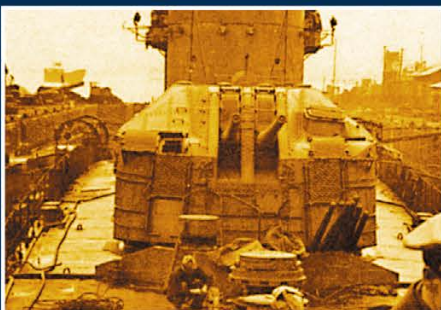


АЛЕКСЕЙ ОРЕЛ

Эсминцы ПВО Императорского флота



Эсминцы типа «Акицуки»



Алексей Орел

Эсминцы ПВО Императорского флота

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2014

УДК 355/359
ББК 68
О-65

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Орел А. В.

О 65 Эсминцы ПВО Императорского флота / Алексей Орел. – М. : Яуза ; Эксмо, 2014. – 112 с. – (Война на море).

ISBN 978-5-699-77338-1

Эти великолепные корабли отличались неповторимым силуэтом, истинно японски сочетавшим в себе грозную силу и грациозную красоту. **Эсминцы ПВО типа «Акицуки»** стали самыми современными кораблями Императорского флота, получив наиболее совершенное вооружение, средства радиолокации и управления огнем из имевшихся в Японии. По достоинству оценив прогноз генерала У. Митчелла: *«Превосходящие воздушные силы будут господствовать над всеми морскими просторами»*, японцы одними из первых приступили к реализации проекта нового типа кораблей – специализированного эсминца противовоздушной обороны, предназначенного для сопровождения авианосных соединений и сочетающего огневую мощь с отличной мореходностью и огромным радиусом действия. Вооруженные феноменальными 100-мм орудиями, превосходившими все мировые аналоги, и многочисленными зенитными автоматами, эти корабли успешно дебютировали в сентябре 1942 г., отразив налет американских «летающих крепостей», однако впоследствии чаще использовались не по прямому назначению, а как универсальные эсминцы, приняв активное участие в битвах за Соломоновы острова и Филиппины и проводив в последний поход обреченный «Ямато»...

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию обо всех без исключения эсминцах типа «Акицуки» – об их создании, службе и боевом применении, – а также объективную оценку проекта. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

**УДК 355/359
ББК 68**

ISBN 978-5-699-77338-1

© Орел А.В., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	
ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
Авиация бросает вызов флоту	5
Проектирование и классификация	7
Строительство	11
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	15
Компоновка и конструкция корпуса	15
Главные и вспомогательные механизмы	20
Вооружение	23
Экипаж и обитаемость	39
Внешние различия	39
Окраска и маркировка	43
ОРГАНИЗАЦИЯ И КОМАНДОВАНИЕ	47
Организация	47
Командиры эсминцев типа «Акицуки»	48
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	51
Гуадалканал	52
Сорок третий — год между битвами	61
В битвах авианосцев	70
Эскортные операции	82
До и после капитуляции	93
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	101
ПРИЛОЖЕНИЯ	104
ЛИТЕРАТУРА	111
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	111



Проект специализированного эсминца для сопровождения ударных авианосных соединений японского Императорского флота был разработан задолго до триумфального марша оперативного соединения вице-адмирала Нагумо по Тихому и Индийскому океанам. Идея создания подобного корабля стала следствием наиболее дальновидных оценок возрастающей мощи морской (в первую очередь – палубной) авиации, сделанных на основании анализа боевых действий японских ВМС в ходе войны в Китае.

Однако исторические реалии сложились так, что головной корабль серии – «Акицуки» – вошел в строй в июне 1942 года, на неделю опоздав к началу битвы у атолла Мидуэй. Всего же из двенадцати кораблей данного типа, переданных в состав действующего флота до капитуляции Японии, только восемь успели «понюхать пороху», причем всего пять из них использовались по прямому назначению – в ордерх авианосцев.

Формально Объединенный флот получил четыре «акицуки» (штатный состав одного дивизиона эсминцев) только к апрелю 1943 г., но ни в одном сражении полностью укомплектованный дивизион так и не участвовал. Лишь в непродолжительный период активной фазы войны, с июля по ноябрь 1944 г., в составе Императорского флота одновременно находились шесть кораблей рассматриваемого типа, но если

считать только боеспособные единицы, такой состав группировки «акицуки» был достигнут лишь 8 апреля 1945 г., на следующий день после последней морской битвы Второй мировой. Поэтому корабли типа «Акицуки» не могли реализовать себя в том качестве, в котором были задуманы и созданы.

Не являясь эскадренными миноносцами по первоначальному проекту, корабли типа «Акицуки» в полной мере поддерживали высокую репутацию японских эсминцев, участвуя вместе со своими одноклассниками в тяжелых ночных боях за Соломоновы острова, пройдя через горечь поражения в Филиппинском море и катастрофу японского флота в борьбе за Филиппины, проводив в последний поход исполинский «Ямато». Задействованные почти во всех крупных операциях флота с конца 1942 г. до начала 1945 г., неоднократно демонстрируя лучшие качества боевых кораблей японской постройки, «акицуки» подтвердили право считаться одними из выдающихся эскадренных миноносцев Второй мировой войны.

Обращаем внимание читателей, что японские фамилии и имена даны в порядке, традиционном для Японии: вначале – фамилия, затем – имя. В квадратных скобках после фамилии японских офицеров указан окончанный класс Военно-морской академии в Этадзиме.

Краткая карьера «Ницуки» хорошо символизирует службу японских эскадренных миноносцев в целом: превосходные корабли и экипажи, трудолюбивые, отважные и неоднократно побеждающие, но в конечном счёте обречённые на безотрадный конец в безнадёжной борьбе.

А.Д. Невитт, американский историк

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Авиация бросает вызов флоту

Вопреки чаяниям европейцев, Первая мировая не стала «войной за окончание всех войн». Заявившие о себе на полях ее сражений новые, доселе невиданные вооружения по окончании баталий приобрели своих «поклонников», которые сразу же взялись за разработку теорий войн ближайшего будущего. Эти теории провозглашали и обосновывали превосходство одних видов (или даже родов!) вооруженных сил над всеми остальными.

Одним из последствий подобных изысканий стало прямое противопоставление ударных возможностей авиации оборонительным способностям отдельных боевых кораблей и крупных соединений флота. До практической формы этот вопрос был доведен в Америке – стране, во-первых, единственной после Первой мировой сохранившей огромный военный и экономический потенциал, во-вторых, вознесенной итогами войны в бесспорные мировые лидеры и собирающей этот status quo за собой закрепить. Прародителем проблемы и активным сторонником будущего главенства военной авиации стал бригадный генерал армии США Уильям Митчелл, заявивший: *«Надводный корабль как система оружия исчез: эффективность зенитных орудий постоянно уменьшается и никогда не возрастет. Превосходящие воздушные силы будут господствовать над всеми морскими просторами, куда они могут достать с береговых баз. Ни один корабль, несет он самолеты или нет, не сможет оспаривать их господства»*.

Пока в небесах плавали неповоротливые «цеппелины» и стрекотали фанерные «этажерки», а последователи Митчелла с умилением следили, как в ходе учебных воздушных атак шли на дно неподвижные корабли-мишени, большинство моряков, оценивая перспективы воздушного удара по флоту в реальных боевых условиях, воспринимали безапелляционные заявления поклонников авиации с изрядной долей скепсиса. Тем временем темпы развития морских и воздушных вооружений нарастали. Если для классических сил

флота в основном это был количественный рост, то авиация, особенно морская, переживала стремительный качественный подъем, уже к концу 1920-х годов разделившись на базовую и палубную.

Начавшаяся новая мировая война быстро доказала опасную недооценку воздушной угрозы. Высокие маневренные и огневые свойства, способность к массированному применению превратили авиацию в важнейший оперативно-стратегический фактор, изменивший характер вооруженной борьбы в целом и на море в частности. Массированные воздушные атаки против сил флота в базах принципиальных новшеств в военное искусство не внесли. Удары по Кронштадту и Пёрл-Харбору (1941 г.), Рабаулу (1943 г.), Труку и Маниле (1944 г.), Килу и Куре (1945 г.) были осуществлены в светлое время суток, в условиях полного превосходства атакующих в воздухе, с применением самолетов различных типов*. Подвергшись нападению вражеской авиации в базе, флот всегда нес большие потери, несмотря на близость берега, наличие под рукой вспомогательных и спасательных судов, мощностъ береговых зенитных батарей и авиаприкрытия. Все это могло быть предсказуемо еще до войны. Однако большинство военно-морских специалистов, обсуждая в 20–30-е годы такой вид морского боя, как воздушная атака свободно маневрирующего соединения боевых кораблей, приходило к выводу о незначительности опасности, исходящей от авиации. Тем сильнее оказались потрясения от результатов первых массированных ударов по корабельным соединениям в открытом море. Действия Люфтваффе против английского флота на Средиземноморье, потопление японцами британских кораблей у Сингапура и Цейлона стали для моряков горькой неожиданностью.

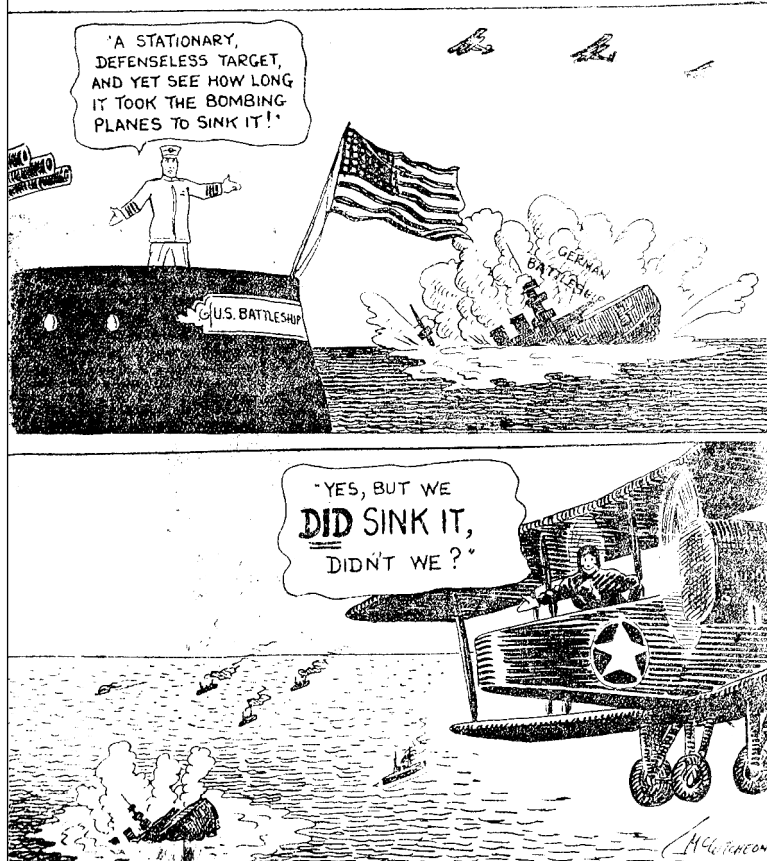
* Выбывающий из этого ряда и имеющий неоспоримые стратегические последствия налет британской авиации на Таранто (1940 г.) по количеству задействованных сил в сравнении с перечисленными воздушными ударами выглядит диверсионной акцией.

На с. 4
Эскадренный миноносец «Харуцуки» в Хиросимском заливе, 28 декабря 1944 г.
Хорошо виден установленный на носу 25-мм автомат

Линейный корабль кайзеровского флота «Остфрисланд» под бомбами летчиков генерала Митчелла у мыса Гаттерас, 20 июля 1921 г.



THE BATTLESHIP BOMBING EXPERIMENT



Карикатура из «Чикаго трибьюн» 1921 г., иллюстрирующая два взгляда на результаты опытов генерала Митчелла.

Адмирал: «Неподвижная, беззащитная мишень, и только посмотрите, как долго пришлось провозиться бомбардировщикам, чтобы потопить ее!»

Пилот: «Да, но мы ее ПОТОПИЛИ, не так ли?»

Все же определенные меры к укреплению ПВО соединений флота в довоенный период предприняты были. Ответ кораблестроителей был логичен. Достижение целей возможно двумя путями: созданием специализированных единиц ПВО, по своим тактико-техническим характеристикам способных действовать в составе оперативных соединений, либо принципиальным усилением зенитного вооружения всех кораблей основных классов. Две ведущих военно-морских державы мира в середине 30-х годов продемонстрировали оба этих подхода к решению проблемы.

Великобритания в 1935-1936 гг. перевооружила 102-мм универсальной артиллерией пару морально устаревших крейсеров типа «С»: «Ковентри» и «Кёрлю». Эксперимент признали удачным, и за ними в 1938-1940 гг. последовали однотипные «Каиро», «Калькутта», «Карлайл» и «Кюрасао». В 1942-1943 гг. была перевооружена еще одна пара – «Колombo» и «Каледон», но затем программой переделки устаревших единиц свернули – в строй вступали новые крейсера ПВО типа «Дидо», вооруженные 133-мм универсальными установками. Кроме того, с началом войны англичане, столкнувшись с серьезным противником в лице Люфтваффе, начали менять станки 120-мм пушек, увеличивая угол вертикальной наводки до 55° и вооружать эсминцы 114-мм универсальными орудиями. Немедленные меры военного времени в первую очередь были вызваны оперированием Королевского флота в непосредственной близости от материковых баз ВВС противника.

Принципиально более богатые США создавать специальные корабли ПВО не стали*. Проблема ближней зенитной обороны соединений флота была решена с американским размахом и основательностью вооружением кораблей всех классов «зенитным комплектом»: универсальные 127-мм установки (несколько моделей), плюс 40-мм «Бофорс», плюс 20-мм «Эрликон», а также принятием на вооружение снарядов с радиолокационными взрывателями.

Тем временем будущий противник ангlosаксов в Тихоокеанской войне – японский Императорский флот, – решая те же самые задачи ПВО, столкнулся с совершенно специфической проблемой.

* Заложенные в 1940 г. четыре легких крейсера типа «Атланта» были задуманы как лидеры торпедных флотилий, но в качестве главного калибра несли восемь двухорудийных 127-мм/38 универсальных артиллерийских установок Mk.29, что позволяет рассматривать их в ряду современников как крейсера ПВО.



**Британский
крейсер ПВО
«Ковентри» –
первый в мире
корабль данного
класса**

Проектирование и классификация

Своим рождением корабли типа «Акицуки» обязаны стремительному развитию морской авиации. Причем не вражеской, как кажется на первый взгляд, а собственной, японской.

В 1922 г. в Японии вступил в строй первый в мире корабль, изначально спроектированный и построенный как авианосец, – «Хосё». Вслед за этим ведущие военные флоты мира стали обзаводиться собственными авианосцами. Добрую услугу становлению нового класса оказал подписанный 6 февраля 1922 г. Вашингтонский договор, по которому ведущие военноморские державы были вынуждены «утилизировать» недостроенные «капитальные» корабли. Перестроенные с разрешения договора в авианосцы, таковые определили классический облик авианесущего корабля на четверть века вперед*. При создании эскадренных авианосцев специальной постройки, появившихся вслед за вынужденными переделками из линкоров, параметры перестроенных единиц служили очевидными ориентирами.

Военное руководство Японской империи, с самого начала XX века бьющееся над решением задачи компенсации количественного превосходства флотов вероятных противников качественным превосходством Императорского флота, верно оценило перспективы развития палубной авиации и сразу же занялось созданием флота авианосцев.

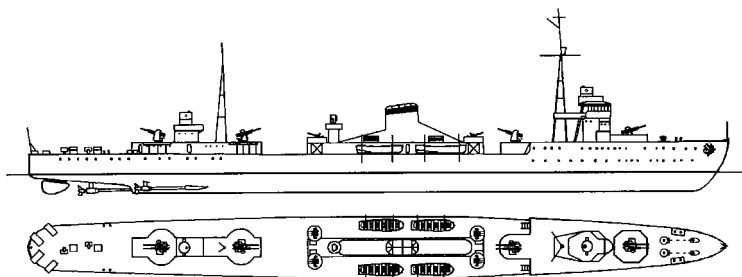
Авианосец «Акаги» вступил в строй 25 марта 1927 г., а уже 1 апреля 1928 г. в структуре Императорского флота была сформирована 1-я дивизия авианосцев («Акаги», «Хосё»). Таким образом, создание соединения авианесущих кораблей

также явилось приоритетом ВМС Японии. Важнейшим рубежом в формировании боевой структуры авианосных сил стало создание 10 апреля 1941 г. Первого Воздушного флота, который объединил пять японских авианосцев трех дивизий (1-я ДАВ: «Акаги», «Кага»; 2-я ДАВ: «Сорю», «Хириу»; 4-я ДАВ: «Рюдзё»). Суммарная ударная мощь этих кораблей в купе с приобретенным к 1940 г. в войне с Китаем опытом боевого применения палубной авиации не имел аналогов в мире и фактически служили основой военных притязаний империи на мировой арене.

На 7 декабря 1941 г. авианосные силы Императорского флота состояли из десяти авианосцев, восемь из которых были сведены в Первый Воздушный флот, еще два структурно входили в состав Первого флота (линейные силы). Наибольшую ценность представляли шесть кораблей 1, 2 и 5-й ДАВ, на которые, согласно военным планам, возлагались задачи захвата стратегической инициативы на величайшем океанском ТВД мира.

Авианосец конца 1930-х годов, имея несравнимый с военными кораблями других классов ударный потенциал, был довольно уязвим сам по себе. Функциональная специфика делала его беззащитным при близком столкновении с вражескими надводными кораблями. Размеры и маневренные качества усложняли уклонение от атак авиации и субмарин противника. Отсеки большого объема, запасы авиационного топлива и боеприпасов усложняли борьбу за живучесть. Поэтому создание японцами соединений авианосцев сразу вызвало вопрос их ближней обороны, в первую очередь противовоздушной и противолодочной. Кроме того, интенсивная деятельность палубной авиации требовала решения и задач вспомогательных, таких, как спасение экипажей самолетов (а в первоначальном рассмотрении –

* Здесь в первую очередь имеются в виду размеры, стоимость, боевые возможности и боевая ценность таких кораблей, как «Лексингтон» и «Саратога» (США), «Акаги» и «Кага» (Япония).



**Проектный вид
легкого крейсера «Тенрю» после
предполагаемого
переворужения в
крейсер ПВО,
1936 г.**

и самих аварийных летательных аппаратов), совершивших вынужденную посадку вблизи соединения.

С момента своего создания в 1928 г. 1-я ДАВ имела на каждый авианосец по одному эсминцу. Для этих целей использовались корабли 6-го днэм («Умэ», «Кусуноки», оба – типа «Каба», 1915 г.); сам дивизион находился в штате дивизии авианосцев. С мая 1933 г. 1-я ДАВ действовала как отдельный структурный элемент флота и для решения учебных и боевых задач располагала четырьмя эсминцами 2-го днэм («Минекадзе», «Якадзе», «Савакадзе», «Окикадзе», все – типа «Минекадзе», 1920 г.). На дату создания Первого Воздушного флота, помимо авианосцев, в его структуру вошли четыре эскадренных миноносца 1-го класса: в составе 1-й ДАВ – 7-й днэм («Акебоно», «Усио», оба – типа «Фубуки», 1931 г.) и в составе 2-й ДАВ – 3-й днэм («Кикудзуки», «Удзуки», оба – типа «Муцуки», 1926 г.).

Находящиеся в штатах дивизий авианосцев эсминцы в мирное время занимались спасением экипажей аварийных самолетов (за что получили прозвище «ловцы стрекоз») или выступали учебными целями, но в случае войны им надлежало обеспечить авианосцам ближнюю ПВО и ПЛО! Помимо ничтожных возможностей зенитного вооружения японских эсминцев середины 1930-х годов вставала более сложная проблема – дальнего боевого сопровождения. Если радиус действия «Акаги» составлял 8200 миль на скорости 16 узлов, то для вводимого в строй «Сёка-

ку» это значение достигало 9700 миль на 18 узлах. Использование имеющихся эсминцев в качестве эскорта ДАВ становилось объективно невозможным*.

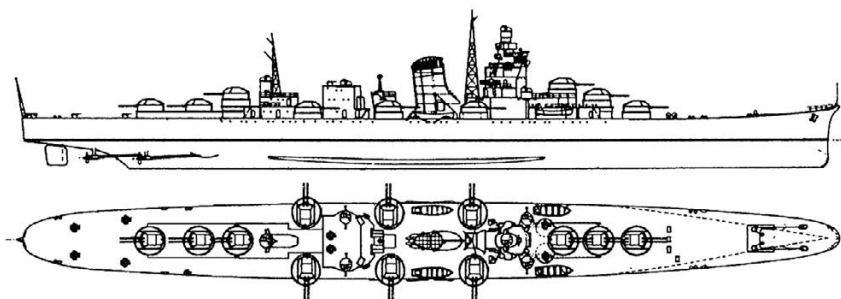
Требовался принципиально новый корабль. Но какой? По мнению МГШ, такой, который мог действовать вместе с авианосцем, в том числе в штормовом море, то есть иметь большой радиус действия и обладать отличными мореходными качествами; быть способным спасать экипажи, а также самолеты в случае вынужденной посадки на воду; формировать экран ПВО; обеспечивать ПЛО. Оставалось решить, корабль какого класса станет «базой» для нового проекта.

Первоначально МГШ собирался пойти привычным путем копирования военно-технических решений Великобритании. Однако вариант с превращением в крейсера ПВО двух старых кораблей типа «Тенрю» (1919 г.) был отклонен, в первую очередь ввиду недостаточности их дальности хода: 6000 миль на 10 уз (говорить всерьез о возможностях этих крейсеров, даже вооруженных глубинными бомбами, по ПЛО авианосных соединений не приходится). Если для перевооружения «Тенрю» предполагались 127-мм зенитки типа 89, следующие проработывавшиеся варианты (сперва с перевооружением крейсеров типа «Кума», а затем с постройкой совершенно новых единиц) «на бумаге» вооружались уже новой 100-мм/65 артсистемой тип 98 – в последнем случае двенадцать двухорудийных установок! Ни один из этих вариантов на практике реализован не был.

Выбор эсминца в качестве базового класса для создания специализированного корабля дальнего боевого сопровождения авианосцев был обусловлен следующими соображениями.

Япония к концу 1930-х годов все еще не имела современных легких крейсеров, которые могли бы послужить прототипом для постройки корабля ближней обороны авианосцев. Постройка подобного современного корабля стандартным водоизмещением в 6000–7000 т должна была занять не менее двух лет. В условиях очевидного роста напряженности в Тихоокеанском регионе, обусловленном последовательным отказом Японии от участия в договоренностях по ограничению морских вооружений, затем эскалацией агрессии в Китае, вероятность крупномасштабного конфликта к концу 1930-х годов непрерывно возрастала. При этом империя, с учетом перспективы одновременных операций двух-трех авианосных соединений, получить необходимое количество новых специализированных единиц для

* Рудименты довоенных японских представлений об эскорте авианосцев можно обнаружить в структуре флота империи и после декабря 1941 г. На начало Тихоокеанской войны в штате 3-й ДАВ состояли эсминцы «Юкадзе» (тип «Минекадзе», 1921 г.) и «Микацуки» (тип «Муцуки», 1927 г.); выведены из штата ДАВ в апреле и июне 1942 г. соответственно. С января по апрель 1942 г. в штате 4-й ДАВ состояли «Сикадзе» и «Хокадзе» (оба – тип «Минекадзе», 1921 г.). В штате 5-й ДАВ с начала войны по апрель 1942 г. находились «Оборо» (тип Фубуки, 1931 г.) и «Акигумо» (тип «Кагеро», 1941 г.). С учетом боевых задач, выполненных японскими авианосцами в 1941–1942 гг., легко оценить «ценность» подобного эскорта.



Так вполне мог бы выглядеть японский крейсер ПВО специальной постройки стандартным водоизмещением около 6500 т с двенадцатью спаренными 100-мм орудиями. Схема (слева) и модель современного автора в масштабе 1:700

их ближней обороны в сжатые сроки не успевала*.

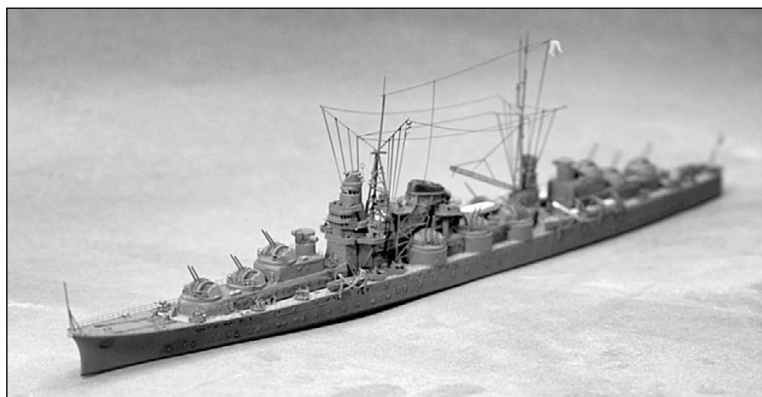
Стоимость и материалоемкость постройки 3000-тонного корабля была в полтора-два раза ниже, чем легкого крейсера, при сопоставимой эффективности. Кроме того, защищая авианосцы до последней возможности, корабли боевого эскорта были обречены на большие потери. Даже более богатые, чем Япония, морские державы не могли позволить себе рассматривать легкие крейсера в качестве «разменной монеты».

Немаловажным аспектом, определившим выбор, являлись мощности японской кораблестроительной промышленности. Верфи «Sasebo Navy Yard», «Yokohama Shipyard» и «Uraga Dock» были способны строить эсминцы, но вдвое более крупные легкие крейсера были за пределами их производственных возможностей. Этот факт увеличивал количество потенциальных подрядчиков на 3000-тонные боевые корабли практически вдвое.

Постройка кораблей класса «крейсер ПВО» проблему обеспечения противолодочной обороны авианосного соединения никаким образом не решала, а снова возвращала к невозможности использования для этого флотских эсминцев, не имевших достаточной для сопровождения авианосцев дальности хода.

Здесь необходимо сказать, что японские проектировщики и кораблестроители, в отличие от их атлантических коллег, в гораздо меньшей степени были скованы традиционными представлениями о том, какими должны быть боевые корабли. Этому способствовали следующие моменты. Собственная непрерывная история эволюции боевого корабля в Японии

* Весомость аспекта очевидна. Четыре легких крейсера типа «Агано» и два - типа «Оёдо» были заказаны в соответствии с той же «Четвертой программой завершения военных приготовлений флота», что и первые шесть «акицуки». Легко оценить разницу в сроках постройки с эсминцами «типа В»; крейсера вошли в строй: «Агано» – октябрь 1942 г., «Носиро» – июнь 1943 г., «Яхаги» – декабрь 1943 г., «Сакава» – ноябрь 1944 г., «Оёдо» – февраль 1943 г. Крейсер №137 типа «Оёдо» вовсе был отменен постройкой.



**Первоначальные требования Морского Генерального штаба к проекту
«корабля ближнего эскорта» и их изменения**

Дата	июль 1938 г.	сентябрь 1938 г.	апрель 1939 г.
Водоизмещение стандартное, т	2200	2350	2700
Скорость, узлов	35	33	
Радиус действия, миль (на скорости, узлов)	10 000 (18)	8000 (18)	
Вооружение (боекомплект, выстрелов): 10-см (400) 25-мм (6000) 61-см четырехтрубный ТА (8) бомбомет дальнего поражения бомбомет ближнего поражения бомбомет тип 94 глубинные бомбы дальнего поражения глубинные бомбы ближнего поражения глубинные бомбы тип 95	4×2 2×2 — 4 2 — 40 36 —	4×2 2×2 1 4 2 — 40 36 —	2 54
Другие требования			
Хорошая мореходность	да	да	
Деррик-кран для спасения самолетов	да	да	нет
Оборудование для дымовой завесы	да	да	

отсутствовала. Театр военных действий, на котором предстояло оперировать Императорскому флоту, принципиально превосходил по своим размерам Северную Атлантику с ее окрестными морями – колыбель европейского кораблестроения. После Первой мировой войны в проект любого японского боевого корабля закладывалась идея качественного превосходства над аналогами из состава «классических» военных флотов европейской кораблестроительной школы, для достижения которой считались хороши любые средства. Эти факторы, вкупе с весьма гибким реагированием на международные договоры по ограничению вооружений на море*, и порождали интересные решения, многие из которых стали принципиальными новшествами в мировом военном кораблестроении.

Эскизная проработка проекта корабля для эскорта авианосцев рождала единицу, до того не имеющую аналогов в Императорском флоте. Корабль стандартным водоизмещением в 2200 т первоначально получил совершенно новую классификацию: «корабль ближнего эскорта» (*Shokueikan*). Проект, обозначенный F51, был представлен МГШ в июле 1938 г.

* Начатые в Лондоне в октябре 1934 года трёхсторонние переговоры между США, Великобританией и Японией быстро зашли в тупик ввиду неприемлемой для остальных участников позиции Японии. 29 декабря 1934 г. японское правительство разослало ноту, в которой объявило о денонсации всех ранее подписанных соглашений по морским вооружениям.

Как и в случаях с другими изобретениями, созданными тогда в Японии, полет творческой мысли осадил экономические соображения, требующие создания более разносторонней боевой единицы. Дополнительную корректировку проекта, предполагавшего только артиллерийское и противолодочное вооружение, вызвал культ торпедной атаки, представлявшейся флотоводцам микадо «последним доводом» перед лицом грозных визави: в проект был внесен поворотный четырехтрубный торпедный аппарат с устройством перезарядки. Главным компромиссом между теоретиками и тактиками стал отказ МГШ от требований максимальной скорости в 35 узлов и дальности плавания в 10 000 миль – расчеты показали, что для достижения этих параметров водоизмещение необходимо будет увеличить до 4000 т. Исправленный вариант проекта был представлен МГШ в сентябре 1938 г. Стандартное водоизмещение корабляросло до 2350 т.

Дальнейшие корректировки не носили принципиального характера. Интересно лишь отметить исчезновение в окончательном варианте совершенно нелепого в боевых условиях специального оборудования (мачтовый деррик-кран) для спасения аварийных самолетов.

После этих трансформаций классификация корабля была изменена на привычное: «эсминец» (*Kuchikukan*). Все же будущие «акицуки» принципиально отличались от своих «стандартных» одноклассников. Поэтому новый подкласс кораблей получил

обозначение «эсминец 1-го класса типа В», или «флотский эскортный эсминец»*.

Теоретически создание единиц типа «Акицуки» решало сразу две задачи: авианосные соединения получали эскорт, в полной мере способный обеспечить их боевое сопровождение; флот получал сравнительно (с крейсерами ПВО) недорогие и массовые, но вполне боеспособные и, безусловно, современные специализированные корабли, необходимость в которых становилась все более очевидной. В этом раскладе был только один изъян. Для того чтобы успешно решать возложенные на них задачи с учетом стратегических замыслов японского командования, флот в самые сжатые сроки должен был получить много таких кораблей.

Справочник «Japanese Naval Vessels at the end of War» (составлен Фукуи Сидзуо, издан административным дивизионом Второго демобилизационного бюро 25 апреля 1947 г.) указывает, что корабли типа «Акицуки» «проектировались как корабли ПВО для эскадр линкоров». Безусловно, по мере ввода в строй достаточного числа эсминцев типа «В» задачи формирования ордеров ПВО для соединений флота в первую очередь решались бы с привлечением этих единиц. Однако, согласно всем остальным источникам, первоначальным мотивом их постройки все же являлась необходимость создания эскорта авианосцев. Что касается противолодочной составляющей замысла про-

Проектный штатный состав вооружения эсминца «Акицуки» на 4 декабря 1939 г.

Вид вооружения	Тип	Количество
Артиллерия	тип 98, 100-мм/65	4×2
	тип 96, 25-мм	2×2
Боекомплект на ствол	100-мм	300
	25-мм	3000
Система дымовой завесы	тип 91	1
Ручные пулеметы	тип 96	4
Пистолеты	тип 14	14
Винтовки (карабины)	тип 38	55
Противогазы	тип 93 и тип 97	336
Торпедный аппарат	тип 92 модель 4	1×4
Бомбомет	тип 94	2
Параван	тип 1 мод.1	2
Торпеды	тип 93 модель 1 мод. 2	8
Глубинные бомбы	тип 95	54
Глубинные бомбы учебные	тип 88	3
Рельсовые бомбоскаты	гидравлические тип 3	2
	управляемые вручную тип 1	4
Гидрофон	тип 92	1
Ультразвуковой гидролокатор	тип 93 модель 3	1
Эхолот	тип 99 модель 3	1

екта, то, с учетом реалий войны, вспомнить об этом военному кораблестроителю, бывшему капитану 3 ранга Императорского флота Фукуи, видимо, было неудобно.

Строительство

Первые «эсминцы 1-го класса типа В» были предусмотрены «Четвертой программой завершения военных приготовлений флота» (*Dai-Yo-Ji Kaigun Gunbi Jūjitsu Keikaku*, или сокращенно *Maru Yon Keikaku*), утвержденной 6 марта 1939 г. Интересно отметить, что шесть будущих «акицуки» были внесены в эту программу в процессе ее

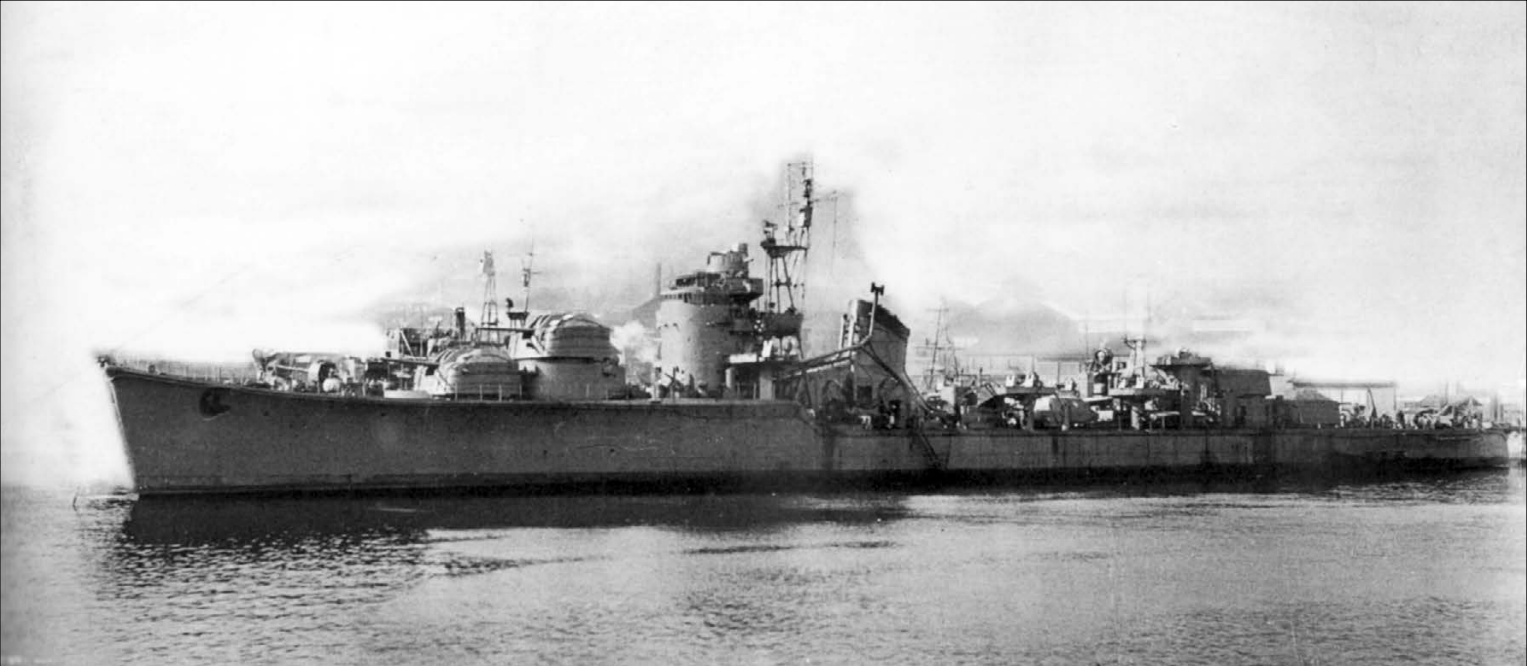
обсуждения и формирования в сентябре 1938 года взамен первоначального плана постройки предполагавшихся ею восьми флотских эсминцев. Этот момент дает представление о сравнительной стоимости эсминцев типов «А» и «В». Согласно окончательной версии документа, постройке подлежали 6 единиц типа «В», получивших

* Здесь и далее под «стандартными» эсминцами японского Императорского флота следует понимать корабли типов «Фубуки» – «Югумо», безусловно, различающиеся по ТТХ и строившиеся в течение четверти века, но по своей конструкции, архитектуре, а главное – по теории боевого применения объединяемые в практически однородную группу.

Вычленение из класса эсминцев нового подкласса – «тип В» (англоязычная версия; японское наименование «Оцу») – вызвало в дальнейшем любопытную форму внутренней классификации миноносных кораблей Императорского флота, призванную узаконить и упорядочить существенные различия между кораблями, по идее, принадлежащими к одному и тому же классу. Современные флотские эсминцы сразу стали обозначаться «тип А» (японское наименование «Ко»). Заказанный одновременно с «Акицуки» экспериментальный эсминiec «Симакадзе» (также весьма

отличный от «стандартных» одноклассников) был обозначен как «эсминiec типа С» («Хэй»). Но больше всего смятения в умы современных исследователей вопроса внесли корабли типов «Мацу» и «Татибана»: по японской классификации – «эсминцы 1-го класса типа D» («Тэй»), в трудах разных современных авторов – «эсминцы», «эскортные миноносцы» или «эсминцы 2-го класса».

Одновременно, необходимо отметить, что японская маркировка: «Ко», «Оцу», «Хэй», «Тэй», «Бо» весьма часто применялась в военно-морской технической практике и документации для обозначения подпунктов, версий, вариантов, модификаций вообще, а вовсе не была привязана исключительно к подклассам миноносных кораблей Императорского флота. Такая списочная маркировка для удобства восприятия традиционно транслитерируется латинскими буквами «А», «В», «С», «D», «Е».



«Ханацуки» на военной верфи в Майдзуру, 26 декабря 1944 г. Объекты на заднем плане заретушированы военным цензором

номера с 104 по 109*. Две первые единицы типа «Акицуки» были заложены по бюджету 1939 г. вместе с пятью эсминцами типа «Югумо». На 1940-й выделялись средства на 6 «югумо» и 4 «акицуки».

Поскольку военная угроза становилась все очевиднее, по последней предвоенной программе 1941 г. («Экстренная программа пополнения флота», *Maru Kyu Keikaku*) заказали 16 «югумо» и 10 единиц типа «Акицуки» (номера с 360-го по 369). Причем заказ кораблей произошел в сентябре 1941 г. до официального принятия программы парламентом. Де-юре бюджет на постройку трех кораблей «типа В» был утвержден на 79-й сессии парламента, открытой 26 декабря 1941 г., остальных семи – на 81-й сессии, открытой 26 декабря 1942 г.

Начавшаяся война скорректировала амбициозные планы японских адмиралов. В строй удалось ввести только 12 кораблей. Постройка заложенного в январе 1945 г. эсминца «Митицуки» уже в марте была остановлена (16% готовности). Корабль разобрали и большую часть материалов направили на производство взрывающих катеров и человекоуправляемых торпед; окончательно его разборка была завершена в 1948 г. Три последних из заказанных кораблей («Киёцуки», «Оцуки» и «Хацуки») не закладывались.

«Пятая дополнительная программа морских вооружений» (*Maru Go Keikaku*), список кораблей которой был определен в апреле 1942 г., предполагала в том числе строительство 16 эсминцев «типа В» (проект V7), которые должны были стать разви-

Эсминцы 1-го класса «типа В» в японских кораблестроительных программах

Программа (год)	Число кораблей	Номера	Водоизм. стандартное, т	Главные требования МГШ	Стоимость, тысяч йен		Примечание
					одного корабля	общая	
Четвертая программа завершения военных приготовлений флота (1939)	6	104 – 109	2600	8×10-см; 4 ТА; 33 узла; 8000 миль на 18 уз	12 090,0	72 540,0	Построены все
Экстренная программа пополнения флота (1941)	10	360 – 369	2700	8×10-см; 4 ТА; 33 узла	17 820,4	178 204,0	Построено 6 кораблей
Пятая дополнительная программа морских вооружений (04.1942) ⁽¹⁾	16	770 – 785	2980	Характеристики ЭМ типа «Акицуки»	18 387,0	294 192,0	Заказ отменен
Измененная пятая дополнительная программа морских вооружений (09.1942)	23	5061 – 5083	2701		19 194,0	441 462,0	Заказ отменен

⁽¹⁾ Программа утверждена не была.

Этапы строительства и судьба эсминцев типа «Акицуки»

Эсминец	Номер	Верфь	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй	Исключен из списков	Примечание
«Акицуки»	104	MKK	30.07.1940	02.07.1941	11.06.1942	10.12.1944	25.10.1944 +
«Теруцуки»	105	MZ	13.11.1940	21.11.1941	31.08.1942	20.01.1943	12.12.1942 +
«Судзуцуки»	106	MZ	15.03.1941	04.03.1942	29.12.1942	20.11.1945	(1)
«Хацуцуки»	107	MKK	25.07.1941	03.04.1942	29.12.1942	10.12.1944	25.10.1944 +
«Ницуцуки»	108	MZ	08.12.1941	29.06.1942	31.03.1943	10.09.1943	05.07.1943 +
«Вакацуки»	109	MZ	09.03.1942	24.11.1942	31.05.1943	10.01.1945	11.11.1944 +
«Симоцуки»	360	MZ	06.07.1942	07.04.1943	31.03.1944	10.01.1945	24.11.1944 +
«Фуцуцуки»	361	MKK	08.05.1943	20.01.1944	25.05.1944	20.11.1945	(1)
«Харуцуцуки»	362	SKK	23.12.1943	03.08.1944	28.12.1944	05.10.1945	передан СССР
«Ёцуцуки»	363	UD	25.08.1943	25.09.1944	31.01.1945	05.10.1945	передан США
«Нацуцуцуки»	364	SKK	01.05.1944	02.12.1944	08.04.1945	05.10.1945	передан Китаю
«Митицуцуки»	365	SKK	03.01.1945	постройка остановлена 03.1945			17.04.1945 (2)
«Ханацуцуки»	366	MKK	10.02.1944	10.10.1944	26.12.1944	05.10.1945	передан Британии
«Оцуцуки»	367	MZ	не закладывался, заказ аннулирован 14.12.1944				
«Хацуцуки»	368	MKK	не закладывался, заказ аннулирован 14.12.1944				
«Киёцуцуки»	369	MKK	не закладывался, заказ аннулирован 14.12.1944				

Верфь:

MKK – «Maizuru Kaigun Koshō», Майдзурю
MZ – «Mitsubishi Zosensho», Нагасаки
UD – «Uraga Dock», Токио
SKK – «Sasebo Kaigun Koshō», Сасебо

Судьба:

+ Погиб
(1) На момент капитуляции – небоеспособен
(2) Разобран на стапеле

тием типа «Акицуки» (номера 770-785). Поражение при Мидуэ вызвало срочный пересмотр кораблестроительных программ, и в сентябре 1942 г. была принята «Измененная пятая дополнительная программа морских вооружений» (*Senbi-Sokushin Dai-Ni-Ji Jikkō Keikaku* или *Kai-Marū Go Keikaku*), куда вошли планы постройки 23 эсминцев «типа В». Фактически это число включало 16 кораблей предыдущей программы, перезаказанных с новыми номерами и названиями, а также 7 эсминцев «типа В»**, заказанных за счет отказа от строительства предусмотренных «Пятой программой» восьми флотских эскадренных миноносцев. Все эти корабли в полном составе так и остались на бумаге. Заказ эсминцев с номерами с 367-го по 369-й и с 5061-го по 5065-й был аннулирован 14 декабря 1944 г., номера с 5066-го по 5083-й попали под секвестр еще раньше – 9 июня 1944 г.

* 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.

** По утверждению Г. Ленгерера, Дж. Итали и Т. Рем-Такахара («Warship», 1993), эти 23 эсминца 27 октября 1943 г. неофициально получили названия.

Заказы на постройку эсминцев типа «Акицуки» распределились между государственными (*Kaigun Koshō*) и частными кораблестроительными предприятиями примерно поровну. Строительство кораблей шло в нарастающем темпе. Если стапельный период первых «акицуки» занимал около года, а достройка и испытания до передачи флоту – от 9 до 11 месяцев, то для последних эсминцев эти сроки составляли в среднем 9 и 4 месяца соответственно. В основном это достигалось за счет упрощения конструкции корпуса.

Разборка недостроенного эсминца «Митицуки». Сасебо, 1947 г.



Частично разоруженный «Ёицуки» в Куре, 16 октября 1945 г. Хорошо видны кабели обмотки размагничивания, а также балконы под трехствольные 25-мм автоматы побортно у надстройки

