсер «Сендай» (S) ⁽¹⁾	кап. 1 р. Сёдзи Китиро (+) ⁽²⁾	
эсминец «Сигуре»	27 днэм 2 ЭЭМ	кап. 3 р. Ямагами Камесаборо
эсминец «Самидаре»	27 днэм 2 ЭЭМ	кап. 3 р. Сугихара Ёсиро
эсминец «Сирацу»	27 днэм 2 ЭЭМ	кап. 3 р. Мацууда Куро
Охранение правого фланга (10-я ЭЭМ)	контр-адмирал Осуги Морикадзу	
легкий крейсер «Агано»	кап. 1 р. Мацубара Хироси	
эсминец «Наганами»	непоср. 10 ЭЭМ	кап. 2 р. Кумабе Цутае
эсминец «Хацукадзе» (S) ⁽³⁾	16 днэм 10 ЭЭМ	кап. 2 р. Асида Буити (+)
эсминец «Вакацуки»	61 днэм 10 ЭЭМ	кап. 2 р. Судзуки Ясуацу

Примечания:

- Погибло 185 чел.
- Контр-адмирал посмертно
- Погиб весь экипаж, около 240 чел.

Бой в заливе

Императрицы

Августы 2 ноября 1943 г. Вторая фаза
(03:00 – 03:45)

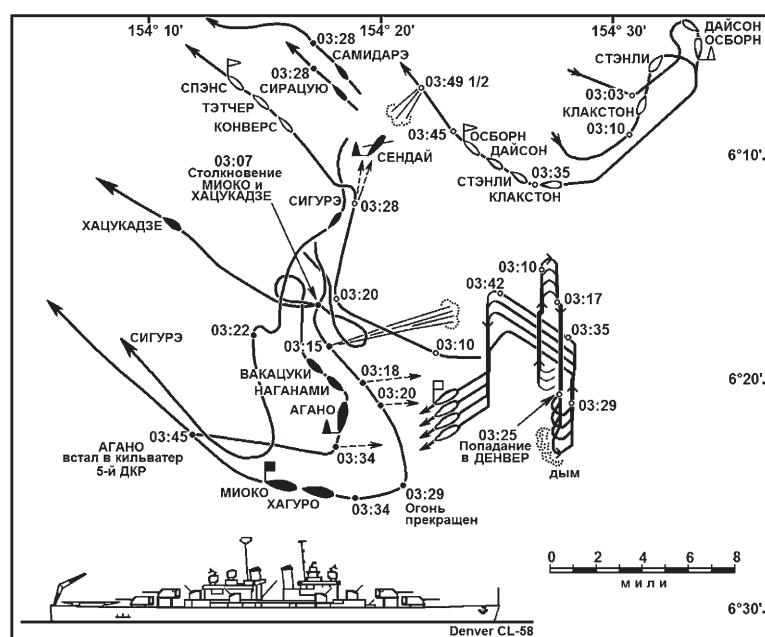
в ходе столкновения, а совершенствование РЛС обеспечило техническую возможность таких действий. Сложно однозначно утверждать, почему аналогичный шаг не был сделан японцами. Как ни парадоксаль-

но, среди перечня таких причин на первом месте видится военно-феодальная психология командования Императорского флота, предполагавшая безраздельную ответственность старшего начальника.

Японские корабли были обнаружены американцами в 02:27 с помощью РЛС на дистанции около 18 миль.

Омори узнал о противнике в 02:45 («Сендай» увидел эсминцы 45-го дивизиона, а японский гидросамолет «подвесил» над крейсерами Меррилла САБ). Он приказал всем колоннам повернуть вправо, чтобы образовать строй, параллельный курсу противника. На повороте колонна «Сендай» (за флагманом 3-й ЭЭМ шли три эсминца 27-го днэм 2-й эскадры) между 02:50 и 02:52 выпустила восемь торпед. За 30 секунд до этого Меррилл, ожидавший результат торпедного залпа 45-го дивизиона (торпеды выпущены в 02:46), на основании доклада о новом курсе противника приказал крейсерам открыть огонь по ближайшему вражескому крейсеру.

Концентрация артогня на одной цели и управление стрельбой по радару при-



несли результат в первые секунды боя. На «Сендай» заклинило руль (корабль резко взял вправо), начались взрывы и пожары. Шедший за ним «Сигурэ», начав за лидером поворот «все вдруг», чудом увернулся от форштевня неуправляемого крейсера и, будучи вынужденным бросить обреченный флагман, направился на соединение с 5-й ДКР. В свою очередь замыкавшие левую колонну «Самидарэ» и «Сирацу», пытаясь выйти из-под обстрела, столкнулись друг с другом, получили повреждения корпусов и легли на обратный курс, выходя из боя. Так завеса левого фланга прекратила свое существование, в то время как противнику еще не было причинено никакого ущерба. Правда, резкий поворот уберег японцев от вражеских торпед: 25 штук, выпущенных 45-м дивизионом, не нашли целей.

Японцы ответили артогнем (его вела рассыпающаяся левая колонна), но залпы ложились впереди и недолетом. Крейсера Меррилла, пытаясь укрыться от вражеской подсветки осветительными снарядами, в 02:51 повернули «все вдруг» вправо на курс 200°, а эсминцы 46-го дивизиона, державшиеся перед ними, сделали два последовательных поворота на 8 румбов вправо и влево, освобождая им путь. Этот маневр «зевнул» замыкающий строй дивизиона эсминец «Фут» (DD-511), его попытка вернуться в строй закончилась тем, что он в 03:08 случайно нарвался на выпущенную японскими кораблями левой завесы торпеду. Эсминец лишился кормы и потерял ход.

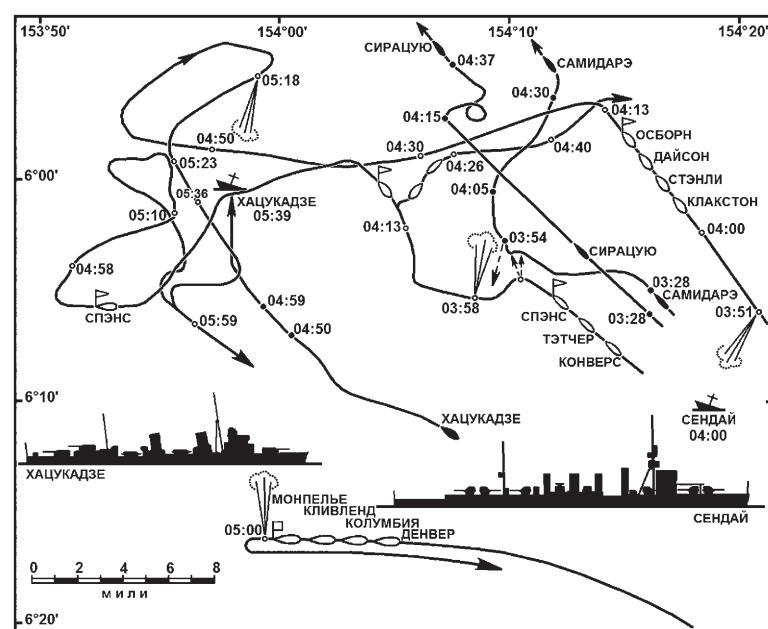
Попытка тяжелых крейсеров Омори и правой колонны Осуги сбить противнику прицел, совершив полные циркуляции, привела к пересечению курсов колонн и столкновению флагманского «Миоко» с третьим кораблем в правой колонне — эсминцем «Хацукадзе». Форштевень крейсера содрал с эсминца две торпедные трубы и часть обшивки правого борта. Тем временем выучка американских командиров позволила крейсерам Меррилла совершать резкие повороты без столкновений и потери строя, продолжая вести неточную, но дружную стрельбу.



Корабли 12-й эскадры крейсеров отрабатывают совместное маневрирование у атолла Эфате, 6 марта 1943 г.

Только в 03:13 на тяжелых крейсерах Омори увидели противника, после чего выпустили торпеды и стали накрывать три головных крейсера Меррилла залпами 8-дюймовых снарядов. «Денвер» получил три попадания в корпус (снаряды не взорвались), а лидер 46-го дивизиона «Спэнс» — одно в ватерлинию. В 03:26 «Миоко», «Хагуро» и «Агано» с двумя

Бой в заливе Императрицы Августы 2 ноября 1943 г. Третья фаза (03:45 – 06:00)





**Легкий крейсер
«Сендай», погибший
в бою в заливе
Императрицы
Августы. Сасебо,
10 ноября 1940 г.**

**Эсминец «Фут»
(DD-511) —
единственный
американский
корабль, серьезно
поврежденный
в бою 2 ноября
1943 г.**

своими эсминцами, двигаясь курсом SSE, сократили дистанцию до вражеских крейсеров до 65 кабельтовых. Меррилл, опасаясь вражеских торпед, в очередной раз повернулся на 16 румбов. Когда японские гидросамолеты сбросили новые САБы, сигнальщики на крейсерах Омори в мерцающем свете приняли близкие разрывы у бортов трех американских крейсеров за торпедные попадания, а укрывшиеся «кливлэнды» клубы порохового дыма — за свидетельства их гибели. Оценивая силы противника в, по меньшей мере, 7 тяжелых крейсеров и 12 эсминцев и полагая, что уже уничтожил три крейсера, Омори в 03:27 дал приказ на отход.

В перестрелке колонна «Агано» оказалась закрыта от противника крейсерами Омори, что не дало ей возможности активно участвовать в бою. Согласно С. Э. Моррисону, в 03:34 корабли правой завесы выпустили торпеды, но более точной информацией автор не располагает. В 03:45 пять японских кораблей построились в одну колонну и взяли курс на отход. Рядом шел «Сигурэ».

Отряды TF 39 «прочесали» место боя, обнаружили горящий «Сендай» и поврежденный «Хацукадзе» и добили их соответственно к 04:00 и 05:39. Преследовать уходящего противника Меррилл не стал, хотя вполне мог рассчитывать на нанесение врагу более существенного урона. В своем рапорте об итогах боя он написал, что «считал более важным сберечь свои крейсера, а не одержать решительную победу над противником; сохранить свои силы в состоянии снова сражаться следующим вечером, а не уничтожить противника ценой вывода из строя нескольких своих крейсеров». Остававшийся без хода «Фут» был благополучно уведен на буксире.

Счастливая звезда тяжелых крейсеров Императорского флота, ради строительства которых японцами была принесена в жертву линия развития крейсеров легких, закатилась окончательно и бесповоротно.

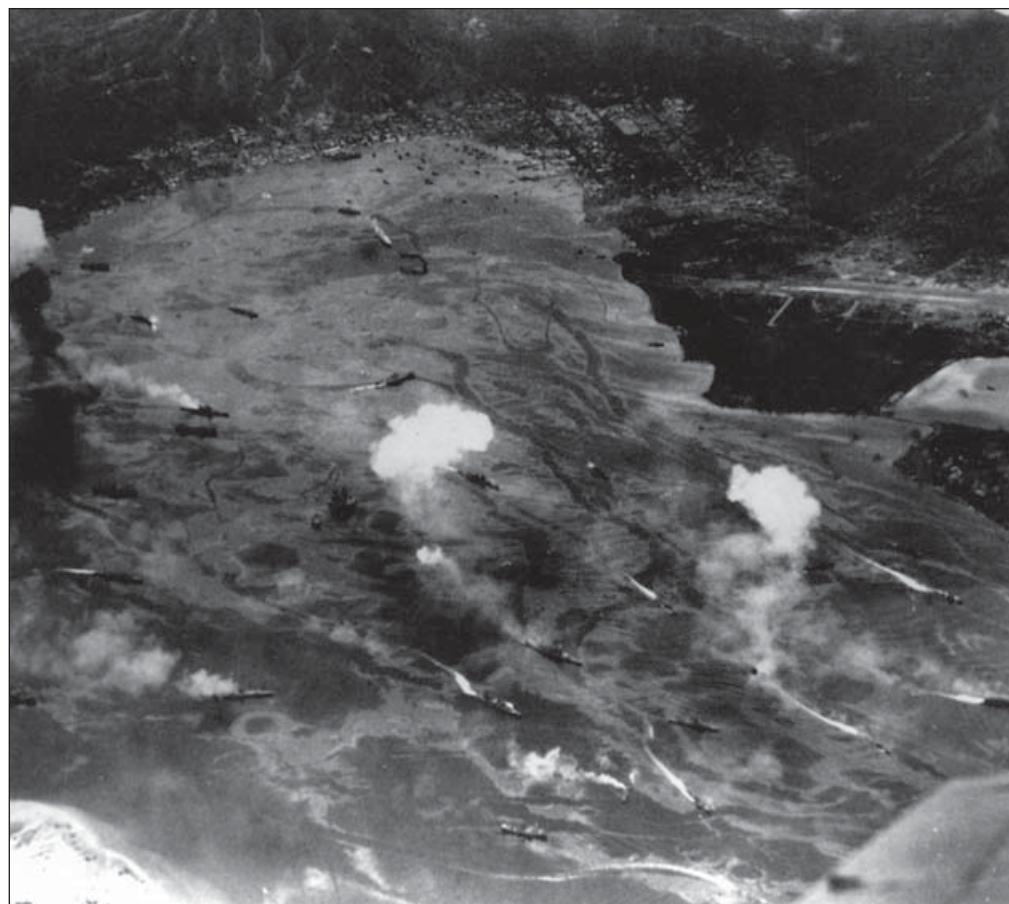


«Агано», «Носиро». Закат Рабаула

Ситуация к югу от Рабаула требовала от японского командования самых решительных действий: в доклад Омори не вошли сообщения о потоплении войсковых транспортов, а это означало, что противник продолжает укреплять и расширять плацдарм на Бугенвиле. Поэтому 3 ноября адмирал Кога направил в Рабаул мощную крейсерскую эскадру, ведомую командующим Вторым флотом вице-адмиралом Курита: семь тяжелых крейсеров 4-й, 7-й и 8-й дивизий с эскортом из крейсера «Носиро» и четырех эсминцев 32-го днэм («Тамана-

ми», «Судзунами», «Фудзинами», «Хаянами»; все типа «Югумо», переданы флоту в 1943 г.).

Еще накануне днем американская авиация обнаружила несколько японских отрядов, движущихся к Рабаулу, в т. ч. эскадру Курита. Разведчики не преминули атаковать, и крейсерская эскадра уменьшилась на единицу: 4 ноября крейсер «Тёкай» с эсминцами «Судзунами» и «Амацукудзе» был направлен эскортировать на Трук поврежденные американскими самолетами танкеры «Нитией-мару» и «Ниссо-мару».



На с 75–76: японские корабли спешат покинуть бухту Симпсон (Рабаул) под ударом американских палубных самолетов 5 ноября 1943 г. На фото можно насчитать около тридцати кораблей и судов, в том числе, как минимум, три тяжелых крейсера, выделяющихся размерами и характерным силуэтом



Всё равно силы Курита были весьма впечатительными, кроме того в Рабауле он мог прихватить с собой лёгкий крейсер «Агано» и минимум два современных эсминца — «Наганами» и «Вакацуки». Таким образом, если в бою с Омори контр-адмирал Меррил взял верх за счет качественного преимущества своей эскадры, на этот раз количественные показатели противника

могли свести на нет тактические и технические плюсы наличных надводных сил американцев.

Крейсера Второго флота утром 5 ноября прибыли в Рабаул и приступили к приему топлива.

Все, чем располагал командующий флотом США в южной части Тихого океана адмирал Хэлси, чтобы парировать угрозу, — TF 38 контр-адмирала Фредерика К. Шермана (авианосец «Саратога», легкий авианосец «Принстон»), временно предоставленные в его распоряжение для бомбардировки района Бука-Бонис. По приказу Хэлси, соединение Шермана было стремительно переброшено на позицию атаки в 57 милях к юго-западу от м. Торокина и 230 милях к юго-востоку от Рабаула и в 09:00 5 ноября начало поднимать в воздух авиа-группы — всего 97 самолетов (52 истребителя, 23 торпедоносца и 22 пикировщика).

Метеоусловия благоприятствовали американцам: дождь и облачность в пункте нахождения авианосцев и ясная погода над целью. Кроме того, японской стороной





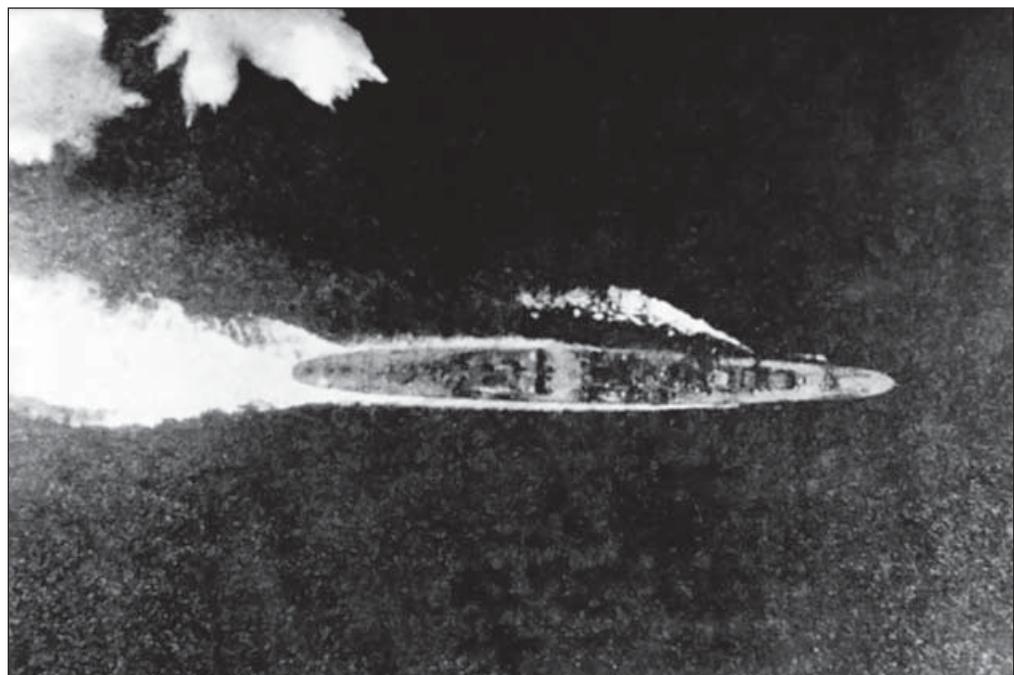
было допущено несколько ошибок¹, результатом которых стало побоище в бухте Симпсон, вошедшее в историю как «японский погром».

Ценой потери 5 истребителей и 5 бомбардировщиков (и 15 членов их экипажей,

¹ Корабли Шермана 5 ноября после рассвета засек японский самолет-разведчик, но доложил о них как о 5 тяжелых крейсерах, 2 транспортах и 7 эсминцах, что явно не предвещало неприятностей Рабаулу. Ударная волна, в 11:10 своеевременно обнаруженная японцами над проливом Сент-Джордж, вопреки ожиданиям последних, не стала заранее разбиваться на небольшие группы, поэтому не была перехвачена до момента атаки бухты.

самолеты TF 38 вывели из строя ударное ядро Второго флота. Из шести тяжелых крейсеров, застигнутых и атакованных в гавани, «Атаго», «Такао», «Майя» и «Момигами» получили тяжелые, а «Тикума» — легкие повреждения. Тяжелые крейсера являлись целями № 1, поэтому «Агано» и «Носиро» отделались пустяками: «Агано» поseklo осколками от близкого разрыва бомбы (повреждена 8-см установка, один человек погиб), в «Носиро» попала 22,5-дюймовая авиаторпеда Mk.13, но не взорвалась, и крейсер лишь слегка пострадал от пулеметного обстрела. Из эсминцев пострадали «Фудзинами» (поражен

**Подготовка
к вылету
торпедоносца
Грумман ТВМ
«Эвенджер»
на палубе
американского
авианосца
«Энтерпрайз».
Под фюзеляжем
видна торпеда
Mk.13**



*«Агано» под
бомбами
американской
авиации в Рабауле,
11 ноября 1943 г.*

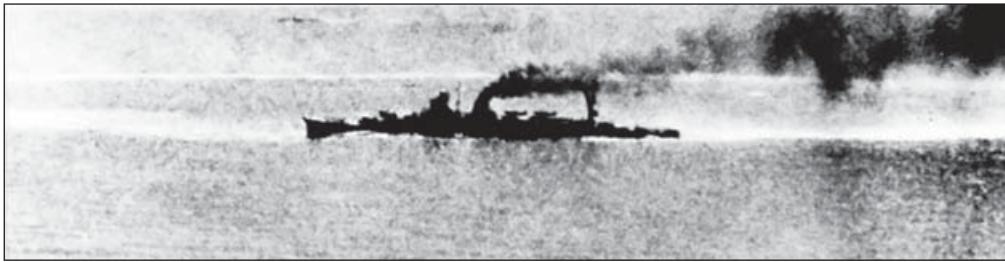
невзорвавшейся торпедой), «Вакацуки» и «Амагири» (оба повреждены близкими разрывами бомб).

В свою очередь, попытки японцев контратаковать TF 38 никаких результатов не принесли — Шерман успел отойти. Поплаванные ему вдогонку 18 японских торпедоносцев уже в наступившей темноте ошибочно и безуспешно атаковали американский отряд из LCI-70, LCT-68 и торпедного катера PT-167. Но доклад о разгроме врага в Рабаул пошел, в результате «Агано» и «Носиро» 6 ноября были направлены с приказом «уничтожить остатки американского флота» у мыса Торокина. Они успели выйти в море, но приказ был своевременно отменен, и оба крейсера вернулись в Симпсон-Харбор на следующий день.

Там оба легких крейсера и попали под повторный удар утром 11 ноября. Японцам еще повезло, что противник не успел сделать этого раньше, японские корабли и суда, все, какие могли, к этому дню покинули Рабаул. На этот раз, помимо базовой авиации и самолетов TF 38 контр-адмирала Шермана, в налете участвовали авиаагруппы авианосцев TG 50.3 контр-адмирала Монтгомери (тяжелые «Эссекс» и «Банкер Хилл», легкий «Индейен-

денс») — всего, по разным данным, от 180 до 185 самолетов.

Эсминец «Судзунами» получил прямое попадание во время погрузки торпед, взорвался и затонул. «Наганами» был тяжело поврежден торпедным попаданием в корпу за АУ № 3. От обстрела пострадали легкий крейсер «Юбари», эсминцы «Уракадзе» и «Умикадзе». «Носиро» вновь отделался «царапинами» от пулеметных очередей, а вот «Агано», успевший выбраться из Симпсон-Харбора, был поражен в коровую оконечность торпедой Mk.13 (272 кг торплекса), запущенной палубным «Эвенджером». Вероятно, попадание пришлось совсем близко к ахтерштевню, потому что руль не пострадал, а поступление воды было быстро взято под контроль. Однако деформация гребных валов вызвала падение скорости. По окончании налета экипаж произвел срочный ремонт, и в начале суток 12 ноября «Агано» вышел на Трук, сопровождаемый эсминцем «Уракадзе» (на эсминце находился контр-адмирал Осуги, раненый во время налета). «Носиро» отправился туда же днем раньше в составе отряда из покалеченного крейсера «Майя», плавбазы «Тёгэй» и эсминцев «Кадзагумо», «Самидарэ», «Вакацуки», «Хаяна-



«Носиро» отражает налет американской авиации у Кавиенга, 1 января 1944 г.

ми» и «Фудзинами». История Рабаула, как главной передовой базы Императорского флота в регионе, завершилась, но злоключения «Агано» только начинались.

Около 07:00 12 ноября в районе о. Но-вый Ганновер «Агано» был обнаружен субмариной «Скэмп» (SS-277, лейтенант-командер Уолтер Дж. Эберт) и классифицирован как тяжелый крейсер. Последовала атака полным носовым залпом в шесть торпед Mk.14 с дистанции в 1700 м. Видимо, на лодке неверно оценили параметры движения цели, поскольку попадание было лишь одно — в среднюю часть корпуса по правому борту. Оно вызвало частичное затопление котельных отделений. Крейсер потерял ход и лишился электроэнергии. Пока производился аварийный ремонт, «Уракадзе» (капитан 2 ранга Ёсида Сёити) смог отогнать не только «Скэмп»², но и присоединившуюся к охоте «Альбакор» (SS-218, лейтенант-командер Оскар Э. Хагберг)³, которую эсминец преследовал 4 часа.

«Носиро» получил приказ вернуться на помощь. Вместе с двумя эсминцами он оставил свой отряд и 13 ноября взял «Агано» на буксир. Боевое охранение осуществляли крейсер «Нагара» (высланный 12 ноября на помощь с Труком), эсминцы «Уракадзе», «Хаянами» и «Фудзинами». «Носиро» работал буксиром сутки, но 14-го

² «Скэмп» к этому моменту израсходовала 19 торпед, т.е. должна была иметь еще пять.

³ «Альбакор» была специально направлена в район нахождения «Агано» как раз потому, что командир «Скэмп» доложил о повреждении тяжелого крейсера. Однако минувшей ночью «Альбакор» была ошибочно атакована самолетом 5-й воздушной армии США, получила повреждения и испытывала большие технические трудности. Поэтому, хотя Хагберг и нашел цель, когда лодка была сама обнаружена вражеским эсминцем, счел за благо отступить.

порвал трос и получил приказ идти на Трук. После этого в буксир впрягся «Нагара», а «Уракадзе» осуществлял охранение. «Носиро» пришел на Трук поздним вечером 15-го, его раненый собрат был приведен туда на следующие сутки.

В этот же день, 16 ноября, «Агано» принял новый командир — капитан 1 ранга Мацууда Такатомо. Капитан 1 ранга Мацубара принял авианосец «Сёкаку», которым командовал до гибели корабля в Марианской битве, затем — на береговых должностях. Контр-адмирал с 15 октября 1944 г. После войны руководил одним из территориальных демобилизационных бюро, с апреля 1947 г. — в отставке. Скончался 29 октября 1965 г.

Сразу же после прибытия крейсера на Трук силами плавмастерской «Акаси» начался его ремонт, завершить который в полном объеме было уже не суждено.

Понесенные потери (пусть не потопленными, но выведенными из строя кораблями) окончательно подорвали возможности японского флота проводить сколько-нибудь активные операции крупного масштаба на ближайшую перспективу и сделали невозможным вмешательство Объединенного флота при захвате американцами атолла Тарава 20–23 ноября.

Всё же Императорский флот не бездействовал. 24 ноября эскадра в составе крейсеров «Тёкай», «Судзуя», «Кумано», «Носиро», эсминцев «Хацудзуки», «Судзуцуки», «Хамакадзе», «Фудзиами» и «Хаянами» с отрядом обеспечения в составе танкера «Ниппон-мару» и эсминцев «Ямагумо», «Маикадзе» и «Новаки» совершила выход к Маршалловым островам, доставив подкрепление гарнизонам. Корабли посетили Кваджалейн и Рой (26–27 ноября), Эниветок (28–29 ноября), снова Рой



Авианосец «Банкер Хилл» во время спуска на воду, 7 декабря 1942 г.

(30 ноября — 3 декабря) и 5 декабря вернулись на Трук.

После этого «Носиро» оставался на Труке почти месяц. 15 декабря крейсер принял новый командир — капитан 1 ранга Кадзивара Суэёси. Капитан 1 ранга Тавара получил назначение командиром на линкор «Ямасиро», 1 мая 1944 г. был произведен в контр-адмиралы, но 5 мая скончался по «естественнной причине».

21 декабря «Носиро» выходил в море на помощь танкеру «Терукава-мару», торпедированному субмариной «Скейт» (SS-305) севернее Трука. Помощь опоздала, танкер затонул, и крейсер на следующий день вернулся в лагуну. 23–24 декабря «Носиро» выходил на навигационные учения, а 30-го, вместе с крейсером «Оёдо» и эсминцами «Акикадзе» и «Ямагумо», вышел к Кавиенгу с войсковыми подкреплениями и припасами. Корабли благополучно разгрузились 1 января 1944 г., но это уже были воды, весьма опасные для крупных японских кораблей.

В тот же день отряд был атакован в районе Кавиенга палубными самолетами

с TG 37.2 контр-адмирала Шермана (авианосцы «Банкер Хилл» и «Монтерей»). «Носиро» пострадал сильнее всех: он получил прямое бомбовое попадание по правому борту возле башни № 2, от которого она вышла из строя. Серия бомб, разорвавшихся у носовой оконечности по правому борту, причинили серьезный ущерб корпусу выше ватерлинии. Потери экипажа составили 10 человек убитыми. На «Оёдо» были убиты двое. Получил повреждения и эсминец «Ямагумо». Все же отряду удалось отбиться и продолжить поход. Корабли вернулись на Трук 4 января. Здесь «Носиро» ремонтировался до 18 января.

На следующий день крейсер снова вышел в море на помочь легкому авианосцу «Уньё», поврежденному в районе Сайпана подлодкой «Хэддок» (SS-231). «Носиро» с эсминцем «Хацусимо» сопровождали поврежденный авианосец на Сайпан («Уньё» шел на буксире у крейсера «Такао»). По завершении операции «Носиро» 21 января покинул Сайпан и направился в домашние воды. 24-го крейсер прибыл в Йокосуку.

«Агано». Гибель у Трука

В начале 1944 года американское командование приняло решение о нейтрализации японской базы на Труке. Флот США на ТВД уже располагал достаточным потенциалом, чтобы дать бой любому соединению противника. Биограф адмирала Нимица Элмер Б. Поттер прямо указывает, что американцы считали желательным вмешательство Объединенного флота в оборону Трука в феврале 1944 г.¹

Но японцы ясно понимали, что морское сражение за Трук им не по силам. В период с 10 января по 15 февраля происходил постепенный отвод кораблей Императорского флота с атолла: поврежденных — в метрополию, боеготовых — на острова Палау, на западной оконечности цепочки Каролинских островов.

«Последним звонком» стало появление 4 февраля над Труком пары американских самолётов-разведчиков PB4Y-1. Они были обстреляны, но благополучно ушли. Фотоснимки показали командованию ВМС США наличие в лагуне линкора, двух авианосцев, четырех тяжелых крейсеров, многочисленных транспортов. Подстегиваемые информацией об оттоке японских сил с Трука, американцы постарались форсировать подготовку операции. Однако японцы появление этих двух самолетов оценили совершенно верно. Когда 14 февраля десять американских субмарин были развернуты на путях возможного отхода противника западнее и северо-западнее Трука, перехватить японцев они уже не смогли. Единственным успехом подводников в этой операции стало потопление крейсера «Агано».

Одной из лодок этой завесы была «Скейт» (SS-305, типа «Балао», 1943 г.).

¹ Поттер пишет, что среди командного звена флота имелось мнение, «что авианосцы должны перемещаться абсолютно свободно и только и делать, что совершать рейды на японские базы, пока вражеский флот не придет и не предложит себя уничтожить». И далее: «Была надежда, что угроза Труку вынудит Объединенный флот выйти из гавани и вступить в бой».

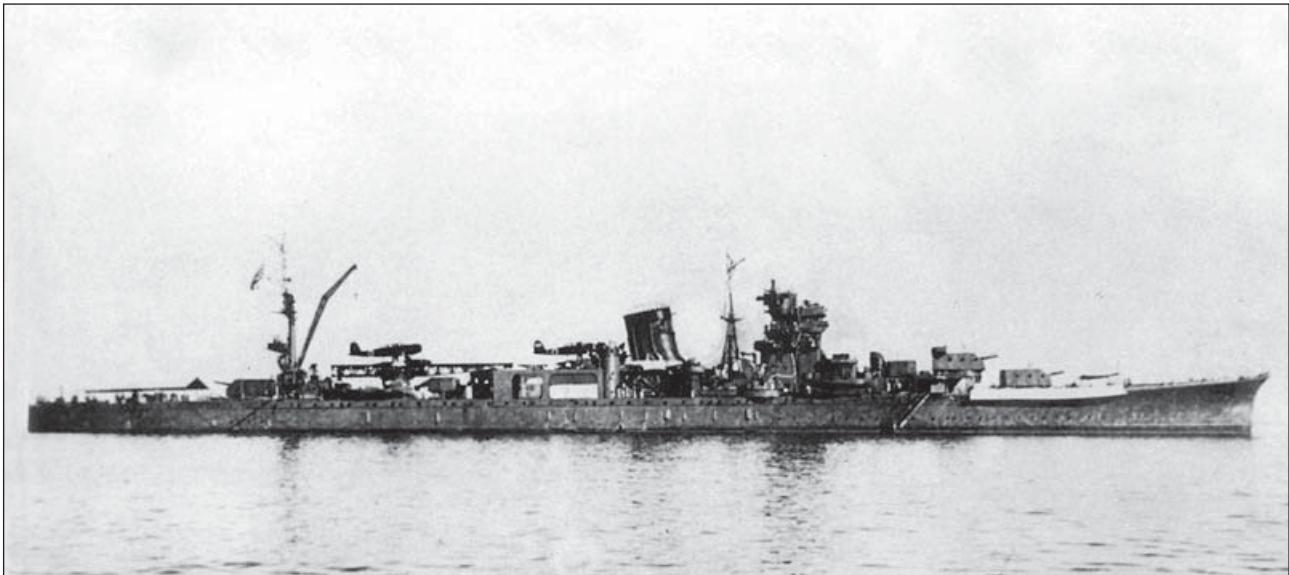


Она вышла в свой третий боевой поход 5 февраля из Пёрл-Харбора под командованием тридцатидолголетнего лейтенант-командера Уильяма Ф. Грунера-мл. (первый поход в качестве командира субмарины, в командовании с 24 января 1944 г.).

Исход японского флота продолжался до последнего момента. Если транспорты стояли в лагуне, удерживаемые необходимостью разгрузки, то «Агано» опоздал с выходом в море из-за ремонта, который было нужно закончить, чтобы корабль смог совершить переход в метрополию. Вышедшие в первой половине дня 15 февраля курсом на Сайпан транспорт «Асака-мару» и сопровождавший его эсминец «Ямагумо» были последним отрядом, который успел вырваться из ловушки. «Агано» смог начать движение лишь в 22:00. Корабль покинул лагуну через Северный проход и взял курс на Японию, идя на двух работающих винтах. В эскорте следовали эсминец «Оите» (типа «Камикадзе», 1925 г.) и охотник Ch-28.

В 02:00 16 февраля на крейсере была получена радиограмма командующего Четвертым флотом вице-адмирала Кобаяси, предупреждавшая о присутствии в районе

Американский самолёт PB4Y-1, 1943 г.



«Агано» на Труке, январь 1943 г. Корабль несет два гидросамолета тип 0 (Aichi E13A1). Палуба на юте и под самолетной платформой закрыта тентами. На баке тент устанавливают или снимают. Приметная деталь силуэта — массивная стрела крана, которая в положении по-походному устанавливалась почти вертикально. Также обратите внимание на место расположения трапа

Трука оперативного соединения противника. На «Агано» увеличили число сигнальщиков.

Хромающий крейсер был обнаружен субмариной в 160 милях к северу от Трука. В 16:44 «Агано» поразили две из четырех выпущенных подлодкой 533-мм торпед Mk.14 (292 кг торпекса). Попадания пришлись в правый борт — одно под мостик, второе в район КО № 2. Крейсер лишился хода и накренился на 12° на правый борт. Начавшийся пожар быстро распространился по средней палубе в нос. Вода затопила КО № 2 и поднялась до уровня нижней палубы в носовой части. Постепенно котельные отделения №№ 3, 4 и 5, а также носовое машинное отделение также заполнились водой.

«Оите» в 17:30 пытался взять крейсер на буксир, но продолжающееся затопление сделало буксировку невозможной. Удержать поступление воды под контролем не удалось, борьба с пожаром, охватившим кубрики над машинными отделениями, также успехом не увенчалась. В 20:00 «Оите» подошел к крейсеру и начал принимать экипаж. Эвакуация людей была завершена

на в 23:30². В 01:50 17 февраля все еще горящий «Агано» начал заваливаться на правый борт и затонул в точке 10°11' с.ш., 151°42' в.д.

Служба радиоперехвата ВМС США между 16:50 16-го и 01:50 17 февраля перехватила и расшифровала четыре радиограммы

² Хронология по Э. Лакруа и Л. Уэллсу. Продолжительность эвакуации вызывает вопросы. Возможно, она проводилась в несколько этапов, что могло быть связано с участием эсминца в ПЛО поврежденного корабля, либо в первоначальной эвакуации части экипажа, не задействованного в борьбе за живучесть. В свою очередь, доступные источники не позволяют дать однозначную оценку действиям командира «Скейт» Грунера. Горящий и неподвижный крейсер должен был оставаться в поле зрения до момента своей гибели, т.е. в течение 9 часов с момента поражения торпедами. Либо корабль выглядел совершенно обреченным и не стоил лишней торпеды, либо более чем скромный эскорт крейсера не допустил возобновления попыток атаки.

Сам Грунер, открывший легким крейсером свой личный счет, за этот поход был награжден Военно-морским крестом «за храбрость, неустрешимость и безупречную службу», вторым по старшинству в общей системе военных наград США, что едва ли соответствовало сложности и опасности атаки.



мы, свидетельствовавшие о развитии ситуации на крейсере.

16:50. «Агано» подвергся торпедной атаке и поражен в точке 10°10' с.ш., 151°40' в.д. Потерял ход.

17:20. Котельные отделения № 3 и № 5 затоплены. Прошу незамедлительно направить судно для буксировки.

21:30. В 16:45 в точке 10°10' с.ш., 151°40' в.д. атакован тремя торпедами (два прямых попадания на миделе). Котельные отделения №№ 1, 2, 3, 4, 5 и средняя палуба в корму от котельного отделения № 1 полностью затоплены. Верхняя палуба затоплена частично. В котельном отделении № 3 пожар, и движение

невозможно. Имеется крен 10 [градусов] на правый борт. Корабль остается на плаву, но ситуация критическая.

01:50. В 01:47 «Агано» затонул. ... участвуют в спасении экипажа.

Еще до получения последней радиограммы на помощь «Агано» с Трука был отправлен единственный корабль, который мог прибыть на место относительно быстро и осуществить буксировку, легкий крейсер «Нака» покинул лагуну в начале суток 17 февраля. После того, как была получена радиограмма о гибели «Агано», «Нака» повернула назад. На рассвете корабль находился в 35 милях к западу от лагуны, но достигнуть базы не успел,

Подводная лодка «Скейт» (SS-305) выходит с верфи «Мэйр Айленд», 28 июля 1943 г.



Эскадренный миноносец «Оиме» (довоенное фото)



Охотник за подводными лодками Ch-28, сопровождавший «Агано» в его последнем походе и участвовавший в спасении экипажа крейсера (довоенное фото)

поскольку TF 58 начало свой сокрушительный удар по целям в лагуне и на островах. Выдержав две атаки, во время третьей «Нака» получил торпедное и бомбовое попадания, разломился на две части и ушел на дно.

Американские самолеты утюжили атолл два дня. 18 февраля в 07:40 под воздушный удар попал «Оите», возвращавшийся на базу с 523 членами экипажа «Агано», включая командира крейсера Мацууда, на борту. Старый корабль, пораженный авиа-торпедой в середину корпуса, разломился

пополам и быстро затонул, что стало причиной большого количества жертв. Спаслось лишь 20 человек из экипажа эсминца (192 чел.) и ни одного — с крейсера.

Мацууда посмертно был произведен в контр-адмиралы. Крейсер исключили из списков флота 31 марта 1944 г.

Источники расходятся в оценке потерь экипажа «Агано». Согласно наиболее известной версии, в последнем походе на корабле находилось 726 человек, из которых 523 пережили крейсер, но погибли с «Оите». Вместе с тем, на месте трагедии находился и охотник Ch-28, который, согласно последним исследованиям (Р. Хаккетт, С. Кингспепп, П. Канделл), принял на борт 125 человек с крейсера, в то время как «Оите» — 461. «Агано» затонул глубокой ночью, и точное количество людей, переживших торпедные попадания и борьбу за живучесть, на момент гибели корабля было неизвестно. Поэтому охотник остался на месте катастрофы и продолжал поиск людей до 19 февраля (в связи с чем благополучно избежал ударов по Трук). В свете приведенных цифр логично предположить, что первоначально принятые на борт охотника моряки с «Агано» (62 человека) были переданы на уходящий на базу «Оите», вместе с которым и погибли. Значит, спасенные позже (63 человека) могли остаться в живых.

«Яхаги». Вступление в строй

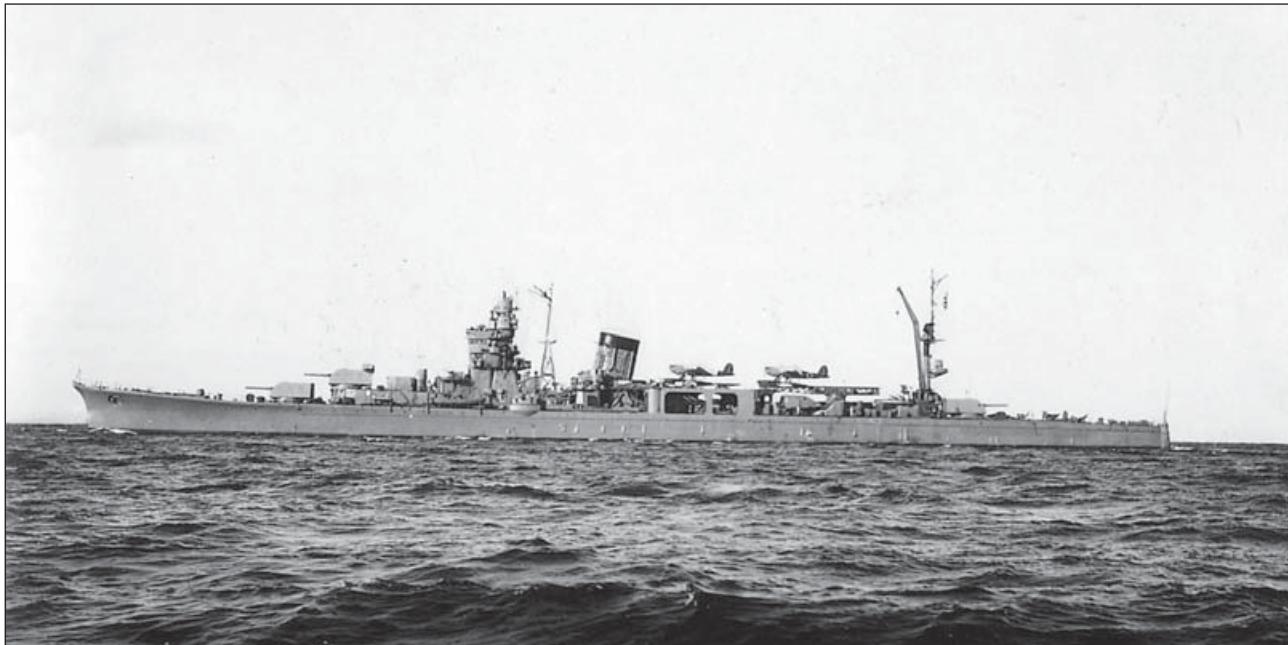
29

декабря 1943 г. в строй вошел третий корабль серии — «Яхаги». Крейсеру была суждена сравнительно активная 15-месячная служба, участие в двух грандиозных сражениях и эпичная гибель в последнем боевом походе некогда третьего флота мира.

Переданный флоту крейсер был приписан к ВМБ Сасебо и принят под командование капитаном 1 ранга Ёсимура Матаке. Корабль сразу же был назначен флагманом 10-й ЭЭМ, заменив в этом качестве «Агано», пребывавшего в ремонте на Труке. Практически месяц крейсер находился

в домашних водах. 4–5 января «Яхаги» стоял в сухом доке в Сасебо, 6-го выходит в море опробовать свою РЛС № 2-1, 10-го покинул Сасебо и с заходом в Токијуму (10–11-го) и Ясиму (11–13-го) прибыл в Хасирадзиму 13 января. До 27 января корабль занимался боевой подготовкой в районе Хасирадзима-Куре. В период с 27 января по 3 февраля на верфи флота в Куре крейсер был довооружен с заменой спаренных 25-мм автоматов на трех- и одноствольные.

По завершении работ «Яхаги» 4 февраля оставил Куре. Кораблю было приказа-



«Яхаги» в Сасебо 19 декабря 1943 г., за десять дней до ввода в строй. В отличие от двух первых единиц, ПУАЗО тип 94 перенесены вперед, количество иллюминаторов принципиально сокращено, корабль оснащен более компактной катапультой тип Куре № 2 модель 5

но следовать в Сингапур. Путь крейсера пролегал через Ивакуни и Сумото. Через пролив Кии-Суидо и далее «Яхаги» уже шел с авианосцами «Сёкаку» и «Дзуйкаку», крейсером «Тикума» и пятью эсминцами («Акигумо», «Кадзагумо», «Асагумо», «Хацудзуки» и «Вакацуки»). Корабли пересекли западную часть Южно-Китайского моря без происшествий и 13 февраля прибыли на ВМБ Селетар в Сингапур-

ре. После пополнения припасов «Яхаги» 18 февраля оставил Сингапур и перешел к Лингга-Роудз, где экипаж занялся боевой учебой.

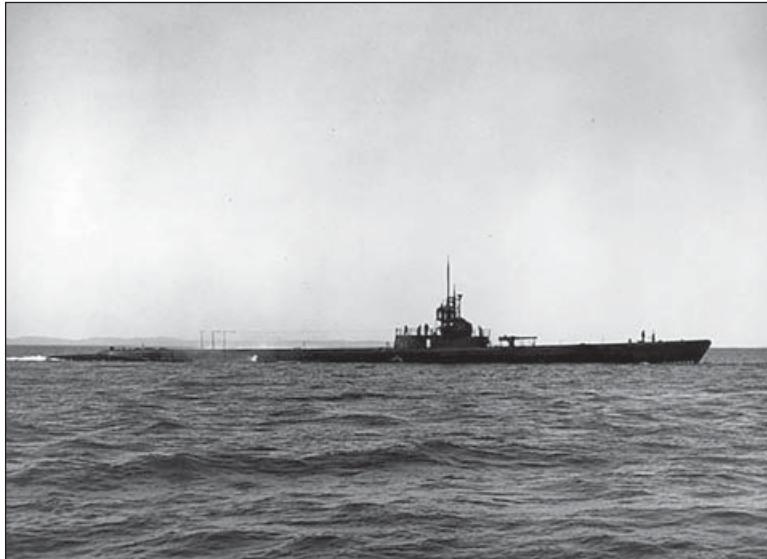
В тот самый день, когда американские авианосцы громили Трук, а «Агано» ушел на дно, «Яхаги» под флагом командира 10-й эскадры Третьего флота контр-адмирала Кимура Сусуму прибыл в Лингга-Роудз.

«Носиро», «Яхаги». В операции «А»

После своего возвращения в Йокосуку 24 января 1944 г. «Носиро» в течение почти двух месяцев пробыл в ремонте, во время которого с 1 февраля по 19 мартаостоял на кильблоках в сухом доке № 5. В этот период на корабле были устранены повреждения, причиненные во время «японских погромов», а также внесены некоторые изменения в состав легкого зенитного вооружения и оборудования. Работы были завершены 22 марта,

а 28-го крейсер оставил Йокосуку и, неся флаг командира 2-й эскадры Второго флота контр-адмирала Хаякава, направился на юг.

3 апреля «Носиро» прибыл в порт Да-вао, расположенный в глубине одноименного залива в южной части филиппинского острова Минданао. Здесь находился важный японский форпост и удобная стоянка. Американцы знали об этом, и весной-летом 1944 г. субмарины США регулярно



**Подводная лодка
«Скэмп» (SS-277)**

**Тяжелый крейсер
«Атаго», фото
1939 г.**

караулили противника у входа в залив. В это время Императорский флот уже испытывал острую нехватку эсминцев, что создавало дополнительные сложности при переходах крупных кораблей. Когда 5 апреля японский отряд в составе тяжелых крейсеров «Атаго», «Такао», «Тёкай», «Миоко» и «Хагуро» в сопровождении «Носиро» и единственного эсминца «Харусаме» попытался выйти из Давао в Лингга-Роудз,

его атаковала субмарина «Дэйс» (SS-247, Блэйден Д. Клаггетт), но шеститорпедный залп прошел мимо. Крейсерская эскадра также была замечена подводной лодкой «Дартер» (SS-227, Дэвид Х. МакКлинток), но она не смогла приблизиться на расстояние атаки. Японскому отряду пришлось отложить выход в море до 7 апреля, но и в этот день подлодка «Скэмп» (SS-277, Джон К. Холлингсворт) пыталась перехватить японские крейсеры. Все же удача на этот раз улыбалась японцам, и корабли 9-го числа прибыли на стоянку Лингга.

В Лингга-Роудз «Носиро» и «Яхаги» находились до 11 мая 1944 г., занимаясь боевой учебой и тренировками экипажей, совершая редкие пробежки до Сингапура («Носиро» 5–7 мая; «Яхаги» 8–12 марта, 16–22 марта, 21 апреля — 1 мая).

Вместе с соединениями Первого Мобильного флота «Носиро» и «Яхаги» покинули Лингга-Роудз 11 мая и направились к Тави-Тави в архипелаге Сулу, куда прибыли 15 мая, оставаясь в готовности к участию в операции «А». План операции сводился к одновременному удару по американскому флоту силами палубной (Первый Мобильный флот вице-адмирала Одзава) и базовой (Первый Воздушный флот





Японские тяжелые крейсера (ближайший — «Тёкай») и авианосец «Тайхо» на якорной стоянке Лингга 2 мая 1944 г. перед сражением в Филиппинском море. За кормовой частью «Тёкай» виден «Носиро»

вице-адмирала Какута) авиации в момент, когда соединения японской морской авиации смогут одновременно действовать в сражении и наносить концентрированные удары по противнику.

16 мая «Носиро» с эсминцами «Окинами» и «Кисинами», выполняя транспортную задачу, направился в Давао, куда прибыл 17-го. Разгрузившись, крейсер вышел в море утром 18-го числа. Теперь вход в залив Давао караулила субмарины «Гёрнанд» (SS-254, Чарльз Г. Эндрюс). Командир лодки (как указывают американские источники — в условиях плохой видимости) классифицировал цель как «большой крейсер или линкор», идущий зигзагом на большей скорости с эскортом из двух эсминцев. Эндрюс дал шеститорпедный залп, после чего ушел с перископной глубины. На лодке слышали два взрыва торпед, а потом насчитали еще 32 разрыва глубинных бомб, сброшенных эсминцами. На основании этих фактов Эндрюс, не мудрствуя лукаво, записал на свой счет повреждение линкора водоизмещением в 32 700 т. Однако легкий крейсер и оба эсминца благополучно прибыли на Тави-Тави 19 мая.

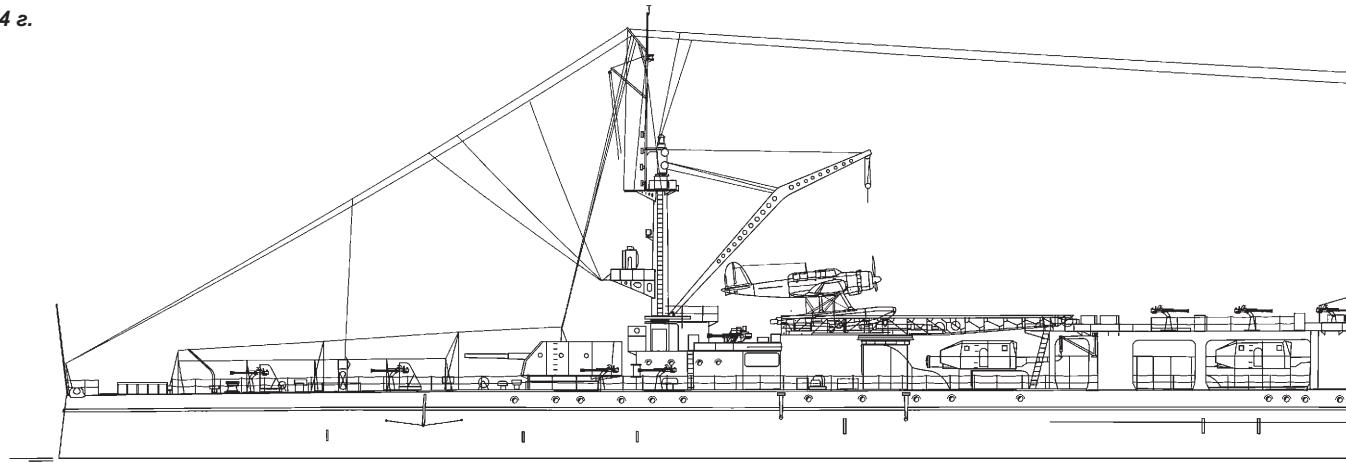
Тем временем ситуация на юго-востоке ТВД стремительно усложнялась:

27 мая американский десант высадился на о. Биак, занимавшем важное стратегическое положение у северо-западной оконечности Новой Гвинеи. Но крупных сил американского флота возле Биака замечено не было (остров брали части Юго-Западного Тихоокеанского командования генерала Дугласа МакАртура). Поэтому Императорский флот, ожидавший возможности дать генеральное сражение, оказался в сложном положении. С одной стороны, Биак требовал скорейшей помощи, причем в его водах имелся шанс разгромить не слишком сильный флот МакАртура (7-й флот). С другой стороны, распыление с трудом собранных сил уменьшало и без того малую вероятность удачного исхода боя с более мощным противником — Тихоокеанским флотом США. Соломоново решение было традиционно неудачным: японцы предприняли три неуверенных и оттого безуспешных попытки вмешательства в сражение за Биак.

«Носиро» принял участие в последнем, третьем, выходе в попытке прорыва к Биаку. Привлеченные силы выглядели весьма грозно. Ударное соединение вице-адмирала Угаки включало линкоры 1-й ДЛК «Мусаси» и «Ямато», 5-ю ДКР («Миоко»,

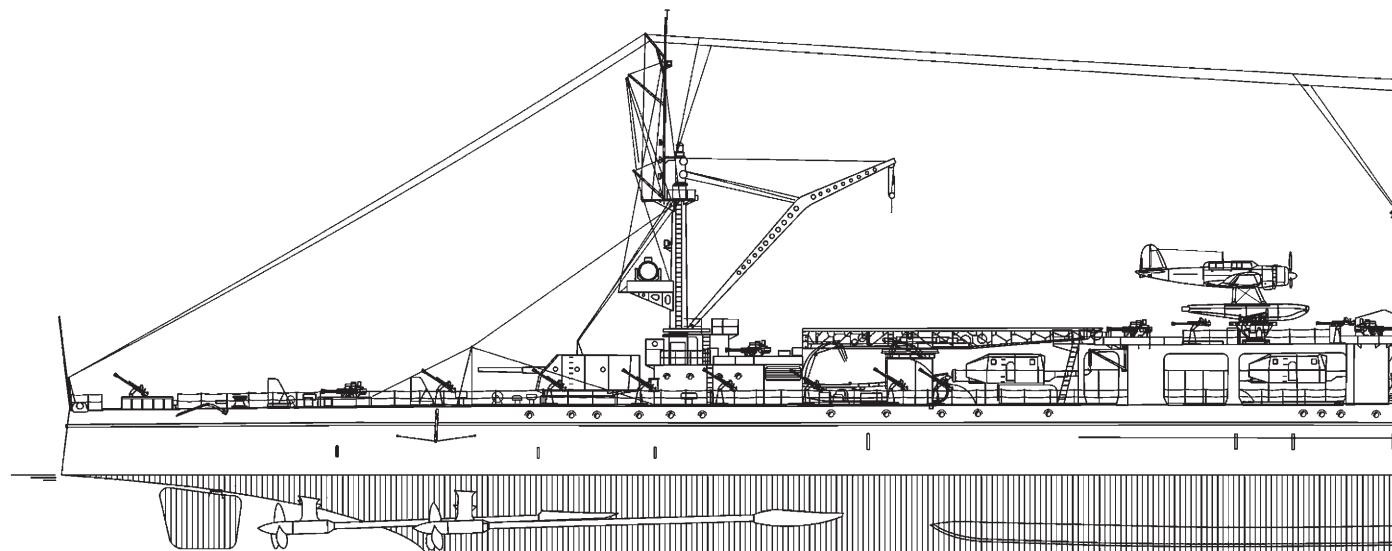
Легкий крейсер «Носиро», 1944 г.

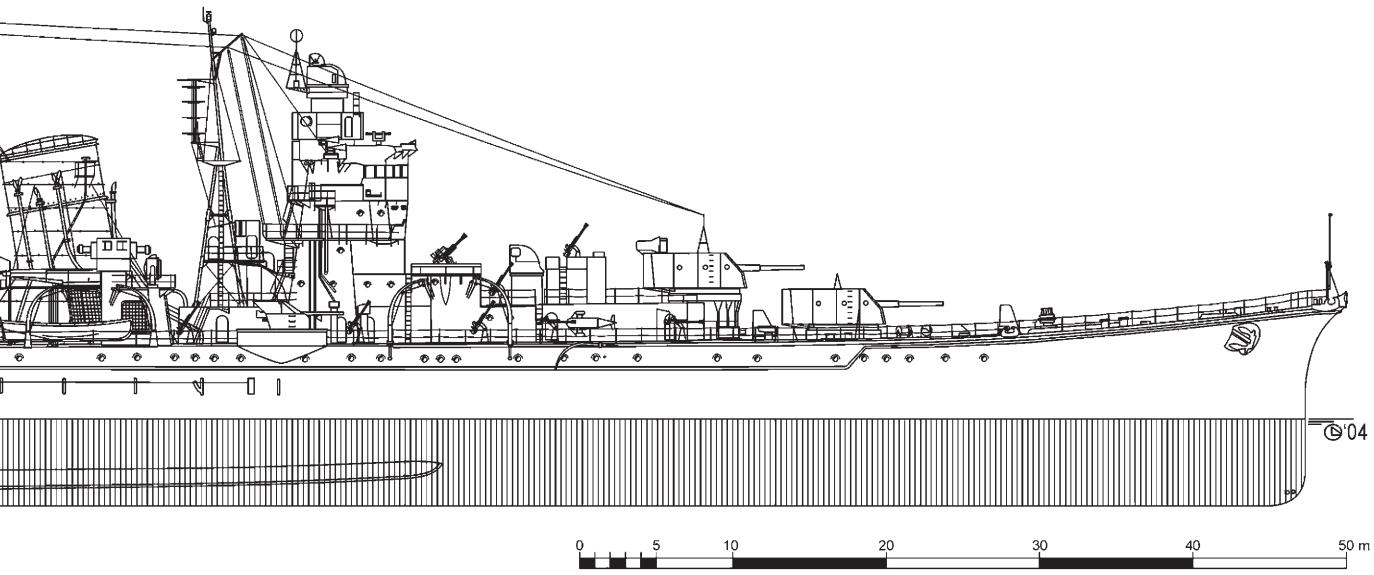
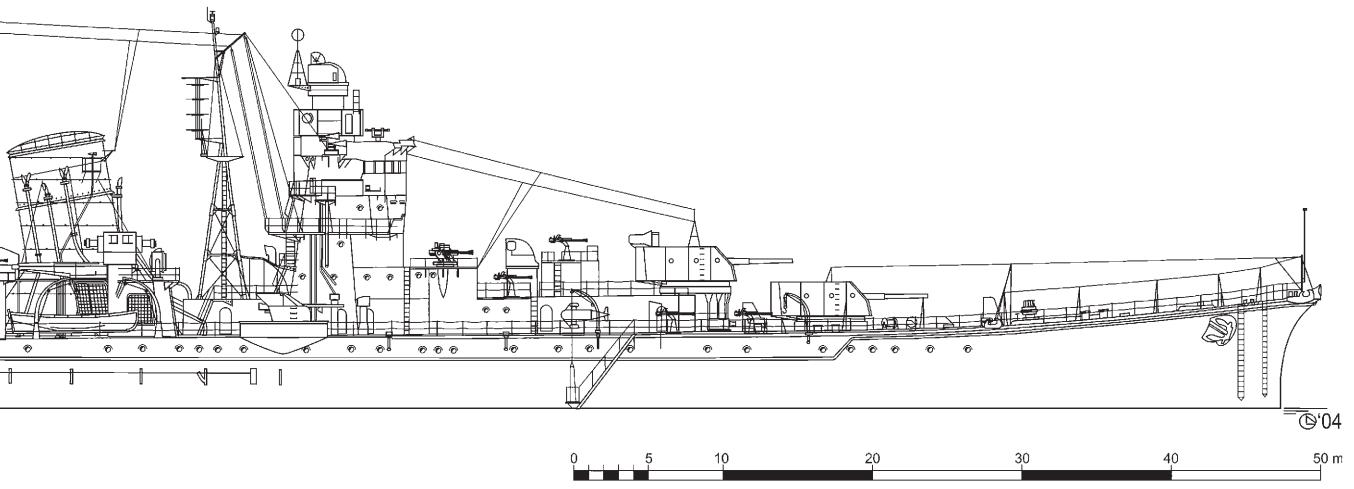
Графика: Гжегож Новак (Grzegorz Nowak),
2004 г.



Легкий крейсер «Сакава», 1944 г.

Графика: Гжегож Новак (Grzegorz Nowak),
2004 г.





«Хагуро»), а также «Носиро» с эсминцами «Окинами», «Симакадзе» и «Асагумо» и представляло реальную опасность для любых кораблей союзников, которыми располагал 7-й флот США. Предполагалось, что эти силы обеспечат прорыв транспортной группы (крейсера «Аоба», «Кину», 3 эсминца, 2 минзага, транспорт и охотник) с подкреплениями для гарнизона острова.

Корабли Угаки оставили стоянку на Тави-Тави в 16:00 10 июня и перешли к Бачану (к западу от о. Халмахера). Им предстоял последний бросок к Биаку, но с утра 11 июня американская палубная авиация начала бомбить японские базы на Марианских островах (Гуам, Сайпан, Рота, Тиниан), 13 июня к воздушной штурмовке подключились линкоры и крейсера, а к островам подошли мощные силы вторжения.

На помощь Биаку был поставлен крест, Первый Мобильный флот начал боевое развертывание по плану «А».

«Носиро» в составе соединения Угаки оставил Бачан 13 июня, направляясь на соединение с ядром флота к востоку от Филиппин. В свою очередь, «Яхаги» 13 июня вышел из Тави-Тави во главе 10-й эскадры в составе основных сил Первого Мобильного флота.

В 17:00 16 июня основные силы и отряд Угаки встретились в районе восточнее о. Самар и взяли курс на Марианские острова. За ними шли пять эсминцев, охранявшие две группы танкеров с топливом (накануне их было шесть, но днем 15 июня из-за навигационной ошибки попал под форштевень танкера «Сейё-мару» и погиб эсминец «Сирацу»). Теперь Одзава имел в своем распоряжении 9 авианосцев

**Авианосец
«Дзуйкаку»
и два эсминца,
атакованные
американской
палубной авиацией
20 июня 1944 г.**



с 450 самолетами, 5 линкоров, 11 тяжелых и 2 легких крейсера, 26 эскадренных миноносцев.

Противостоящие силы (TF 58 вице-адмирала Марка Э. Митшера) включали 15 авианосцев с 896 самолетами, 7 линкоров, 19 крейсеров всех классов, 66 эсминцев. Это было самое мощное соединение за все время боевых действий на Тихом океане!

Тактическое построение задействованных в Марианском сражении сил Императорского флота было всецело ориентировано на защиту японских кораблей от авиации противника, как попытка компенсировать качественные недостатки ПВО кораблей Императорского флота. Все наличные японские линкоры и крейсера шли в ордерах ПВО, построенных вокруг авианосцев. Ордер Первого Мобильного флота выглядел гигантской буквой «Т», движущейся верхней перекладиной вперед — это Соединение «С», разбитое на три группы с авианосцами 3-я ДАВ контр-адмирала Обаяси в центре каждой, было готово принять на себя первый удар вражеской авиации. Здесь же находились наиболее мощные артиллерийские корабли, а также крейсер «Носиро» с... шестью эсминцами 2-й ЭЭМ (т. е. рядом с каждым из авианосцев 3-й ДАВ шли по четыре тяжелых артиллерийских корабля и по два эсминца!). «Ножка» буквы «Т» состояла из Соединения «А» из трех наиболее ценных авианосцев 1-й ДАВ с эскортом из двух тяжелых крейсеров, легкого крейсера «Яхаги» и семи эсминцев 10-й ЭЭМ. За ним следовал резерв — Соединение «В» из трех авианосцев, линкора, крейсера и восьми эсминцев (по четыре единицы из составов 2-й и 10-й ЭЭМ).

Вице-адмиралу Одзава для решения задач ближней обороны катастрофически не хватало эсминцев — в составе трех боевых соединений насчитывался всего 21 вымпел. В каждой из американских оперативных групп в этот момент было по 12–14 современных эсминцев. При этом быстроходные линкоры из ордеров ПВО американских авианосцев были выведены



Авианосец
«Сёкаку»

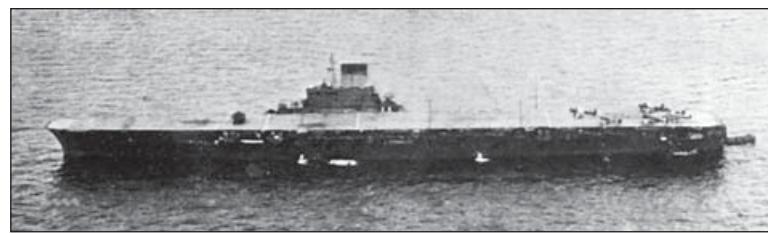
и собраны в отдельную TG 58.7, выдвинутую в авангард, где успешно послужили щитом ПВО от атак японских палубных самолетов.

Следствием слабости ПЛО ордера Первого Мобильного флота стала гибель двух лучших японских авианосцев — «Тайхо» и «Сёкаку», ставших жертвами американских подводных лодок еще 19 июня. Авиагруппы Первого Мобильного флота и 11-го Воздушного флота были разгромлены в воздушных боях. Хронология сражения у Марианских островов хорошо известна, поэтому отметим лишь два момента, касающихся рассматриваемых здесь вопросов.

Возможность выделить для сражения больше эсминцев у японцев была, но совсем небольшая. Теоретически они могли увеличить суммарные силы эскорта на 4–5 эскадренных миноносцев. Едва ли это могло принципиально изменить ход и результаты битвы.

Интересно сравнить структуру ордеров любого из соединений Первого Мобильного флота в операции «А» летом 1944 г. со структурой TF 38 контр-адмирала Шермана образца начала ноября 1943 г. Эскорт двух авианосцев Шермана, нанесивших удар по Рабаулу, состоял из двух

Авианосец
«Тайхо»



**ОТДЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТАВЕ И ПОТЕРЯХ СОЕДИНЕНИЙ
ПЕРВОГО МОБИЛЬНОГО ФЛОТА В СРАЖЕНИИ У МАРИАНСКИХ ОСТРОВОВ 15–20 ИЮНЯ 1944 Г.**

Состав соединения	
Соединение А	вице-адмирал Угаки Матоме
AB: «Тайхо» (S) ⁽¹⁾ , «Сёкаку» (S) ⁽²⁾ , «Дзуйкаку»; КРТ: «Миоко», «Хагуро».	
10-я ЭЭМ	контр-адмирал Кимура Сусуму
легкий крейсер «Яхаги»	кап.1 р. Ёсимура Масатаке
эсминец «Асагумо»	кап.3 р. Сибаяма Кадзуо
эсминец «Исокадзе»	кап.3 р. Маеда Санео
эсминец «Уракадзе»	кап.3 р. Ёкота Ясутеру
эсминец «Симоцуки»	кап.3 р. Хатано Кенди
эсминец «Хацуцуки»	кап.2 р. Тагути Сёити
эсминец «Вакацуки»	кап.1 р. Судзуки Ясуацу
эсминец «Акицуки»	кап.2 р. Огата Томо
Соединение В	контр-адмирал Дзёдзима Такацугу
AB: «Дзуньё», «Хиё» (S) ⁽³⁾ , «Рюхо»; ЛК «Нагато»; КРТ «Могами»	
эсминец «Митисио»	кап.3 р. Танака Томо
эсминец «Новаки»	кап.2 р. Мория Сецудзи
эсминец «Ямагумо»	кап.3 р. Оно Сиро
эсминец «Хамакадзе»	кап.2 р. Маекава Кадзуо
эсминец «Сигуре»	кап.3 р. Нисино Сигеру
эсминец «Самидаре»	кап.3 р. Нисимура Токута
эсминец «Акисимо»	кап.3 р. Накао Котаро
эсминец «Хаясимо»	кап.3 р. Хирайма Тосио
Соединение С	вице-адмирал Курита Такео
AB: «Титосе», «Тиёда», «Дзуйхо»; ЛК: «Мусаси», «Ямато», «Конго», «Харуна»;	
КРТ: «Атаго», «Такао», «Майя», «Тёкай», «Кумано», «Судзуя», «Тоне», «Тикума»	
2-я ЭЭМ	контр-адмирал Хаякава Микио
легкий крейсер «Носиро»	кап.1 р. Кадзивара Суэйёси
эсминец «Кисинами»	кап.2 р. Мицуна Тосиро
эсминец «Окинами»	кап.2 р. Макино Хиродзи
эсминец «Асасимо»	кап.3 р. Сугихара Ёсиро
эсминец «Фудзинами»	кап.2 р. Мацудзаки Тацудзи
эсминец «Хаманами»	кап.2 р. Мотокура Масаёси
эсминец «Симакадзе»	кап.2 р. Уваи Хиродзи
1-я Группа снабжения	
танкеры «Сейё-мару» (S) ⁽⁴⁾ , «Хаюсии-мару», «Нитиэи-мару», «Кокуё-мару»	
эсминец «Сирацуя» (S) ⁽⁵⁾	кап.3 р. Мацуда Куро (+)
эсминец «Хацусимо»	кап.3 р. Такигава Коудзи
эсминец «Хибики»	кап.2 р. Фукусима Ейкити
эсминец «Юнаги»	кап.3 р. Ивабути Горо
2-я Группа снабжения	
«Генъё-мару» (S) ⁽⁶⁾ , «Адзуза-мару»	
эсминец «Юкикадзе»	кап.2 р. Тераути Масамити
эсминец «Удзуки»	кап.лт. Ватанабе Ёсиро

Примечания:

1. Потоплен 19.06 amer.ПЛ «Альбакор» (SS-218).
2. Потоплен 19.06 amer.ПЛ «Кавэлла» (SS-244).
3. Потоплен 20.06 палубной авиацией.
4. Потоплен 20.06 палубной авиацией.
5. Погиб 15.06 в результате навигационной аварии.
6. Потоплен 20.06 палубной авиацией.



легких крейсеров «Сан-Диего» (CL-53) и «Сан-Хуан» (CL-54) и девяти эсминцев. При этом два корабля типа «Атланта» (создававшиеся в качестве быстроходных разведчиков для соединений флота, а также флагманов флотилий эсминцев) входили в 11-ю ДКР контр-адмирала Дж.Л. Уилца, а 9 эсминцев — совершенно самостоятельно — в 12-ю эскадру (флаг кэптена Р.У. Симпсона на эсминце «Фаренхолт»). Это лишь подчеркивает, что лидование эскадры эсминцев крейсером, да еще в ордере оперативного соединения, для середины Второй мировой войны было безусловным архаизмом.

Командующий 5-м флотом США адмирал Рэймонд Э. Спрюэнс действовал осторожно и гнаться за отступающим противником не стал, поэтому кораблям Первого Мобильного флота удалось оторваться от неприятеля и вернуться к своим берегам. «Носиро» и «Яхаги» вместе с Первым Мо-

бильным флотом вернулись во Внутреннее море, с заходом в бухту Накагусуку на Окинаве (22–23 июня) и встали на якоря в бухте Хасирадзима 24 июня.

**Легкий рейсер
«Сан-Хуан» (CL-54)**

**Эсминец
«Фаренхолт»
(DD-491)**



«Носиро», «Яхаги». Залив потопленных надежд



**Адмирал
Тоёда Соэму —
командующий
Объединенным
флотом с 03.05.1944
по 29.05.1945**



**Вице-адмирал
Курита Такео —
командующий
Вторым флотом
с 09.08.1943
по 23.12.1944,
командующий
Первым Ударным
Соединением
и Соединением
«А» в сражении
при Лейте**

Крейсера «Носиро» и «Яхаги» были на скорую руку модернизированы на верфи ВМФ в Куре в последние дни июня — первые дни июля 1944 г. Работы в основном включали дальнейшее усиление легкого зенитного вооружения и модернизацию РЛС. Их объем был аналогичен для обоих кораблей.

«Носиро» 8 июля покинул Куре с армейскими подкреплениями на борту и 19-го прибыл в Сингапур, а на следующий день — на стоянку в Лингга-Роудз. «Яхаги» также оставил Куре 8 июля, зашел в Усуки в проливе Бунго, где принял армейские подкрепления, выгруженные на Окинаве на следующий день. После захода в бухту Накагусуку (10–12 июля) крейсер пришел в Манилу 14 июля, вышел в море 17-го и, наконец, прибыл в Лингга-Роудз 20 июля.

Оба крейсера оставались в районе Лингга-Роудз вместе с основными силами Объединенного флота до октябрьского сражения при Лейте. «Носиро» и «Яхаги», как флагманы 2-й и 10-й эскадр, были 1 августа назначены в состав Первого Ударного Соединения вице-адмирала Курита. Корабли пребывали в готовности, экипажи крейсеров и эсминцев эскадр занимались тренировками и учениями. С 17 по 28 августа «Яхаги» ходил в Сингапур, где 18–24 августа прошел докование в сухом доке № 3.

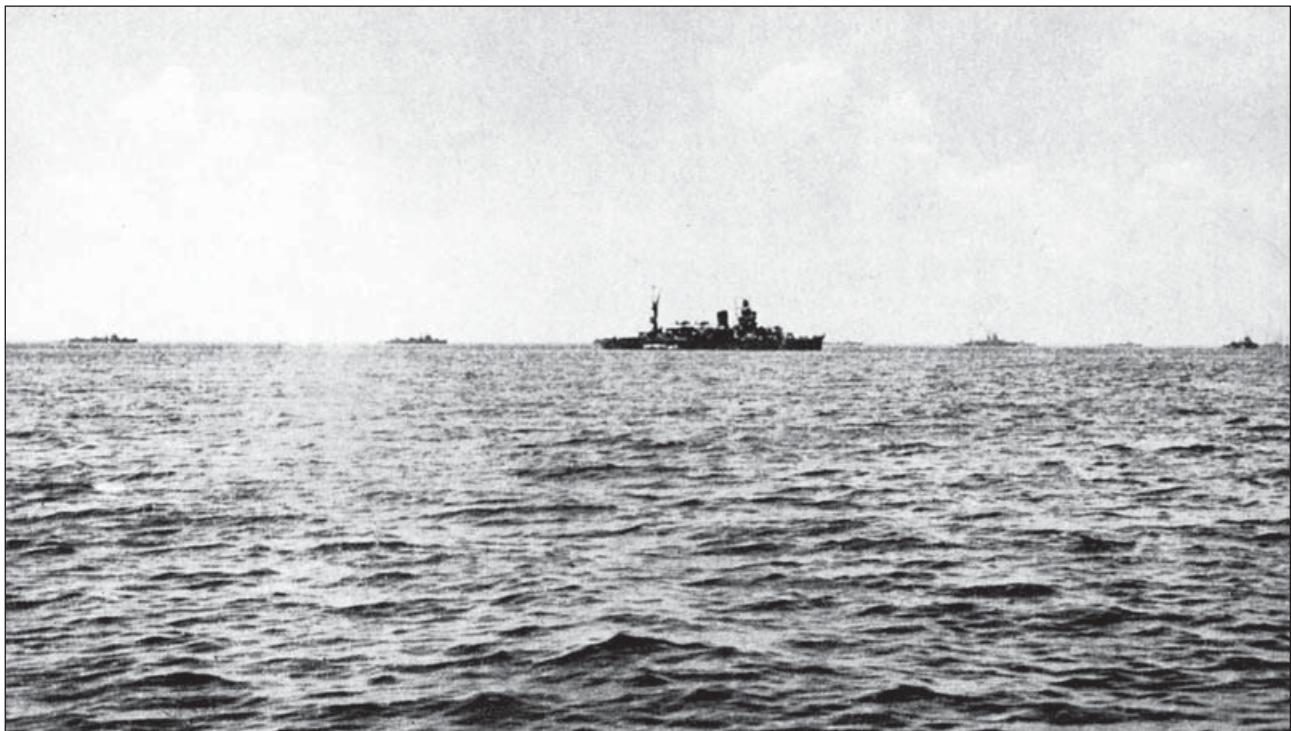
Утром 18 октября стало очевидно, что местом первого крупного плацдарма американцев на Филиппинах станет о. Лейте. Командующий Объединенным флотом адмирал Тоёда отдал приказ на начало операции «Сё-1» (яп.: Сё итиго сакусэн)¹, и все задействованные силы японского флота пришли в движение.

¹ Всего планов генерального сражения было приготовлено пять, они были привязаны к конкретным участкам ТВД. Таким образом, единица в обозначении японского плана операции в Филиппинских водах имеет буквальное значение: «Сё-1» — это первый по порядку из разработанных МГШ планов «Сё».

Тоёда публично объяснял своё решение пойти на риск и начать операцию «Сё-1» тем, что у сухопутных войск на Филиппинах вообще не было никаких шансов на отражение высадки американского десанта. Но основным фактором, побуждающим его рисковать всем флотом, было иное. «В случае неудачи в Филиппинской операции морские коммуникации с югом были бы полностью отрезаны и флот, вернувшись в японские воды, не смог бы получать необходимого топлива, а, оставшись в южных водах, не смог бы получать боеприпасы и вооружение. Не было никакого смысла спасать флот за счёт утраты Филиппин», — объяснял после войны Тоёда.

Таким образом, морское сражение в акватории Филиппинского архипелага, в котором задачей Императорского флота было нанесение максимально возможных потерь десанту на Лейте, неизбежно становилось единственным шансом реализовать на практике те тактические идеи генерально-го сражения, которые пестовались военно-морскими умами империи и шлифовались на учениях весь межвоенный период. То есть это был момент наконец достать из рукава заветный козырь массовой торпедной атаки, в которую соединения эсминцев устремились бы ведомые своими флагманами.

Однако фактор массовости изначально стоял под вопросом. На 20 октября 1944 г. Императорский флот имел в строю 42 эсминца 1-го класса, в т. ч. 31 корабль современных типов, а также 11 единиц типа «Мацу», которые могли быть использованы для решения вспомогательных задач. Для участия в сражении все развернутые на второстепенных направлениях эсминцы были поставлены в общий строй. Непосредственно в сражении 18–27 октября в составе Первого Ударного, Второго Ударного, Северного и Транспортного соединений участвовало 32 корабля 1-го клас-



са и 4 эсминца типа «Мацу». Остальные (10 единиц типов «Минекадзе»/«Муцуки» и 7 единиц типа «Мацу») в этот период решали эскортные задачи. Еще 4 современные единицы находились в длительном ремонте.

Поэтому главная ставка все же была сделана на артиллерию: уничтожение американского соединения вторжения и удар по плацдарму планировалось осуществить силами линкоров и тяжелых крейсеров, коим предстояло попасть в залив Лейте (тихоокеанское побережье одноименного острова) с севера и юга, пройдя сквозь Филиппинский архипелаг соответственно морем Сибуян и проливом Сан-Бернардино, а также морем Минданао и проливом Суригао.

Первое Ударное Соединение вице-адмирала Курита во второй половине дня 18 октября покинуло свою базу в Лингга-Роудз и направилось в Бруней, чтобы принять топливо. Здесь эскадра под командованием вице-адмирала Нисимура была выделена из состава сил Курита в качестве самостоятельного соединения (т. н. Соединение «С» или Южная группа). Корабли Курита (те-

перь — Соединение «А» или Центральная группа) покинули Бруней 22 октября в 08:00 и взяли курс на северо-восток. Нисимура вывел свою эскадру в море в 15:10 тех же суток. Дойдя вслед за Курита до пролива Балабак (между островами Борнео и Палаван), Нисимура повернул в море Сулу. Тем временем соединение Курита направилось вдоль берегов о. Палаван.

Выдвижение Центральной группы к месту сражения происходило двумя отрядами (секциями), что, очевидно, было вызвано проблемой управляемости большого соединения боевых кораблей. В составе 1-й секции (1-я ДЛК, 4-я ДКР, 5-я ДКР) шла 2-я ЭЭМ — «Носиро» и 10 эсминцев. В составе 2-й секции (3-я ДЛК, 7-я ДКР) — «Яхаги» и пять эсминцев 10-й ЭЭМ.

Самое грозное соединение японского флота из направляющихся в бой за Филиппины еще до утра 25 октября понесло тяжелые потери. В проходе Палаван 23-го числа американские подводные лодки потопили тяжелые крейсера «Атаго» (флагман флота) и «Майя», а «Такао» повредили так, что крейсер был вынужден повернуть назад в Бруней. В охранении «Такао»

**Крейсера «Яхаги»
и «Носиро» (справа)
в Лингга-Роудз
в октябре 1944 г.
перед сражением
при Лейте**



Колонна японских кораблей покидает Бруней и исчезает в дымке, направляясь на встречу противнику к о. Лейте 22 октября 1944 г., около 09:00. Концевым идет «Нагато», перед ним два корабля типа «Ямато» и четыре тяжелых крейсера

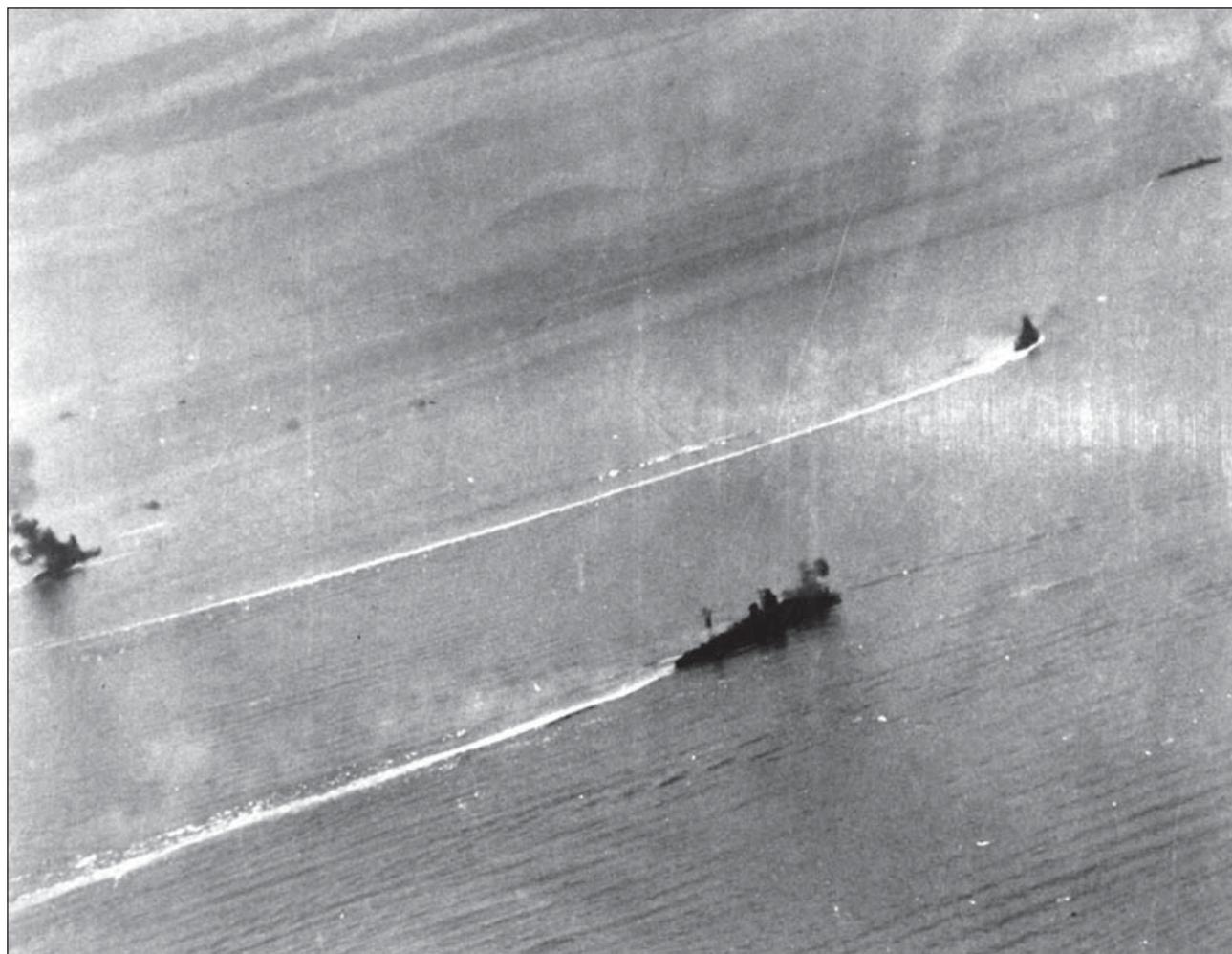
Эсминец «Джонстон» (DD-557) типа «Флетчер», добившийся артиллерийского попадания в «Яхаги» в бою при о. Самар; фото сделано 27.10.1943 в порту Западного побережья США (Сиэтл или Такома, штат Вашингтон). Корабль заплатил сполна за отчаянную храбрость экипажа: в этом бою он был потоплен артиллерией японских кораблей, потеряв 186 членов экипажа из 327



ушли эсминцы «Наганами» и «Асасимо». В море Сибуян 24 октября палубная авиация потопила линкор «Мусаси» (остатки его экипажа были отправлены в Манилу на эсминцах «Киёсимо» и «Хамакадзе») и повредила крейсер «Миоко», который пошел обратно в сопровождении «Кисинами». К утру боя у о. Самар за крейсером «Носиро» шло шесть эсминцев, «Яхаги» вел только четыре, а это значит, что реалии морской войны предложили японцам реализовать главный национальный поступат тактики миноносных сил соединением, меньшим довоенной штатной численности одной эскадры эсминцев.

На рассвете 25 октября Центральная группа атаковала эскортные авианосцы США у острова Самар. Бой носил характер преследования отходящего изо всех сил противника, в условиях буквально отчаянного противодействия палубной авиации и самоубийственных контратак американского миноносного эскорта из семи вымпелов (три «флетчера» и четыре эскортных миноносца типа «Батлер»). В ходе боя цепей для торпед японских эсминцев не нашлось.

«Яхаги» (флаг контр-адмирала Кимура Сусуму), ведя за собой четыре эсминца 10-й ЭЭМ, в 09:05 выпустил семь торпед



Корабли Центрального соединения маневрируют под атаками американской авиации в бою у о. Самар 25 октября 1944 г. На переднем плане крейсер типа «Агано» («Носиро» или «Яхаги»), легко идентифицируемый по единственной трубе и отнесенной в корму грот-мачте со стрелой крана

**ОТДЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТАВЕ И ПОТЕРЯХ
ПЕРВОГО УДАРНОГО СОЕДИНЕНИЯ В ОПЕРАЦИИ «Сё-1» 18–27 ОКТЯБРЯ 1944 Г.**

Состав соединения	
Первое Ударное Соединение	вице-адмирал Курита Такео
Первая секция	вице-адмирал Курита Такео
1-я ДЛК: «Ямато», «Мусаси» (S 24.10), «Нагато»;	
4-я ДКР: «Атаго» (S 23.10), «Майя» (S 23.10), «Тёкай» (S 25.10), «Такао»;	
5-я ДКР: «Миоко», «Хагуро»	
2-я ЭЭМ	контр-адмирал Хаякава Микио
легкий крейсер «Носиро» (S 26.10)	к1р Кадзивара Суеёси
эсминец «Симакадзе»	к2р Уваи Хироши
2-й днэм	к1р Сираиси Нигаёси
эсминец «Хаясимо» (S 26.10)	к3р Хирама Тосио
эсминец «Киёсимо» ⁽³⁾	к3р Кадзимото Сидзука
эсминец «Акисимо»	к3р Накао Котаро
31-й днэм	к1р Фукуока Токудзиро
эсминец «Наганами» ⁽¹⁾	к3р Тобита Киёси
эсминец «Кисинами» ⁽²⁾	к2р Мицуна Тосиро
эсминец «Окинами»	к2р Макино Хироши
эсминец «Асасимо» ⁽¹⁾	к3р Сугихара Ёсира
32-й днэм	к1р Осима Иттаро
эсминец «Хаманами»	к2р Мотокура Масаёси
эсминец «Фудзинами» (S 27.10)	к2р Мацудзаки Тацудзи (+)
Вторая секция	вице-адмирал Судзуки Ёсио
3-я ДЛК: «Конго», «Харуна»;	
7-я ДКР: «Судзуя» (S 25.10), «Кумано», «Тоне», «Тикума» (S 25.10)	
10-я ЭЭМ	контр-адмирал Кимура Сусуми
легкий крейсер «Яхаги»	к1р Ёсимура Матаке
эсминец «Новаки» (S 26.10)	4 днэм 10 ЭЭМ
	к2р Мория Сецуудзи (+)
17-й днэм	к2р Тани Тамоцу
эсминец «Уракадзе»	к3р Ёкота Ясутеру
эсминец «Исокадзе»	к3р Маеда Санео
эсминец «Хамакадзе» ⁽³⁾	к2р Маекава Кадзуе
эсминец «Юкикадзе»	к2р Тераути Масамити
Соединение «С»	вице-адмирал Нисимура Сёдзи (+)
2-я ДЛК: «Ямасиро» (S 25.10), «Фусо» (S 25.10); КРТ «Могами» (S 25.10)	
эсминец «Сигуре»	2 днэм 2 ЭЭМ
	к3р Нисино Сигеру
4-й днэм 10-й ЭЭМ	к1р Такахаси Камесиро (+)
эсминец «Митисио» (S 25.10)	к3р Танака Томо (плен)
эсминец «Ямагумо» (S 25.10)	к3р Оно Сиро (+)
эсминец «Асагумо» (S 25.10)	к3р Сибаяма Кадзуо (плен)

Примечания:

(S дата) корабль погиб

(+) офицер погиб

1. «Наганами» и «Асасимо» отделены 23.10 для эскортирования поврежденного КРТ «Такао» в Бруней.

2. «Кисинами» отделен 24.10 для эскортирования поврежденного КРТ «Миоко» в Корон.

3. «Киёсимо» и «Хамакадзе» отделены 24.10 для доставки в Манилу спасенных членов экипажа ЛК «Мусаси».



вдогонку американским эскортным авианосцам. В это время крейсер был поражен в носовую часть правого борта 127-мм снарядом с эсминца «Джонстон» (DD-557) — разрыв причинил повреждения в офицерской каюте. Кроме того, «Яхаги» подвергся пулеметно-пушечному обстрелу с самолета, что привело к многочисленным жертвам среди расчетов легкой зенитной артиллерии. На отходе из залива Лейте «Яхаги» еще несколько раз попадал под атаки авиации, но прямых бомбовых попаданий не было, близкие разрывы ущерба не причинили, а единственным результатом вражеских атак стал небольшой пожар в торпедном аппарате № 1, с которым быстро справились. Других повреждений крейсер не получил и благополучно достиг Брунея 28 октября, но 80 человек его экипажа были убиты или ранены.

«Носиро» (флаг контр-адмирала Хаякава) и семь ведомых им эсминцев 2-й ЭЭМ

в 07:30 открыли орудийный огонь по американским эскортным авианосцам. В 08:38 корабль получил попадание в правый борт 127-мм снарядом с американского эсминца (повреждения в подсобном помещении). При выходе из района Лейте «Носиро» в 12:43 был атакован «Эвенджером» с эскортных авианосцев TG 77.4.2 (контр-адмирал Феликс Б. Стамп), 250-кг бомбы легли близкими разрывами за коромы. В результате на корме было сорвано несколько листов бортовой обшивки, началась утечка топлива из кормовых танков № 2 и № 4, а из-за деформации левого гребного вала максимальная скорость снизилась до 32 узлов.

26 октября, в то время как остатки Первого Ударного Соединения отступали к заливу Бруней, «Носиро» подвергся еще двум воздушным атакам в районе о. Батбатан, к западу от о. Панай. В ходе первой атаки, произведенной «Эвенджерами»

**Пикирующий
бомбардировщик
SB2C-3 на палубе
авианосца
«Интрепид» (CV-11),
24–26 октября
1944 г.**



**Авианосец
«Хорнет» (CV-12)
в сентябре 1944 г.**

14-й авиагруппы с авианосца «Уосп» (CV-18) и 22-й с авианосца «Коупенс» (CVL-25) из состава TG 38.1 (вице-адмирал Джон С. Маккейн), «Носиро» смог уклониться от шести торпед; но в 08:52 крейсер был поражен торпедой Mk.13 в районе КО № 3 левого борта. В результате взрыва КО № 1 и № 3 оказались быстро затоплены, а КО № 2 и носовое левое МО постепенно заполнялись водой. Крейсер лишился хода и в 08:57 накренился на левый борт на 26°. Хотя контрзатоплением крен удалось уменьшить до 8°, положение корабля было очень тяжелым. Контр-адмирал Хаякава перешел на эсминец «Хаманами», а экипаж крейсера делал все возможное, чтобы дать ход и удержать «Носиро» на плаву.

Возможно, это бы и удалось, но в 10:22 корабль, всё еще оставаясь без хода, подвергся новой атаке торпедоносцев TBM-1C и пикировщиков SB2C-3 11-й авиагруппы авианосца «Хорнет» (CV-12) из состава TG 38.1. В 10:39 «Носиро» был поражен второй торпедой Mk.13 в правый борт на-

против башни № 2. Попадание привело к быстрому затоплению носовой части. В 10:46 верхняя палуба оказалась под водой. В 11:00 крен на левый борт достиг 10° и начал быстро расти. В 11:13 корабль ушел под воду носом вперед в точке (примерно 11°42' с.ш., 121°41' в.д. Эсминцы «Хаманами» и «Акисимо» спасли 328 человек из экипажа крейсера, включая командира корабля капитана 1 ранга Кадзивара.

Кадзивара был официально освобожден от должности командира крейсера 6 ноября 1944 г., а 1 декабря получил назначение руководителем 3-й секции 2-го дивизиона Департамента гидрографии военно-морского министерства. Погибший «Носиро» 15 ноября был зачислен в штат Объединенного флота, а 20 декабря 1944 г. исключен из списков ВМС.

Вместе с «Носиро» на дно ушло японское видение генерального сражения, с апогеем в виде грандиозной торпедной атаки, и национальное представление о роли флагманов миноносных соединений в таком действии.

«Яхаги». Возвращение в метрополию

После боя у о. Самар «Яхаги», вместе с другими кораблями Центрального соединения, 28 октября 1944 г. прибыл в Бруней. Здесь японскому командованию предстояло срочно решать, какие корабли отправить на ремонт в метрополию и как это сделать, а также чем разбитый флот может помочь Императорской армии, сражающейся на Филиппинах.

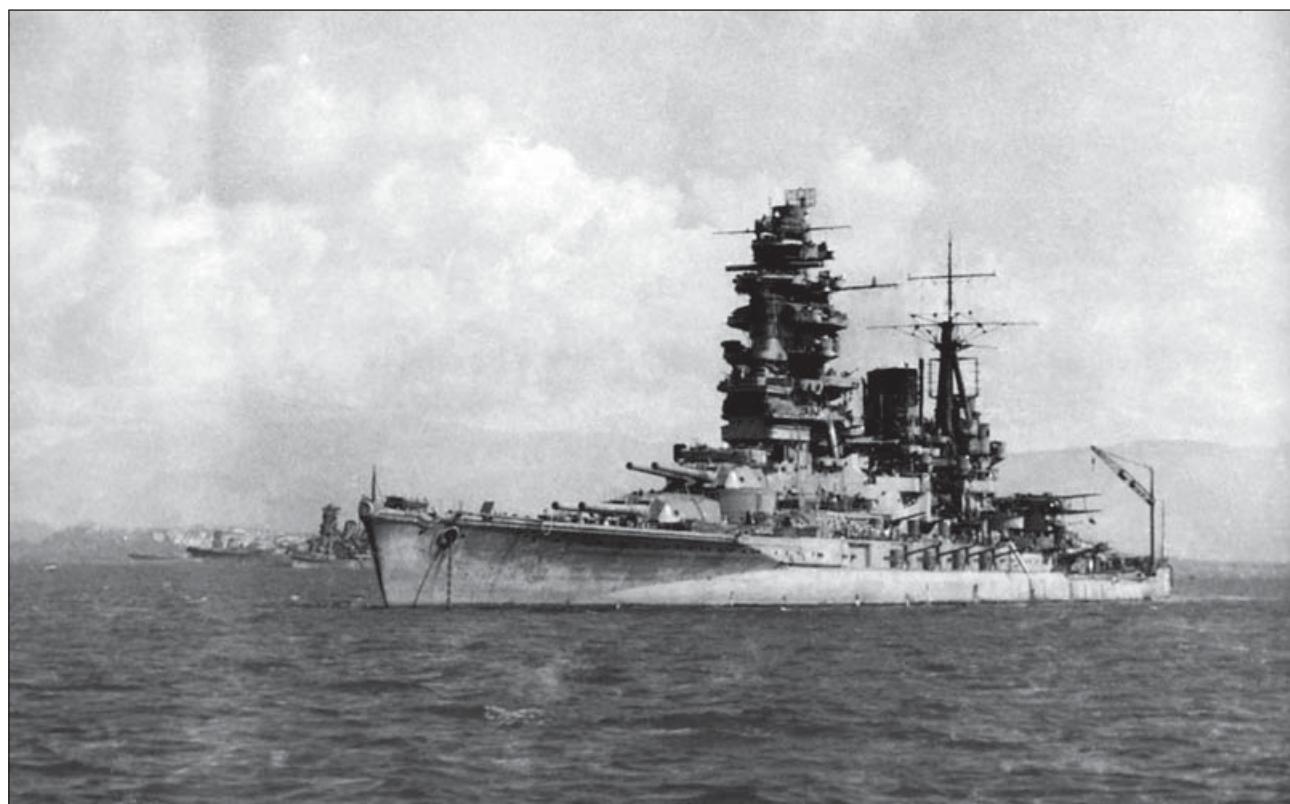
В начале ноября основные силы Второго флота совершили демонстрационную вылазку из Брунея, пытаясь отвлечь на себя внимание американцев, чем прикрыть крупные войсковые конвои, совершившие переход из Манилы в Ормок (на западном берегу о. Лейте). Увы, эта типичная японская многоходовая морская операция закончилась сокрушительным разгромом конвоя ТА № 3.

8 ноября, за два дня до достижения транспортами берегов Лейте, силы адмирала Курита покинули Бруней в составе:

линейные корабли «Ямато» (флагман), «Нагато», «Конго», «Харуна», тяжелый крейсер «Хагуро», легкий крейсер «Яхаги», эсминцы «Юкикадзе», «Уракадзе», «Искадзе» и «Хамакадзе». Согласно оперативному замыслу, эта мощная эскадра должна была «оказать отдаленную поддержку» конвоям ТА № 3 и № 4 (читай: отвлечь на себя внимание американской авиации), а также прикрыть (таким же образом) вышедший одновременно с Курита из Брунея еще один отряд японских кораблей, следовавший в Японию транзитом через Манилу: авианосец «Дзуньё», поврежденный в бою у о. Самар тяжелый крейсер «Тоне», легкий крейсер «Кисо», эсминцы «Сигурэ», «Юцукки» и «Удзуки». Тяжелый крейсер «Асигара» вышел в море с отрядом «Дзуньё», но позже присоединился к Курита.

Достигнув района островов Прата в море Сулу, Курита повернул назад в Бруней, куда благополучно прибыл 12 ноября.

**Линкор «Нагато»,
21 октября 1944 г.**





**Эсминец «Исокадзе»,
фото 1940 г.**

Соединению «Дзуньё» без особых проблем удалось достичь Манилы, а затем проследовать дальше. В то же время для конвоя ТА № 3 эти маневры завершились плачевно.

После полуночи 10 ноября командующий TF 38 адмирал Ф. Шерман получил от командующего 3-м флотом США адмирала Хэлси радиограмму, в которой говорилось, что в проливе Балабак, между островами Борнео и Палаван, обнаружено направляющееся к Филиппинам японское соединение в составе четырех линкоров, тяжелых и легких крейсеров с эскортом эсминцев. Хэлси категорически требовал от адмирала Шермана самых решительных действий.

Авианосцы TF 38 к утру заняли позицию в 200 милях к востоку от пролива Сан-Бернардино. Палубные разведчики, посланные на запад в утренних сумерках 11 ноября, линкоров Курита, естественно, не обнаружили (в это время они уже приближались к Брунейю). Зато совсем рядом, у западного берега Лейте, разведка нашла крупный японский конвой. Таким образом, злая действительность заключалась в том, что Курита, вместо «оказания поддержки» конвою, фактически навел на него всю ударную мощь противника. В результате последовавших воздушных атак погибли четыре транспортных судна, четыре эсминца и тральщик.



**Контр-адмирал
Кимура Масатоми —
командир 2-й ЭЭМ
с 22.11.1944
по 03.01.1945**

Среди организационно-штатных последствий понесенных в октябре-ноябре больших потерь в эскадренных миноносцах было расформирование 15 ноября 10-й ЭЭМ Третьего флота, а 20-го числа — 1-й ЭЭМ Пятого флота с передачей большинства уцелевших эсминцев во 2-ю ЭЭМ Второго флота. «Яхаги», спустив флаг командира 10-й эскадры, 16 ноября был назначен флагманом 2-й эскадры, заменив в этом качестве погибший «Носиро».

В командовании эскадр также произошли кадровые перестановки. Командовавший упраздненной 1-й ЭЭМ контр-адмирал Кимура Масатоми 20 ноября принял вновь укомплектованную 2-ю ЭЭМ, заменив погибшего 11 ноября ее командира контр-адмирала Хаякава. Командовавший расформированной 10-й ЭЭМ контр-адмирал Кимура Сусуму был переведен на береговую должность.

Но 16 ноября, еще до того, как новая структура приобрела завершенный вид, отряд кораблей Второго флота (линкоры «Ямато», «Нагато», «Конго», крейсер «Яхаги» и четыре эсминца 17-го днэм «Уракадзе», «Хамакадзе», «Исокадзе» и «Юкикадзе») покинул Бруней и направился к берегам Японии. В тот же день к эскуадре отряда присоединились два эсминца 43-го днэм («Кири» и «Умэ»), вышедшие со стоянки у о. Спратли и сле-

довавшие попутно в Мако (Пескадорские острова). Три линейных корабля шли на базы в метрополию, поскольку неотложно нуждались в ремонте. Остальные корабли обеспечивали охранение на переходе, в первую очередь — противолодочное. На «Яхаги» в Японию следовал контр-адмирал Кимура Сусуму, правда, уже в качестве пассажира.

К исходу суток 20 ноября отряд шел через Формозский пролив со скоростью 16 узлов (корабли экономили топливо), имея ордер кильватерной колонны: головным — «Яхаги», затем «Конго» (флаг командира 3-й ДЛК вице-адмирала Судзуки), «Нагато», замыкающим «Ямато» (флаг командающего Вторым флотом вице-адмирала Курита), эсминцы «Исокадзе» и «Хамакадзе» по левому борту линкоров, «Уракадзе» (брейд-вымпел капитана 1 ранга Тании Тамоцу) и «Юкикадзе» по правому. Незадолго до полуночи была обнаружена работа РЛС противника. После короткого обсуждения было принято решение следовать генеральным курсом с минимальным зигзагом в расчете скорее оставить опасность за кормой. Поскольку время шло, а работа вражеской РЛС не прекращалась (предполагалось, что подводная лодка, выходя в атаку, должна погрузиться), решили, что

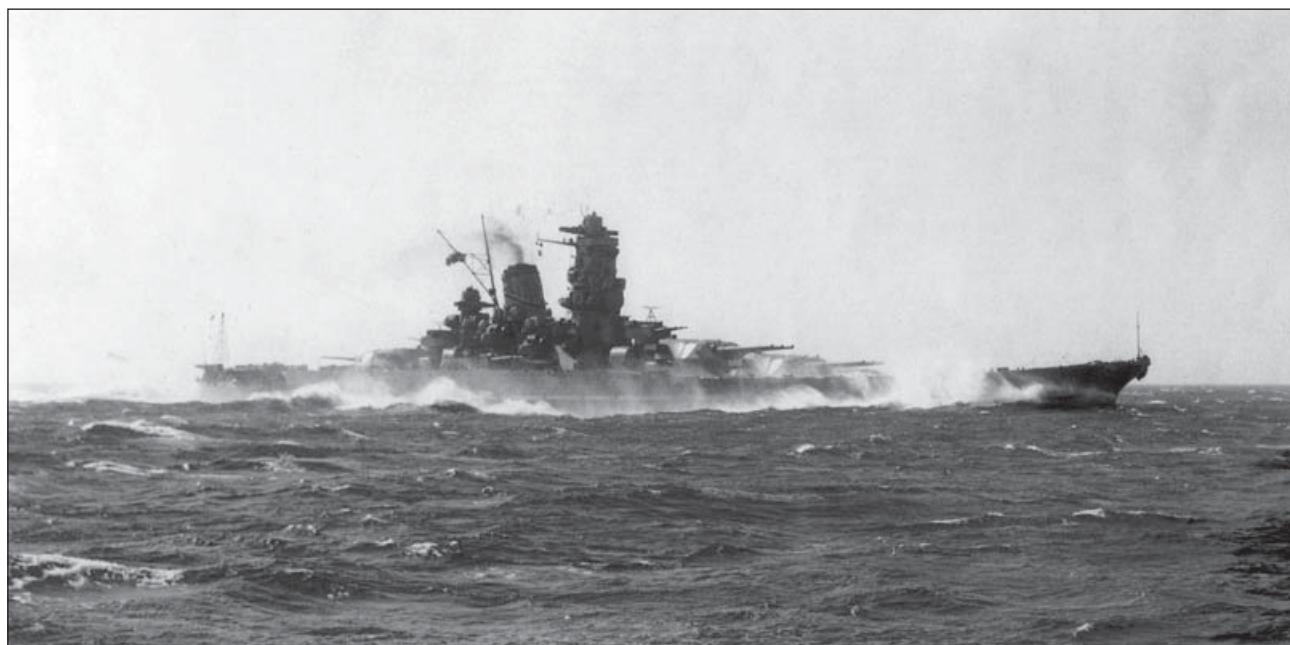
источник сигналов — ночной самолет-разведчик.

Командир американской субмарины «Силайон» (SS-315) Эли Т. Рейх обнаружил цели в 00:20, а в 00:48 правильно определил главные, как три линкора. Пользуясь ненастной ночью, он принял неординарное (для характера целей) решение произвести сближение в надводном положении.

В 02:56 с дистанции 15 кбт. субмарина, находясь на левом траверзе японского отряда, дала полный залп шестью носовыми ТА по второму кораблю в колонне («Конго»), в 02:59 были разряжены три кормовых (четвертый был неисправен) по третьей цели («Нагато»). Глубина хода торпеды составляла 10 футов (3,05 м).

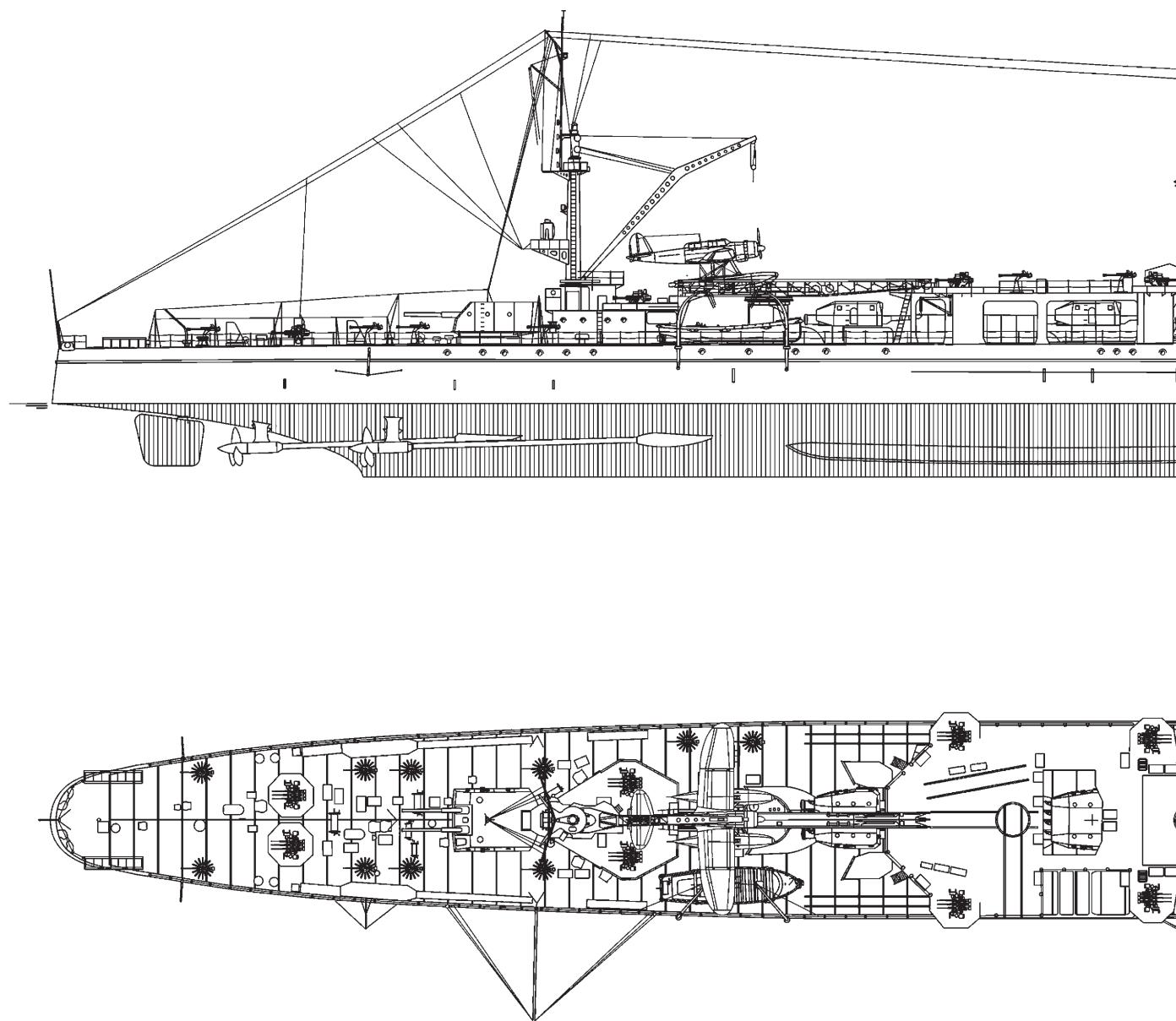
В 03:04 торпеда поразила эсминец «Уракадзе», на котором моментально произошла серия детонаций боеприпасов, и корабль быстро затонул со всем экипажем. Эта торпеда пересекла курс колонны линкоров, чего в темноте видно не было, и на мостике «Ямато» ошибочно решили, что отряд атакован с востока. В «Конго» попало две торпеды, вызвавшие разрушения борта, затопление двух котельных отделений, крен на левый борт, падение скорости. Два других

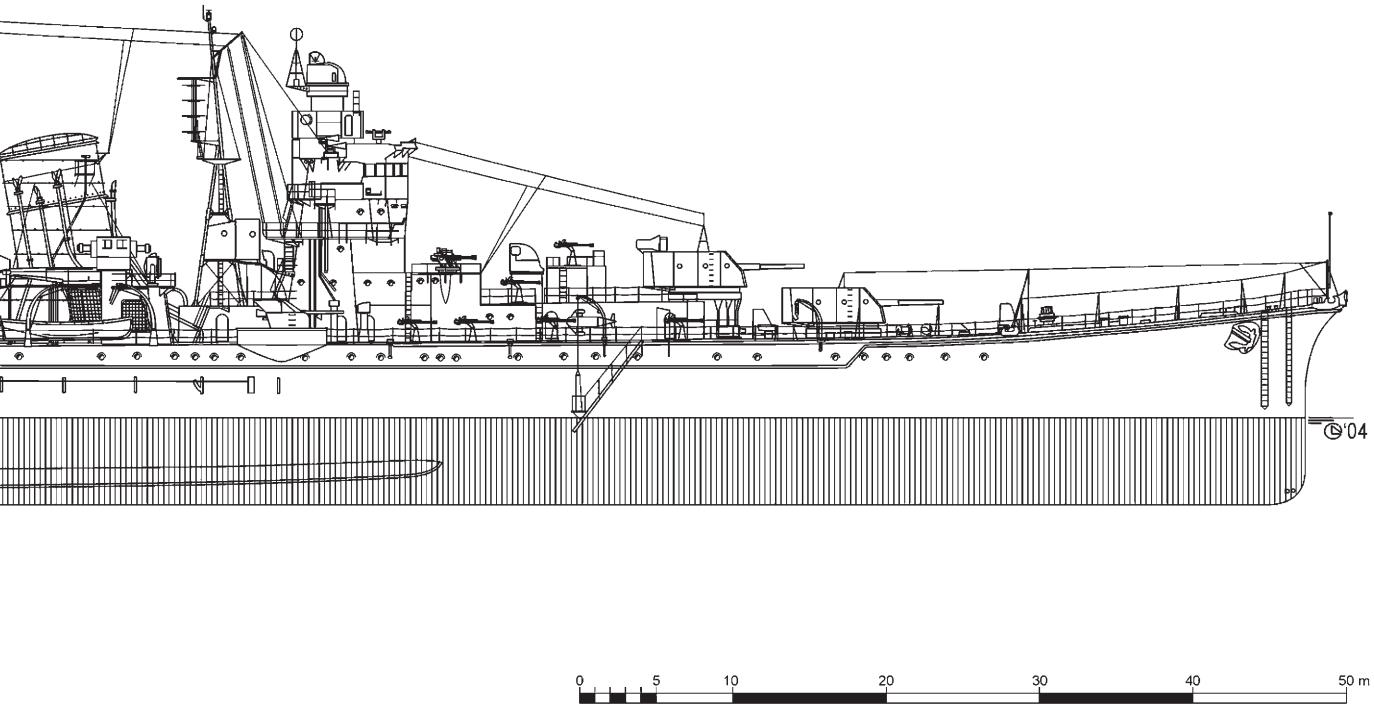
Линкор «Ямато»



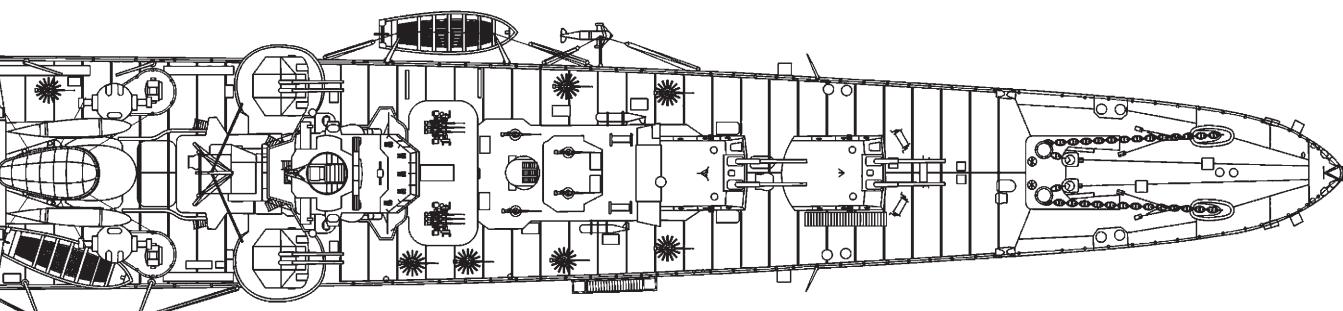
Легкий крейсер «Носиро», 1945 г.

Графика: Гжегож Новак (Grzegorz Nowak),
2004 г.





0 5 10 20 30 40 50 m





**Капитан 1 ранга
Хара Тамеити —
последний командир
«Яхаги»**

линкора резким маневром уклонились от торпед.

Субмарина продолжала преследование, и японцы знали об этом: в 04:05 была снова обнаружена работа вражеской РЛС. Выход был только один: пытаться сохранить скорость.

В 04:50 отряд разделился на две группы. Первая, возглавляемая эсминцем «Юкикадзе», из двух линкоров и крейсера, ушла вперед; с «Конго» остались два эсминца. Первоначально линкор держал 11 узлов и надеялся дойти до Килунга на севере Формозы, но вода затапливала новые отсеки, крен рос, и в 05:20 корабль потерял ход. В 05:24 на нем произошел мощный взрыв, и он ушел на дно. К утру эсминцы собрали из воды всего 13 офицеров и 224 матросов и старшин. Вице-адмирала Судзуки и командира «Конго» контр-адмирала Симадзаки среди них не оказалось.

Крейсер «Яхаги», продолжив поход в сопровождении «Ямато» и «Нагато», 24 ноября достиг берегов метрополии. Корабль прибыл в Сасебо, где встал к стенке военно-морской верфи на ремонт, продлившийся до 18 декабря. Традиционно во время этих работ было усилено легкое зенитное вооружение.

20 декабря капитан 1 ранга Ёсимура был освобожден от должности командаира «Яхаги» и назначен командином линкора «Харуна». На мостике крейсера его заменил капитан 1 ранга Хара Тамеити.

На следующий день «Яхаги» покинул Сасебо и 22 декабря прибыл в Куре. Следующие три месяца (до 29 марта) крейсер провел в акватории между Куре и Хасирадзимой, экипаж занимался тренировками. Хара пишет, что предлагал командованию провести учения в открытом море, в чем ему было отказано в связи с нехваткой топлива. Для командаира крейсера это стало откровением: «Я знал, что у нас вечная нехватка топлива, но был потрясен, узнав, что мазута не хватает даже для проведения полного цикла учений для повышения боевой подготовки экипажа».

3 января 1945 г. командинование последней «боевой» эскадрой эсминцев Императорского флота принял контр-адмирал Комура, наиболее значимой частью боевой биографии которого являлось командинование тяжелым крейсером «Тикума» (с начала войны и до сражения при Санта-Крус, где Комура был ранен), после чего были полугодовые периоды командинования линкорами «Фусо» и «Мусаси».

«Яхаги». Последний парад

В конце марта 1945 г. начались широкомасштабные боевые действия непосредственно в водах метрополии: американцы приступили к высадке на Окинаву — самый крупный остров японского архипелага Рюкю, расположенный на полпути между Кюсю и Формозой (операция «Айсберг»). 26-го числа были произведены подготовительные высадки на острова Керама, а 1 апреля войска 3-го и 24-го корпусов Армии США (102 тыс. солдат) вышли на берег на западном побережье самой Окинавы.

К этому времени возможности японской авиации по противодействию противнику над Окинавой оказались исчерпанными. Любая попытка вмешательства в боевые

действия остатков Объединенного флота также была обречена на провал. Но флот был готов сражаться до конца. В свою очередь, командинование Императорской армии выступало с категорическими требованиями участия линкора «Ямато» в противодействии высадке американских сил на Окинаве.

Операция предполагала одновременный удар по силам вторжения 600 самолетами-камикадзе и соединением кораблей во главе с линкором «Ямато». Воздушное прикрытие соединения не предусматривалось. Главнокомандующий флотом адмирал Тёда и назначенный командинющим 1-м Диверсионным соединением вице-адмирал Ито оценивали возможности назначенных

СОСТАВ И ПОТЕРИ 1-ГО ДИВЕРСИОННОГО СОЕДИНЕНИЯ 7 АПРЕЛЯ 1945 Г.

Состав 1-го Диверсионного соединения		Потери, чел.
1-е Диверсионное соединение	вице-адмирал Ито Сеити (+)	
линейный корабль «Ямато» (S)	контр-адмирал Арига Косаку (+)	3056 погибло
2-я ЭЭМ	контр-адмирал Комура Кейдзо	
легкий крейсер «Яхаги» (S)	кап.1 р. Хара Тамеити	446 погибло
17-й днэм	кап.1 р. Синтани Киити	
эсминец «Исокадзе» (S)	кап.3 р. Маеда Санео	20 погибло, 54 ранено
эсминец «Хамакадзе» (S)	кап.2 р. Маекава Кадзуе	100 погибло, 45 ранено
эсминец «Юкикадзе»	кап.2 р. Тераути Масамити	3 погибло, 15 ранено
21-й днэм	кап.1 р. Котаки Хисао (+)	
эсминец «Асасимо» (S)	кап.2 р. Сугихара Ёсиро (+)	погиб весь экипаж
эсминец «Касуми» (S)	кап.3 р. Мацумото Сохеи	17 погибло, 47 ранено
эсминец «Хацусимо»	кап.2 р. Сакава Масадзо	2 ранено
41-й днэм	кап.1 р. Ёсида Масаёси	
эсминец «Фуюцуки»	кап.1 р. Ямана Хиро	12 погибло, 12 ранено
эсминец «Судзуцуки»	кап.2 р. Хирайма Тосио	57 погибло, 34 ранено

Примечания:

(S) Корабль погиб; (+) Офицер погиб

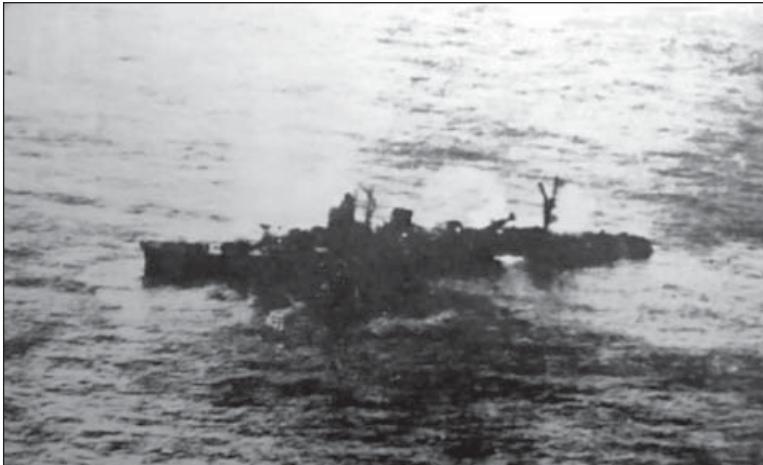
для участия в операции сил весьма скептически, но понимали, что отказ от выхода означает игнорирование последней возможности использования боеспособных единиц флота.

Корабли 1-го Диверсионного соединения начали собираться на якорной стоянке Токуяма в конце марта. Приказ № 607 на начало операции был получен в 15:00 5 апреля и в тот же день доведен до командиров кораблей.

Хара указывает, что перед строем экипажа предложил покинуть корабль всем не желающим идти в поход, но в итоге списанными на берег (принудительно) оказались только 22 курсанта и 15 больных.

Вечер 5 апреля на «Яхаги» прошел в прощальных товарищеских застольях:

«Вечером мы пригласили на борт крейсера трех командиров дивизионов и восемь командиров эсминцев на прощальную пирушку.



«Яхаги» в начале боя 7 апреля 1945 г. Обломки гидросамолета на катапульте видны на всех известных фотографиях корабля в этом бою. Возможно, разведчик был поврежден во время первого торпедного попадания

Адмирал Комура, став в данном случае гостеприимным хозяином, забыв печали и волнения, выставил из казенных запасов огромное количество саке. Он лично наполнял всем бокалы, и наша пирушка быстро превратилась в пьянку, где каждый старался расслабиться и от души повеселиться. Мы громко хохотали над старыми, заезженными анекдотами, пели песни, показывали фокусы, демонстрируя незаурядную ловкость рук. Все это сопровождалось криками восторга и аплодисментами. Между тем запасы саке истощались, а пьяным никто не был. Алкоголь не брал никого.

...Все были до противного трезвы, когда спускались по трапу на ожидающие их шлюпки, чтобы разъехаться по своим кораблям.

Когда гости уехали, капитан 2-го ранга Утино¹ пригласил адмирала Комуру и меня в кают-компанию, где на свою пирамику собрались старшие офицеры корабля, которых было примерно двадцать человек. Мы взаимно поднимали тосты друг за друга, поглотив еще несколько литров саке. Мы пели флотские песни

¹ Утино Синити [50] — старший офицер крейсера «Яхаги» с 20.01.1944, капитан 1 ранга с 01.05.1944, контр-адмирал посмертно.



Командир 1-го Диверсионного соединения контр-адмирал Ито Синити (слева) и командир 2-й эскадры эсминцев контр-адмирал Комура Кейдзо

и весело смеялись с корабельными офицерами...

Затем адмирал, Утино и я отправились в кают-компанию к младшим офицерам, где тоже шумела прощальная пирушка. Мы спели с ними несколько песен и обменялись тостами. К 23:30 все закончилось, и офицеры разошлись по каютам».

После этого, Хара, Комура и Утино решили пройти по кубрикам:

«Тесные помещения, освещенные тусклым светом синих ночных ламп, были заполнены сотнями подвесных коек. Не было слышно ни звука, кроме похрапывания мирно спящих моряков.

...Утино сказал мне:

— С матросами все в порядке. Они спят как дети с полной надеждой и уверенностью в вас. Они знают, что как бы ни страшна была наша миссия, вы сделаете все возможное, чтобы позаботиться о них.

Какое-то непонятное чувство счастья и восторга охватило меня. Огромное количество выпитого алкоголя начало действовать, я почувствовал головокружение, покачнулся и внезапно стал совершенно пьяным. Слезы потекли по моим щекам, я прильнул к надстройке и закричал:

— Ниппон Банзай! «Яхаги» Банзай! Ниппон Банзай! «Яхаги» Банзай!

Это было последнее, что я запомнил из этой незабываемой ночи. Утино дотащил меня до каюты, где я рухнул на койку».

Тем временем воздушная разведка США контролировала местонахождение «Ямато». На «Яхаги» отследили появление над стоянкой B-29 — одного в 01:00, еще двух в 04:00.

С утра 6 апреля с крейсера выгрузили все лишнее. В 10:15 от его борта отошла последняя шлюпка, которая увезла прощальные письма членов экипажа родным и близким. Хара написал супруге, что «счастлив и горд» представившейся возможностью командовать крейсером в походе к Окинаве.

6 апреля в 15:20 1-е Диверсионное соединение покинуло стоянку и вышло в последний поход. Оно включало линкор «Ямато», легкий крейсер «Яхаги»

и восемь эсминцев. Корабли не имели полного запаса топлива и продовольствия, но несли полный боекомплект. Достигнуть Окинавы планировалось на рассвете 8 апреля. Противолодочное обеспечение выхода соединения возлагалось на эсминцы «Ханадзуки», «Кая» и «Маки». Эти корабли имели топлива только до выхода из пролива Бунго и возвращения в Куре. После выхода из пролива Бунго (20:00) противолодочный эскорт провожал корабли вице-адмирала Ито еще около часа, а затем повернулся назад. Соединение построилось в ордер ПЛО и держало ход в 22 узла. Хара указывает, что впервые с момента своего командования кораблем для проверки



«Яхаги» под атакой американских самолетов 7 апреля 1945 г. Фото сделано в самом начале боя, когда крейсер лишился хода после торпедного попадания в правый борт (однако на этой и всех других фотографиях пятно топлива разлито по левому борту), но до того, как башня № 2 была разрушена прямым бомбовым попаданием. На катапульте виден разбитый гидросамолет



«Яхаги» стоит в расплывающемся пятне топлива после торпедного попадания в начале боя 7 апреля 1945 г.
Фото с самолета авианосца «Йорктаун» (CV-10)

машин разогнал (на короткое время) крейсер до 35 узлов.

Вечером 6 апреля субмарины «Тредфин» (SS-410) и «Хэклбек» (SS-295) обнаружили японские корабли, о чем немедленно проинформировали свой штаб. Уничтожение «Ямато» было возложено на палубную авиацию TF 58 вице-адмирала Марка Митшера (в бою участвовали оперативные группы TG 58.1 и TG 58.3, действовавшие 386 самолетов: 180 истребителей, 75 пикировщиков, 131 торпедоносца). С рассветом 7-го числа японские корабли прошли мимо южной оконечности о. Кюсю, перестроившись в 06:00 в круговой ордер ПВО с «Яхаги» во главе, линкором в центре и радиусом кольца эсминцев около 1500 м. Соединение держало ско-

рость 24 узла и каждые 5 минут выполняло зигзаг.

Согласно боевому донесению 2-й ЭЭМ, в 08:15 с «Яхаги» был запущен бортовой гидросамолет. Вероятнее всего, он имел задачу поиска подлодок противника; его судьба автору не известна. Второй самолет крейсера остался на его катапульте и во время последовавшего боя был уничтожен.

Корабли вице-адмирала Ито были обнаружены палубными разведчиками TF 58 в 08:32. После этого американские самолеты несколько раз появлялись в видимости кораблей, но не атаковали, лишь поддерживали контакт. Попытки вести по ним огонь успеха не имели.

Из-за неисправности машин эсминец «Асасимо» в 06:57 начал отставать от ор-

дера. Он скрылся из виду, дважды, в 12:10 и 12:21, докладывал по радио о том, что атакован самолетами противника, и пропал. Только после войны в Японии стало известно, что днем 7 апреля одинокий корабль был потоплен американской авиацией со всем экипажем (поврежден бомбардировщиками в 12:45 с потерей скорости хода; добит торпедоносцем в 13:05).

Около 11:30 сигнальная станция на о. Амами-о-Сима сообщила о 250 самолетах противника, следующих в северном направлении. По расчетам до боя оставался час, с флагмана приказали увеличить расстояние между кораблями до 5000 м, экипаж «Яхаги» на скорую руку пообедал.

В 12:20 с «Ямато» сообщили об обнаружении радаром большой группы самолетов на дистанции 30 000 метров по пеленгу 35° с левого борта. Последовал приказ всем кораблям увеличить ход до 30 узлов и подготовиться к отражению воздушного налета.

Визуально американские самолеты были обнаружены около 12:30. Хара вспоминает:

«— Слева по носу два самолета!

Я взглянул в указанном направлении, но увидел не два, а двадцать, тридцать, сорок и более самолетов, сыпавшиеся из облаков, как ось из гнезда. Было 12:32, когда я отдал приказ открыть огонь».

Необходимо сказать, что «Яхаги», являясь второй по значимости целью в соединении из десяти кораблей, одновременно был самым уязвимым и, однозначно, обреченным на гибель, поскольку не имел ни оборонительных возможностей линкора, ни маневренности эсминцев, в связи с чем его присутствие в составе соединения было совершенно бессмысленным. Вместе с тем, как было сказано выше, поход 1-го Диверсионного соединения лишь в самую последнюю очередь имел военный смысл.

Первое же торпедное попадание в крейсер (в левый борт прямо на миделе) стало фатальным. Пораженный торпедой корабль «как слепой безумец, еще в течение нескольких минут куда-то шел, виляя то



вправо, то влево, и вдруг, задрожав, резко и страшно остановился!

Это было немыслимо, что несущийся на полной скорости корабль такого размера может так внезапно лишиться хода от попадания всего одной торпеды. Я еще больше остолбенел, когда, не веря своим глазам, взглянул на часы. Было 12:46. Мы сражались всего 12 минут!»

Машинное отделение оказалось затопленным, все находившиеся в нем погибли, корабль лишился хода, восстановить который экипаж уже не смог. Пока Хара пытался получить доклад о повреждениях, крейсер атаковали пикировщики, и последовало прямое бомбовое попадание в погреба.

Интенсивность вражеской атаки во время первого налета, в котором участвовало

Эсминец «Исокадзе» маневрирует возле потерявшего ход «Яхаги», 7 апреля 1945 г.



На с. 112–113: гибель «Яхаги», 7 апреля 1945 г. на завершающей фазе атаки, длившейся примерно с 13:45 до опрокидывания крейсера в 14:05. Фото с самолета авианосца «Йорктаун» (CV-10)

150 самолетов, была чрезвычайно высока. Эсминец «Хамакадзе» в 12:45 был остановлен прямым бомбовым попаданием, а спустя две минуты поражен торпедой. Корабль разломился пополам и, просев в воду серединой, стремительно погрузился. «Ямато» получил до четырех бомбовых и четыре торпедных попадания.

Атака второй волны началась в 13:45, когда «Яхаги» дрейфовал без хода. Крейсер атаковало около 50 самолетов. Уже около 13:50 в правый борт попали две торпеды (в носовую и кормовую части). После этого последовало прямое бомбо-

вое попадание в одну из носовых башен (источники расходятся в конкретизации номера), перебившее ее расчет. Начавшийся в носовых погребах пожар удалось потушить, приведя в действие систему затопления.

По инициативе минного офицера капитан-лейтенанта Такеси Камеяма, одобренной командиром корабля, с крейсера были отстреляны за борт торпеды (Хара пишет, что шестнадцать, т. е. включая запасные, что представляется сомнительным по хронометражу боя). Затем последовало еще несколько попаданий бомб и торпед, в результате чего крен на правый борт заметно увеличился.

Эсминец «Исокадзе» получил приказ подойти к крейсеру и принять на борт командира эскадры, однако, пока он, сбрасывая скорость, подходил к «Яхаги», сам был поражен бомбой и получил повреждения. Поэтому поциальному приказу оставить корабль экипаж «Яхаги» стал прыгать в покрытую пленкой мазута воду. Последними, как и полагается, крейсер покинули капитан 1 ранга Хара («Когда мы снимали сапоги, я отметил время. Было 14:06») и контр-адмирал Комура.

Пораженный в общей сложности семью торпедами и, как минимум, двенадцатью авиабомбами², «Яхаги» опрокинулся на правый борт и затонул в 14:05 в точке (приблизительно) 30°47' с.ш., 128°08' в.д., унеся с собой 446 человек из почти 1000 находившихся на борту. Старший офицер крейсера Утино обнаружен не был.

Цепляясь за обломки своего корабля, экипаж «Яхаги» наблюдал взрыв и гибель флагмана:

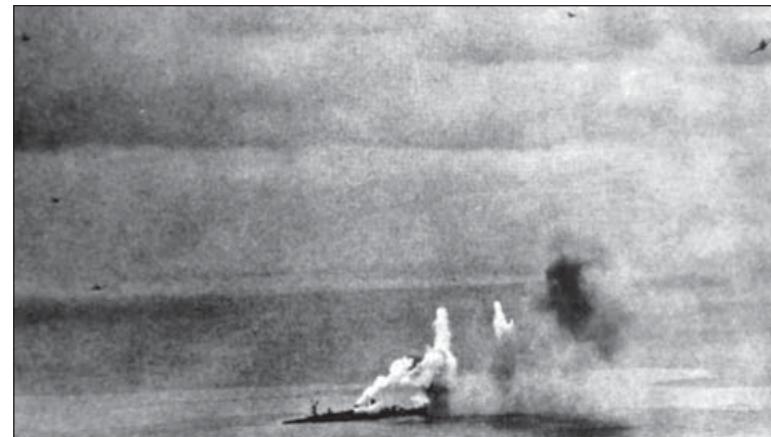
«...где-то из района ватерлинии линкора вырос столб дыма, окутавший весь корабль и сделавший его похожим на гору Фудзияма с заснеженной вершиной... Вслед за белым дымом появился черный, столб которого, окутав корабль, огромным грибом поднялся на высоту около

² Здесь, как и во многих других эпизодах войны на Тихом океане, неверно увязывать количество поразивших корабль боеприпасов с его живучестью или качеством постройки. Оно иллюстрирует лишь плотность вражеской атаки.

2000 метров. Когда дым рассеялся, мы увидели, что на поверхности воды нет ничего. «Ямато» исчез».

Комура и Хара были подобраны эсминцем «Хацусимо». Остатки соединения вернулись в Сасебо 8 апреля: «Фуюцуки» — в 08:45, «Юкикадзе» и «Хацусимо» — в 10 утра, и в 14:30, уже учтенный как погибший, приковылял покалеченный «Судзуцуки».

20 апреля «Яхаги» был номинально приписан к Объединенному флоту (в этот же день была расформирована 2-я ЭЭМ), а 20 июня 1945 г. исключен из списков.



«Сакава». Мертворожденный

Последнему крейсеру серии было суждено бессмысленное девятимесячное прозябанье в домашних базах до самого конца войны, бесславье капитуляции и сомнительная честь участника испытания атомной бомбы на атолле Бикини.

«Сакава» был передан флоту в последний день ноября 1944 г. в Сасебо. В эти дни Императорский флот переживал болезненное «структурное узаконивание» тяжелейших потерь октября-ноября. Введенный в строй корабль был первоначально подчинен ВМБ Йокосука. Под командование крейсер принял капитан 1 ранга Охара Тосимити.

7 декабря крейсер оставил «место рождения» и совершил однодневный переход в Куре.

15 января 1945 г. «Сакава» стал флагманом учебной 11-й эскадры. В этом качестве в конце зимы — начале весны крейсер принимал участие в выполнении учебных задач в акватории Внутреннего моря совместно с новыми эсминцами, передаваемыми флоту. В это же время крейсер участвовал в испытании нового покрытия, призванного снизить заметность японских подводных лодок для радаров противника: РЛС корабля осуществляла поиск своих субмарин, находящихся в надводном положении.

В период с 1 по 20 апреля «Сакава» и 11-я ЭЭМ временно передавались из подчинения Объединенному флоту во Вто-

рой флот вице-адмирала Ито. Тем самым предполагалось участие учебной эскадры в походе соединения линкора «Ямато» к Окинаве. Вопрос решился фактором банального отсутствия топлива. Корабли учебной эскадры остались в базах, тем самым благополучно лишившись возможности участвовать в последней морской баталии Второй мировой. Перспективы такого выхода для «Сакавы» очевидны: крейсер был бы обречен на гибель.

После провала операции «Тен Итиго» учебная эскадра вместе со своим флагманом вернулась в штаты Объединенного флота и к тренировкам в западной части Внутреннего моря. Однако 1 июля 11-я ЭЭМ была расформирована.

Летом 1945 г., помимо растущей воздушной угрозы со стороны палубной авиации противника, существенным фактором риска для остатков Императорского флота стало целенаправленное минирование американскими бомбардировщиками внутренних японских вод. 13 июля радиоразведка ВМС США перехватила части радиограммы с докладом командира «Сакавы» о том, что в 10:24 того же дня в непосредственной близости от крейсера произошло два взрыва мин, результатом которых стали легкие повреждения приборов. Ответ на этот доклад, также перехваченный американцами, содержал приказ о возможно-



«Сакава» в Сасебо в конце сентября 1945 г. Борт о борт с японским крейсером стоит танкер «Пекос» (АО-65), находившийся в Сасебо с 26 сентября 1945 г. для заправки судов. На заднем плане за кормой — американский эскортный авианосец



«Сакава» 15 октября 1945 г. Зенитная артиллерия (8-см пушки и 25-мм автоматы) демонтированы, но главный калибр еще на месте. Также видны антенны всех трех типов РЛС. Корабль несет идентификационную марку в виде японского флага и надпись латиницей на борту. На вертикальных поверхностях выше палубы (башни, мостик, труба, опоры самолетной платформы) заметен камуфляж

скорейшем переходе крейсера в Майдзуру (северо-западный берег о. Хонсю).

15 июля «Сакава» официально был передан в подчинение ВМБ Майдзуру, 17-го покинул район Куре и 19-го числа прибыл к месту новой дислокации. Буквально через несколько дней, 25 июля, самолеты с авианосца «Йорктаун» (CV-10) нанесли удар по этой гавани, но крейсер не пострадал.

На момент капитуляции Японии 2 сентября 1945 г. крейсер «Сакава» оставал-

ся в Майдзуру, так и не приняв участия в боевых действиях. Как и остальные боевые корабли Императорского флота, сдавшиеся в базах в метрополии, «Сакава» осенью 1945 г. был демилитаризован: с крейсера демонтировали артиллерийское и торпедное вооружение, катапульту, РЛС (антенны не демонтировались).

Корабль был исключен из списков флота 5 октября 1945 г.

«Сакава». После войны

Практически сразу после завершения батальных на Тихоокеанском ТВД со всей очевидностью обозначилась проблема возвращения к местам постоянного проживания огромного количества людей, разбросанных войной по доброй четверти Тихого океана и всему юго-восточному побережью Азии. По оценкам, возвращения домой ожидали около 6 миллионов японцев (в основном — с территории континентальной Азии), более миллиона корейских и около 40 тысяч китайских рабочих, 15 тысяч коренных жителей островов Рюкю и 7 тысяч человек с Формозы. Союзники были кровно заинтересованы в быстрейшем перевозе репатриантов, поскольку нахождение огромного числа людей вне национальных границ (в первую очередь — совершиенно боеспособных частей японской армии в Китае) служило острым дестабилизирующим фактором в регионе. Для всемерного ускорения этого процесса было решено использовать находящиеся «на ходу» корабли капитулировавшего Императорского флота — от авианосцев до сторожевиков. Одновременно союзниками осуществлялись целенаправленные поиски японских подразделений, зачастую не знающих о прекращении войны.

6 октября поисковая группа с американского эскортного миноносца «Кэрролл» (DE-171) установила контакт с подразделениями Императорской армии, удерживающими четыре небольших острова в ар-

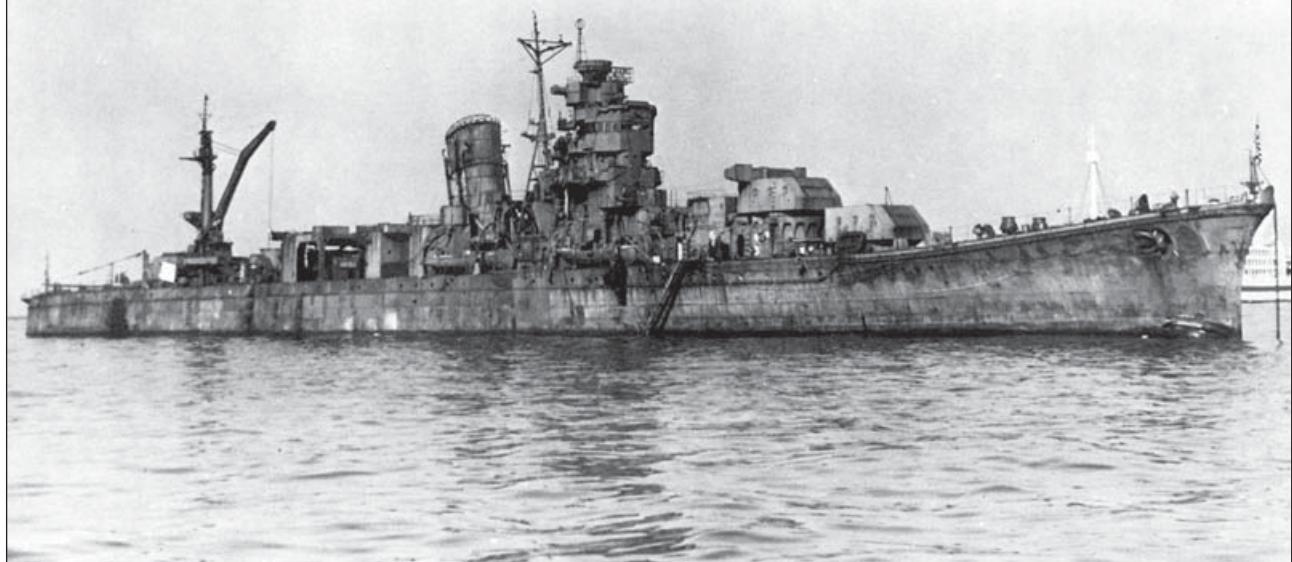
хипелаге Палау: Сонкорол, Фанна, Мерир и Тоби. После переговоров и официальной церемонии капитуляции, проведенной на палубе «Кэрролла», оказалось, что возвращению на родину подлежат 1339 японских военнослужащих. Для их перевозки был задействован «Сакава», который справился с задачей в два приема, посетив Палау 21 и 29 октября.

1 декабря «Сакава» был зачислен в Службу репатриации в качестве специального транспорта. В течение почти трех месяцев бывший крейсер совершал походы в целях репатриационных перевозок. Известно, что в этих походах корабль посетил в том числе берега Новой Гвинеи и Кореи.

Проведенные к тому времени один испытательный и два боевых взрыва атомных бомб оставили без ответа весьма актуальный для США вопрос: каков эффект воздействия атомного оружия на военно-морской флот? Как боевые корабли основных классов, транспортные и вспомогательные суда перенесут целенаправленное применение против них атомных боеприпасов? Какие технологические решения необходимо закладывать в проекты новых единиц флота с учетом возможности применения противником атомного оружия?

План операции по испытанию атомного оружия, получившей кодовое название «Перекресток», был одобрен президентом Трумэном 10 января 1946 г., ответственным за подготовку и проведение операции

«Сакаэ» 20 февраля 1946 г., за пять дней до передачи под юрисдикцию ВМС США. Корабль разоружен и готов к переходу на Бикини. Лобовые части орудийных башен заварены, в числе демонтированного оснащения — боевые прожекторы. Крейсер несет американские гюйс (48 белых звезд на синем поле) и флаг, на корме идентификационная надпись латиницей, императорский герб снят. За форштевнем видно крупное судно — плавучий госпиталь. Обратите внимание на форму кормы крейсера



был назначен заместитель начальника отдела специального оружия вице-адмирал Уильям Г. П. Блэнди, получивший должность командующего 1-м объединенным оперативным соединением (JTF 1). Начало испытаний первоначально было назначено на май 1946 г., впоследствии из-за организационных проблем перенесено на 1 июля. Местом проведения испытаний была выбрана лагуна атолла Бикини в группе Маршалловых островов.

Несмотря на разговоры политиков о том, что атомное оружие должно быть испытано на трофейных японских кораблях, очень быстро выяснилось, что наличные остатки Императорского флота не могут обеспечить репрезентативный состав флота-цели, кроме того, техническое состояние даже уцелевших единиц весьма плачевно. В результате 10 января 1946 г. президент США Гарри С. Трумэн утвердил рекомендацию КНШ использовать для проведения

испытаний списанные или устаревшие американские корабли, и среди 95 кораблей-мишеней поврежденный флот микадо был представлен всего двумя единицами: линкором «Нагато» (1920 г. постройки) и крейсером «Сакава» (ставшим единственным представителем класса «легкий крейсер» среди кораблей, определенных на закладание). Кроме них мишенями стали четыре устаревших американских линкора, два авианосца, два тяжелых крейсера, одиннадцать эсминцев, восемь подводных лодок¹, многочисленные вспомогательные и десантные корабли и доставшийся США при разделе Кriegsmarine тяжелый крейсер «Принц Ойген».

Последний поход «Сакавы» оказался довольно сложным.

25 февраля 1946 г. крейсер был переведен в Йокосуку и передан ВМС США. Обследование этого, одного из самых новых трофейных кораблей, показало его совершенно запущенное состояние: корпус кишел крысами, большая часть корабельных систем не функционировала, в трюмах скопилось большое количество воды и нечистот. Освобождение корабля от сточных вод производилось японцами, которые при помощи ведер проделали эту работу за 36 часов непрерывного труда.

18 марта «Сакава» покинул Йокосуку с американским экипажем из 165 офицеров и матросов под командованием лейтенант-командера Джесси Е. Миллера. Кроме того, на борту находились 11 японских морских офицеров, объяснявших призовому экипажу, как управлять кораблем. Несмотря на это, американские моряки при переходе испытывали определенные сложности, поскольку каждому из них пришлось заменить полтора-два человека штатного экипажа. Вместе с «Сакавой» переход совершил и «Нагато», также управляемый американским экипажем (около 180 чел.) под командованием капитана У. Дж. Уиппла. На «Нагато» работали только два винта, линкор был в состоянии держать скорость не более 10 узлов.

¹ По иронии судьбы, одной из «подопытных» субмарин оказалась потопившая крейсер «Агано» подлодка «Скейт» (SS-305).



«Сакава» перед переходом к Бикини, Йокосука, 1946 г. Между трубои и грот-мачтой крейсера видна «пагода» линкора «Нагато»

Проблемы начались 26 марта. Через оставшиеся не отремонтированными повреждения в корпусе, вызванные близкими разрывами при бомбометании 18 июля 1944 г., «Нагато» принял около 150 т забортной воды, с откачиванием которой водоотливные средства корабля справиться не могли. Для спрямления возникших крена и дифферента в кормовые отсеки было зачеканено еще около 260 тонн.



После атомного взрыва «Эйбл». Крейсер «Сакава» в центре треугольника из трех линкоров: «Арканзас», «Нагато» и «Невады». Последний выкрашен розовым, поскольку служил точкой прицеливания. Между «Сакавой» и «Невадой» — танкер-заправщик YO-160. На нижнем крае снимка — авианосец «Индепенденс». На фото видны два буксира: «Ачомави» пытается спасти «Сакаву», а «Клэмп» (между «Невадой» и «Индепенденсом») тянет на буксире к берегу подлодку «Скейт»

28 марта, в 300 милях от Бикини, поломка произошла на «Сакаве». Крейсер потерял ход, устранение неисправности в море было невозможно. С полуживого «Нагато» был заведен буксирный трос, но вскоре после начала буксировки на линкоре погас котел. Источники указывают, что на «Нагато» начались проблемы с нехваткой топлива — вероятнее всего, попадание морской воды в топливную систему. Оба корабля легли в дрейф. Ситуация усугублялась плохой погодой в месте их нахождения. Командир «Нагато» радиировал на Эниветок с просьбой о помощи.

Сперва речь шла только о дозаправке. Танкер «Никаджек Трэйл», который дол-

жен был идти из Эниветока в Иокогаму, 28 марта был направлен в район дрейфа кораблей с задачей передать топливо на «Нагато». Однако на выходе из лагуны судно наскочило на риф и было безвозвратно потеряно.

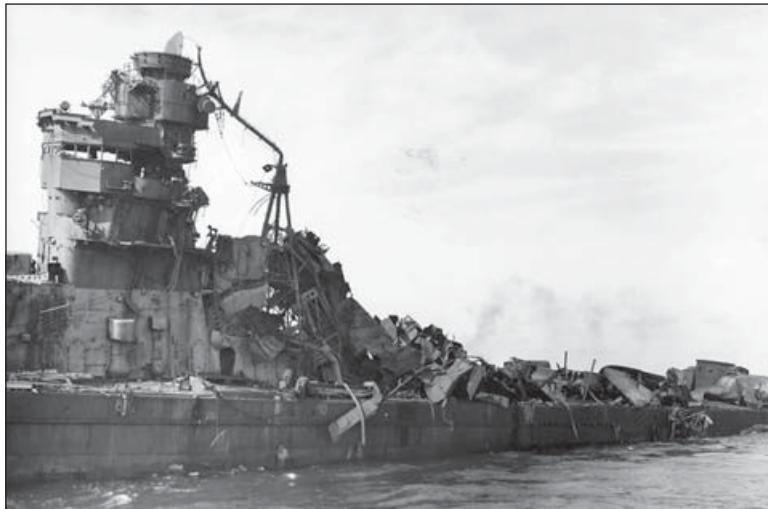
Только 30 марта к фактически терпящим бедствие кораблям из Эниветока были направлены два флотских буксира. «Тенино» (AT-115) потащил крейсер, «Клэмп» (ARS-33) впрятся в линкор. «Сакава» попал на Эниветок 1 апреля, на четыре дня опередив «Нагато» (скорость буксировки последнего составляла всего 1 узел).

Перипетии перехода и сложности быта не могли не сказываться на моральном состоянии моряков американского экипажа «Сакавы», едва ли понимавших, ради чего они терпят трудности и лишения. Пока крейсер стоял на якоре в лагуне Эниветока, пятеро американских матросов, недовольных тяжёлыми условиями службы на корабле, устроили акт саботажа: разбили несколько измерительных приборов, разрезали шланги высокого давления к клапанам топливной системы, насыпали песок в масляные и водяные насосы. Демарш завершился ожидаемым результатом: служебная нагрузка винтовых была увеличена, ремонт занял четверо суток.

В мае «Сакава» смог преодолеть последние 200 миль своего пути от Эниветока до Бикини.

Согласно организационной структуре флота-цели, собранного в лагуне Бикини, тяжелые артиллерийские корабли составили TU.1.2.1: линкоры «Арканзас» (BB-33), «Нью-Йорк» (BB-34), «Невада» (BB-36) и «Пенсильвания» (BB-38), тяжелые крейсера «Пенсакола» (CA-24), «Солт-Лейк-Сити» (CA-25) и немецкий «Принц Ойген» (IX-300), а также японские «Нагато» и «Сакава».

В центре будущего взрыва на площади в 1 кв. милю было расположено 20 крупных кораблей, что было принципиально теснее реальных ордеров. Плотность расположения диктовалась необходимостью измерения степени повреждений в зависимости от центра взрыва. На кораблях находилось обычное для них количество топлива и боеприпасов, измерительные приборы,



«Сакава» после первого испытания атомной бомбы на Бикини. Носовая надстройка удержалась на месте, все, расположенное в корму — смято взрывной волной. Корабль оседает кормой и вскоре затонет



Подводный ядерный взрыв «Бэйкер» в лагуне Бикини, 25 июля 1946 г. У правого края «ножки гриба» виден линкор «Нагато», а «Сакава» давно на дне

на нескольких (в т. ч. на «Сакаве») были размещены живые животные и птицы (обезьяны, свиньи, козы, морские свинки, крысы, мыши, куры).

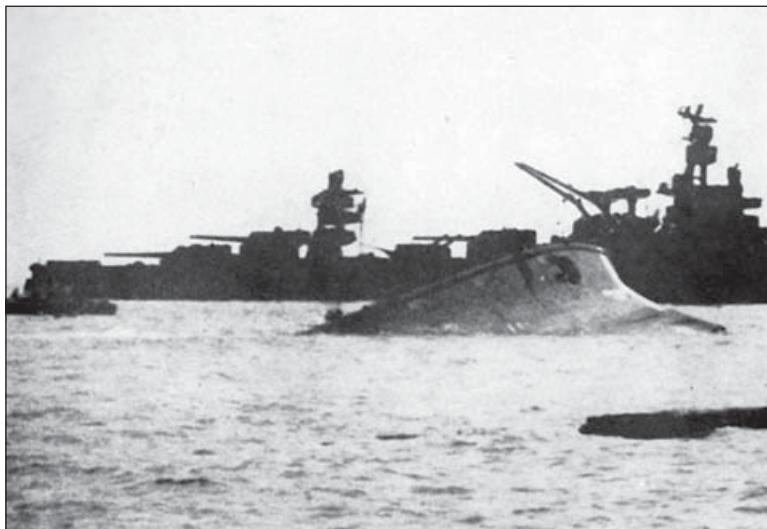
Планом первого испытания («Эйбл») предполагался воздушный взрыв атомной бомбы в 23 килотонны. Бомба была сброшена с бомбардировщика B-29 1 июля в 08:59 и в 09:00 взорвалась на высоте 158 м, в полукилометре к западу от запланированной точки. На месте взрыва возник огненный шар диаметром 500 м с температурой поверхности около 100 000 °F. Начальная скорость ударной волны составила 4,83 км/с.

Взрыв произошел в 384 м за кормой «Сакавы», и ударная волна прошла по палубе практически строго в направлении от кормы в нос. Башня № 3 устояла, но остальные конструкции до носовой надстройки (корповая, самолетная платформа, дымовая труба, кухни вентиляции) были смыты. Носовая надстройка устояла исключительно благодаря внутренним бронированным элементам. Корпус сильных разрушений не получил, но дал трещины, через которые начались течи. Кроме того, на кора-

бле возник пожар, который длился 24 часа. При первом после взрыва обследовании крейсер имел полуметровый дифферент на корму и небольшой крен на левый борт.

Крейсер, как корабль, находившийся вблизи от центра взрыва из числа оставшихся на плаву к утру следующего дня (2 июля), имел наибольшую степень радиоактивного заражения. К этому моменту из-за невозможности организации борьбы за живучесть верхняя палуба на корме ушла под воду. В 09:06 буксир «Ачомави» (ATF-148) начал тащить «Сакаву» к берегу, чтобы избежать затопления, однако сразу после начала буксировки крейсер стал крениться и оседать кормой. В 10:35 крен «Сакавы» достиг 85° на левый борт, а в 10:42 корабль затонул кормой вперед, чуть было не утянув буксир на дно. Матросам «Ачомави» пришлось срочно разрезать буксирный трос ацетиленовой горелкой.

Всего в результате воздушного взрыва затонуло пять целей («Сакава», два эсминца и два транспорта), еще четырнадцать были признаны получившими тяжёлые повреждения, по большей части от ударной



Последнее фото тонущего крейсера «Сакава» на фоне силуэта линкора «Арканзас»

волны. Радиоактивное заражение или наведенная радиоактивность на кораблях, находившихся дальше 700 метров от эпицентра, была невелика.

Второе испытание («Бэйкер») было подводным. Взрыв был произведен 25 июля в 150 метрах от остова «Сакавы», лежащего на дне на глубине около 60 метров. Разрушительное воздействие взрыва на остов не изучалось, но считалось значительным.

Впервые остов «Сакавы» был обследован в 1992 году. Крейсер был найден стоящим почти вертикально, крен на левый борт составляет менее 20°. Подводный взрыв смял носовую надстройку, но носовые башни снова устояли. Сорванные обломки мостика лежат на дне по левому борту. Информации об обнаружении останков других кораблей типа «Агано» на сегодняшний день не публиковалось.



Фото остова корабля, обследованного группой дайверов Кевина Денлея (Kevin Denley): палуба бака, надстройка, носовая группа башен

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Собенностью хода боевых действий на Тихоокеанском ТВД в 1941–1945 гг., принципиально отличавшей этот театр от Атлантики и, если угодно, от Индийского океана, являлось практическое постоянное наличие невидимой линии фронта, четко разделявшей акватории, контролируемые противоборствующими сторонами. При этом основной силой, обеспечивающей защиту «своей» акватории, была авиация, базовая и/или палубная. Глубокое вторжение в пределы обороныемого таким образом периметра было возможно лишь в форме крупномасштабной операции сил флота, безразлично — на беговой или наступательной. Этот фактор в свою очередь определил специфику применения крейсерских сил обеими сторонами конфликта: на Тихом океане для защиты коммуникаций крейсера не требовались, для нарушения коммуникаций использование их одних было невозможно¹.

Таким образом, боевая деятельность крейсерских сил флотов Японии и США утратила изначально присущую рассматриваемому классу кораблей самостоятельность и оказалась существенно привязанной к действиям различных разнородных соединений флота. Эта ситуация устраивала обе стороны, соответствуя и национальным военным доктринаам, и реально складывающейся обстановке на ТВД.

Названные соображения определили и место крейсерских сил в боевых порядках великих тихоокеанских флотов, и круг решаемых крейсерами задач. Для крейсеров Императорского флота основными из таковых являлись: уничтожение всех подклассов вражеских крейсеров (т. е., фактически, миниатюризированная по рангу и себестоимости задача линейного корабля) и лидирование эскадр эсминцев

(как в интересах линейных и/или авианосных соединений, так и в самостоятельных операциях ЭЭМ). Для решения первой задачи требовалась крупные, хорошо вооруженные и защищенные корабли, т. е. тяжелые крейсера с максимально возможными параметрами в свете складывающейся военно-политической практики. Для решения второй подходили крейсера сравнительно небольшие, но быстроходные, с приоритетом торпедного вооружения перед артиллерийским. И те и другие Японией успешно проектировались, последовательно совершенствовались и строились вплоть до Лондонского морского договора 1930 г.

Ограничения, наложенные в ходе названного форума на состав крейсерских сил, привели японских конструкторов к идеи строительства крейсеров типа «Могами» с заложенной в проект секретной возможностью превращения этих кораблей из легких в тяжелые. Ориентируясь на небывалые ТТХ, заявленные японцами, Великобритания и, что более важно, США приступили к строительству легких крейсеров третьего поколения — кораблей с водоизмещением под 10 000 т и вооружением из 12–15 152-мм орудий, т. е. единиц, фактически равных по боевым возможностям своим сверстникам из класса тяжелых крейсеров.

При этом Великобритания, построившая к 1939 г. уже 20 современных легких крейсеров, прицелившись к новинке и обнаружив ее слишком дорогостоящей, вернулась на обкатанный путь строительства двух разных ветвей легких крейсеров: кораблей для самостоятельных и/или групповых действий на коммуникациях и крейсеров для эскадр. Зато флот США, располагавший до «Бруклина» в классе легких крейсеров только реликтами типа «Омаха» (постройки 1923–1925 гг.), сопоставимыми с японскими 5500-тонниками, стал пополняться современными, сильно вооруженными кораблями большого водоизмещения, отлично подходящими для специфики Тихоокеанского ТВД и достойно смотревшимися,

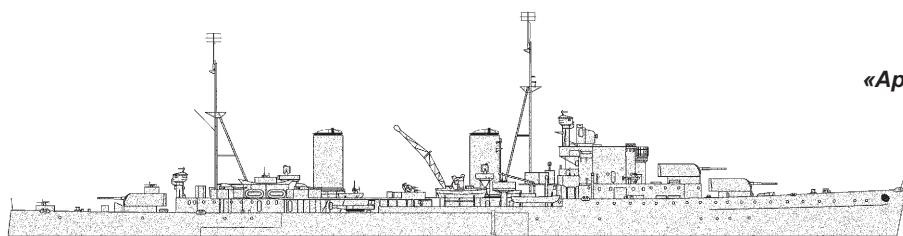
¹ Две вылазки японских крейсеров в Индийский океан (в марте–апреле 1942 г. и в феврале 1944 г.) не противоречат сказанному: в этих случаях Императорский флот действовал на другом театре и против другого противника.

как в ордерах авианосных соединений, так и в составе крейсерско-миноносных групп. Япония же, имея к началу войны 18 тяжелых крейсеров (в диапазоне от «заурядных» до «великолепных»), в классе легких осталась при тех же стандартных 5500-тонных крейсерах, проектный срок службы которых истек в 1940–1941 гг., а возможности модернизации были полностью исчерпаны.

Вместе с тем идея использования тактики крейсеров лидеров эскадр образца Ютландского сражения 1916 года на Тихоокеанском ТВД четверть века спустя оказалась утопией, причем в первую очередь — для японского флота. Выше уже была отмечена порочность излишней централизации

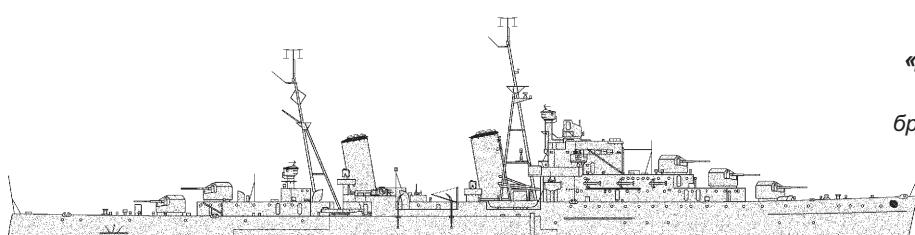
японской системы командования. Для отношений между флагманом и командиром подчиненной эскадры эсминцев (при совместном участии в бою) это означало сковывание инициативы командиров-миноносников, что в свою очередь отчуждало последних от желания проявлять таковую.

Чуть ли не единственным боем, в котором японский крейсер-лидер полностью сыграл предназначенную ему довоенными теоретиками роль, стала знаменитая «Пятница, 13-е», где флагман 4-й ЭЭМ крейсер «Нагара» сперва ввел свою эскадру в бой, а затем собрал свои эсминцы для вывода их из столкновения. И уцелел, проделав это в условиях ночной свалки на контр-



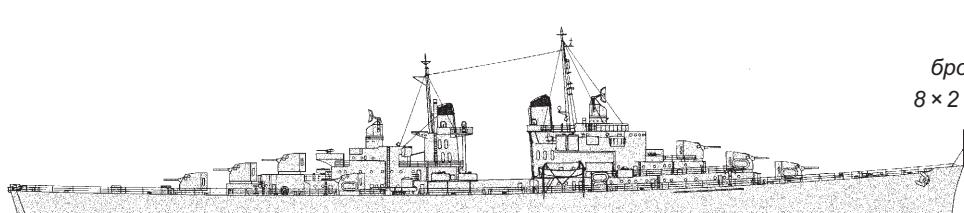
«Артемуза» (Великобритания, 1935 г.)

5220 т; 64 000 л. с.; 32,3 уз.;
броня: борт 57 мм, палуба 25 мм;
3 × 2 — 152-мм/50,
4 × 2 — 102-мм/45, 2 × 3 533-мм ТА,
1 катапульта, 1 самолет



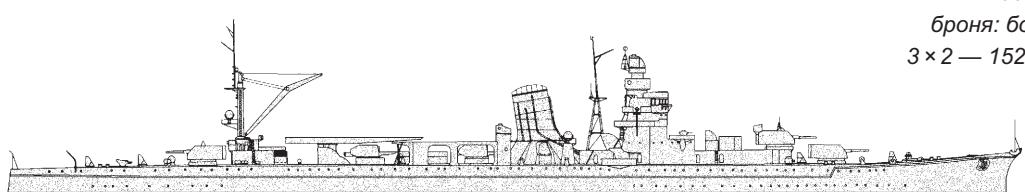
«Дидо» (Великобритания, 1940 г.)

5600 т; 62 000 л. с.; 32,25 уз.;
броня: борт 76 мм, палуба 25–51 мм;
5 × 2 — 133-мм/50,
2 × 4 — 40-мм авт.,
2 × 3 533-мм ТА



«Атланта» (США, 1942 г.)

6700 т; 75 000 л. с.; 32,5 уз.;
броня: борт 95 мм, палуба 32 мм;
8 × 2 — 127-мм/38, 3 × 4 — 28-мм/65
и 8 × 1 — 20-мм авт.,
2 × 4 533-мм ТА



«Агано» (Япония, 1942 г.)

6650 т; 100 000 л. с.; 35 уз.;
броня: борт 55 мм, палуба 20 мм;
3 × 2 — 152-мм/50, 2 × 2 — 76-мм/65,
2 × 3 — 25-мм авт.,
2 × 4 610-мм ТА,
1 катапульта,
2 самолета

курсах. Все остальные примеры красивого боевого маневрирования, такие как сражение в Яванском море (27–28.02.1942 г.), бой у Батавии (в ночь на 01.03.1942 г.), ровно как и бой у Командорских островов (26/27 марта 1943 г.) никаких лавров именно японскому крейсеру-лидеру ЭЭМ не принесли. Вместо того чтобы быть на острие атаки, по сути он оставался *при флагманском «убийце крейсеров»*, в то время как японские тяжелые крейсера становились либо творцами побед, либо виновниками разочарований. Зато потери в боях японские лидеры несли регулярно. Выделяясь на фоне подопечных своими размерами, легкий крейсер слишком быстро становился жертвой сосредоточенного огня (флагман 2-й ЭЭМ «Дзинцу» при Коломбангаре 13 июля 1943 г., флагман 3-й ЭЭМ «Сендай» у Бугенвиля 1 ноября 1943 г.) или авиации (флагман 4-й ЭЭМ

«Юра» у Гуадалканала 25 октября 1942 г.). Можно не сомневаться: если бы контр-адмирал Танака в бою у Тассафонга держал свой флаг на крейсере, он потерял бы флагман, а возможно, и более чем один эсминец.

С другой стороны, сформировавшаяся к концу 1942 г. тактика действий американских крейсерско-миноносных групп, где корабли двух классов («большие» легкие крейсера и эсминцы) выступали на паритетных началах, взаимно дополняя возможности друг друга, в ходе кампании на Соломоновых островах 1943 года себя полностью оправдала. Можно сколько угодно говорить о технических недостатках американских «больших» легких крейсеров и их послевоенной бессмысленности, но именно эти корабли, действуя вместе с эсминцами, навсегда выдалили противника к северу от Бугенвиля. Причем вочных боях.

**Группа офицеров
«Агано». Сасебо,
30 октября 1942 г.
Обратите внимание
на гражданское лицо
во втором ряду**



ПОВРЕЖДЕНИЯ И ГИБЕЛЬ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

Крейсер	В строю с	Повреждения и гибель	
«Агано»	31.10.1942	05.11.1943	Легкие повреждения: в результате близкого разрыва АБ у борта. Осколками повреждено 76 мм орудие. Погиб 1 чел.
		11.11.1943	Средние повреждения: попадание авиаторпеды Mark 13 в корму. Аварийный ремонт силами экипажа. Раненые в результате обстрела с самолетов.
		12.11.1943	Средние повреждения: попадание торпеды с амер. ПЛ «Скэмп» (SS-277). Потерял ход. Ремонт на Труке силами плавмастерской «Акаси».
		16.02.1944	Потоплен: попадание в правый борт двух торпед Mark 14 с амер. ПЛ «Скэйт» (SS-305). Обширные затопления. Погибло около 180 чел. Затонул 17.02.1944.
«Носиро»	30.06.1943	05.11.1943	Поражен неразорвавшейся авиаторпедой Mark 13. Потерь нет.
		01.01.1944	Попадание АБ в башню ГК. Погибло 10 чел. Ремонт в Йокосуке (совмещен с модернизацией).
		25.10.1944	Попадание 127-мм снаряда с американского ЭМ со стороны правого борта.
		26.10.1944	Потоплен: попадание авиабомбы и двух авиаторпед Mark 13; пожар в погребе зенитной артиллерии, затопление КО. Перевернулся. Погибло около 500 чел.
«Яхаги»	29.12.1943	07.04.1945	Потоплен: попадание не менее 6 авиаторпед и 12 АБ. Перевернулся. Погибло 446 чел.
«Сакава»	30.11.1944	–	Служба без повреждений

При этом в сравнении хоть с «Бруклином», хоть с «Кливлендом» крейсер типа «Агано» смотрится немногим лучше «Нагары», невзирая на разницу между последними в 20 лет и полторы тысячи тонн.

Итожа сказанное, отмечаем: лидируемые легкими крейсерами эскадры эсминцев Императорского флота до лета 1942 г. успешно играли роль своры гончих, выгоняя врага под восьмидюймовки и торпеды(!) тяжелых крейсеров. Во второй половине 1942 г. японские ЭЭМ были вытеснены вражеской авиацией в темноту ночей. В 1943 г. они оказались остановлены и отброшены крейсерско-миноносными соединениями противника. А к осени 1944 г. оказались бескровленными и неспособными проде-

монстрировать на практике реализацию леглеемых довоенных тактических идей.

Оценивая непосредственно корабли типа «Агано», констатируем, что в период с 1942 по 1944 г. японский флот пополнился четырьмя единицами, которым наиболее всего соответствовали четыре британских корабля типа «Аретуза» (1935–1937 гг.), безнадежно слабые для Тихоокеанского ТВД, безотносительно к характеру возможных боевых задач.

Для японского кораблестроения корабли типа «Агано» явились безусловным и естественным шагом вперед по сравнению со «стандартными» 5500-тонными крейсерами и одновременно единственными серийными современными кораблями своего

класса в Императорском флоте периода Второй мировой войны. Среди сопоставимых иностранных аналогов их отличало мощное торпедное вооружение, наличие двух бортовых гидросамолетов, более сильное (в модернизированном варианте) легкое зенитное вооружение.

«Агано» был спасен после торпедного попадания в середину корпуса 12 ноября 1943 г. и выдержал последовавший затем трехдневный переход. Гибель же трех кораблей рассматриваемого типа в результате двух («Агано», «Носиро») и более («Яхаги») торпедных попаданий с поражением (во всех случаях) зоны котельно-машинных отделений является обычной ситуацией для легких крейсеров всех флотов и не бросает тени ни на качество постройки, ни на организацию борьбы за живучесть.

Вместе с тем создание крейсеров типа «Агано» в свете привязки проекта к решению конкретных тактических задач лидирования миноносных соединений поставило полезность их строительства под большое сомнение. Как было показано выше, тактические задачи, служившие стержнем проекта, в реальных обстановке и времени оказались бессмысленными. Интересно и показательно, насколько фраза контр-адмирала Коянаги Томидзи (при Лейте — начальник штаба Второго флота), в которой он оценивает перспективу массовой торпедной атаки в битве за Филиппины, может быть отнесена непосредственно к крейсерам типа «Агано»: «Если бы даже какие-то наши корабли сумели бы остаться на плаву после такой атаки, они все равно не имели бы воздушного прикрытия, и такой флот плавучих коробок был бы уничтожен противником. Их существование или гибель никак не влияли на общий ход войны, и Япония все равно катилась к окончательному поражению».

Крейсера типа «Агано» на Тихоокеанском ТВД не имели противников для успеха в артиллерийском бою. Выход «Агано» и «Носиро» 6 ноября 1943 г. к Бугенвилю при встрече даже с двумя «кливлендами» завершился бы катастрофой, а у контр-адмирала Меррилла «кливлендов» было четыре.

В своем проектном виде крейсера типа «Агано» не представляли никакой ценности в ордере ПВО. Возможное перевооружение «Носиро» на 4×2 100-мм закрытые установки выводило бы зенитный потенциал корабля на новый уровень, но для состояния производственной базы и в требуемые сроки было невыполнимым. Одновременно, такое перевооружение превращало в балласт условно-универсальный главный калибр крейсера. В свою очередь, корабль водоизмещения «Агано» с вооружением из одних лишь 100-мм «универсалок» — а такие варианты японцами изучались — для реалий Тихоокеанского ТВД выглядит не слишком убедительно, а для Императорского флота — чересчур расточительно².

Как было показано выше, крейсерские операции для Тихоокеанского ТВД были не свойственны, эти функции в проект «Агано» не закладывались.

На фоне вышеперечисленного такие недостатки крейсеров рассматриваемого типа, как открытое хранение самолетов или использование артиллерии «б/у», становятся непринципиальными, а единственной, полностью решенной кораблестроителями задачей представляется создание более комфортных условий работы и размещения штаба эскадры.

Наконец, ошибочно ограниченный своим предназначением «Агано» (даже без учета реальных возможностей японского кораблестроения) был не в состоянии оставить жизнеспособное потомство. Проект С-44, разработанный МТД весной 1941 г. на основе С-41 который, гипотетически мог бы дать японцам крейсер в развитие типа «Агано» с четвертой двухорудийной 15-см башней и второй парой спаренных 8-см зениток, предназначавшийся для лидирования эскадр(!) эсминцев типа «Симакадзе», не стоил бумаги, на которой был создан.

² Помимо этого, под большим вопросом количество подобных кораблей, которое японцы могли бы ввести в строй до 1945 г. Едва оно превышало бы 5 единиц, причем, очевидно, при условии отказа от постройки крейсеров типа «Агано», а возможно и «Оёдо».

Источники и литература

- Нимиц Ч., Поттер Э. Война на море (1939-1945). Пер. с англ. – М.: Воениздат, 1965.
- Поттер Э.Б. Адмирал Нимиц. Пер. с англ. – М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2003.
- Роско Т. Американские подводные лодки во Второй мировой войне. Пер. с англ. – М.: АСТ, 2004.
- Хара Т. Одиссея самурая. Пер. с англ. – СПб.: Облик, 1997.
- Холмс У. Победа под водой. Пер. с англ. – М.: Воениздат, 1968.
- Шерман Ф. Американские авианосцы в войне на Тихом океане. Пер. с англ. – М.: Воениздат, 1956.
- The Campaigns of the Pacific War. – Washington: US Government Printing Office, 1946.
- Campbell J. Naval Weapons of World War II. – Annapolis: Naval Institute Press, 1985.
- Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946. – London: Conway Maritime Press, 1980.
- Dull P. A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941–1945). – Annapolis: Naval Institute Press, 1978.
- Fukui S. Japanese Naval Vessels at the end of World War II. – London: Greenhill Books, 1992.
- Japanese Navy in World War II. – Annapolis: United States Naval Institute, 1969.
- Jentschura H., Jung D., Mickel P. Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945. – Annapolis: Naval Institute Press, 1986.
- Hreachmack P. The Painter's Guide to WWII Naval Camouflage. – Phoenixville: Clash of Arms Games, 1996.
- LaCroix E., Wells L. Japanese Cruisers of the Pacific War. – London: Chatham Publishing, 1997.
- The Maru Special: Japanese Naval Vessels No.5. – Tokyo: Maruzen, 1976.
- Morison S.E. History of United States Navy Operations in World War II. Vol.XII: Leyte. – Boston: Little, Brown & Co, 1958.
- Ships of the Imperial Japanese Navy. Ships of the World No.500. (Ed. by T. Kizu). – Tokyo: Kaijinsha, 1995.
- Random Japanese Warship Details // Tamiya News Supplement, vol.1-2. – б/д.
- Whitley M.J. Cruisers of World War Two: An International Encyclopedia. – Annapolis: Naval Institute Press, 1995.
- Материалы периодических изданий: «Арсенал-коллекция», «Морская кампания», «Морская коллекция», «Фотомастер»,
- Оригинальные материалы Nevitt A.D. (combinedfleet.com) и Nishida H. (admiral31.world.coocan.jp).

Список сокращений

АУ — артиллерийская установка; ВВ — взрывчатое вещество; ВЛ — ватерлиния; ВМБ — военно-морская база; ВМС — военно-морские силы; ГБ — глубинная бомба; ГК — главный калибр; ДАВ — дивизия авианосцев; ДКР — дивизия крейсеров; ДЛК — дивизия линейных кораблей; днэм — дивизион эскадренных миноносцев; ДП — диаметральная плоскость; КО — котельное отделение; КРЛ — легкий крейсер; КРТ — тяжелый крейсер; ЛК — линейный корабль; МГШ — Морской генеральный штаб; МО — машинное отделение; МТД — Морской технический департамент; ПВО — противовоздушная оборона; ПЛО — противолодочная оборона; РД — главный редуктор; РДКХ — редуктор крейсерского хода; РЛС — радиолокационная станция; САБ — светящаяся авиабомба; ТА — торпедный аппарат; ТВД — театр военных действий; ТВД — турбина высокого давления; ТЗА — турбозубчатый агрегат; ТКХ — турбина крейсерского хода; ТСД — турбина среднего давления; ТНД — турбина низкого давления; ТТХ — тактико-технические характеристики; ЭМ — эскадренный миноносец; ЭЭМ — эскадра эсминцев; TF — Task Force (оперативное соединение); TG — Task Group (оперативная группа)

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Орел Алексей Вячеславович
ЯПОНСКИЕ ЛЕГКИЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «АГАНО»

Ответственный редактор *Н. Аничкин*
Художественный редактор *П. Волков*
Корректор *И. Федорова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Руденко*

ООО «Издательство «Язуа»
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.
Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.
Тел. +7(495) 411-68-86.
E-mail: editor@yauza.moscow

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.
Тауар белгісі: «Эксмо»
Интернет-магазин : www.book24.ru
Интернет-магазин : www.book24.kz
Интернет-дүкөн : www.book24.kz
Импортёр в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы». ЖШС.
Қазақстан Республикасында импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию,
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Казақстан Республикасында дистрибутор және өнім бойынша арыз-талаптарды
қабылдаушының екілі «РДЦ-Алматы» ЖШС,
Алматы қ., Домбровский көш., 3-а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы акларат сайты: www.eksmo.ru/certification

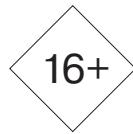
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»
www.eksmo.ru/certification
Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 16.08.2019. Формат 84x108¹/₁₆.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 13,44
Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-04-105036-8



9 785041 050368 >



В электронном виде книги издательства вы можете
купить на www.litres.ru
ЛитРес: одни клики до книг!





Для японского Императорского флота Второй мировой войны корабли типа «Агано» явились естественным шагом вперед по сравнению со «стандартными» 5500-тонными крейсерами. Они стали единственными серийными современными кораблями своего класса, от иностранных аналогов их отличало мощное торпедное вооружение, наличие двух бортовых гидросамолетов, усиленное легкое зенитное вооружение.

Эти корабли опоздали участвовать в ошеломляющих победах японского оружия, но «отметились» во всех баталиях второй половины войны. Головной корабль серии – «Агано» – участвовал в эвакуации японских войск с Гуадалканала, в сражении в заливе Императрицы Августы, а 18 февраля 1944 г. был потоплен американской авиацией. Осенью того же года его судьбу повторил систершип «Носиро», который дрался в Филиппинском море и участвовал в переброске японских войск в Сингапур. Из оставшихся двух кораблей до конца войны дожил только «Сакава», после окончания войны переданный США и погибший 1 июля 1946 г. во время испытания атомной бомбы в районе атолла Бикини.

При всех своих достоинствах крейсера типа «Агано» строились для массовой торпедной атаки соединения эсминцев с крейсером-лидером во главе. Когда тактика войны на море изменилась, они оказались обречены на гибель вместе со старой структурой миноносного Императорского флота.

ISBN 978-5-04-105036-8



9 785041 050368 >

