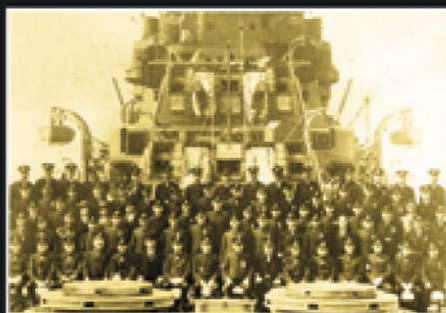


ЮРИЙ АЛЕКСАНДРОВ

ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ЯПОНИИ



ХИЩНИКИ ИМПЕРИИ



Юрий Александров

ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ЯПОНИИ

ХИЩНИКИ ИМПЕРИИ



Москва
2016

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

- Александров, Юрий Иосифович.**
А46 Тяжелые крейсера Японии. Хищники Империи / Юрий Александров. — Москва : Яуза : Эксмо, 2016. — 176 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-89527-4

Ранним утром 7 декабря 1941 года с катапульт тяжелых крейсеров «Тоне» и «Тикума» стартовали два гидросамолета с заданием доразведать положение американских кораблей в гавани Перл-Харбор. И лишь через полчаса после них с авианосцев взлетели ударные авиагруппы. Таким образом, именно японские тяжелые крейсера начали войну на Тихом океане.

Империя восходящего солнца вступила в схватку против США, имея заметное преимущество в кораблях этого типа, и всю войну пыталась навязать противнику генеральное морское сражение, «вторую Цусиму».

«Японские тяжелые крейсера полностью оправдали вложенные в них средства и усилия, о чем красноречиво свидетельствуют результаты операций, в которых они участвовали, и число потопленных ими кораблей и судов США, Британской империи и Нидерландов. Эти своеобразные, хищно-красивые корабли под флагом Страны восходящего солнца сеяли ужас и смерть от Алеутских островов до Новой Гвинеи, от Малайи до Бенгальского залива...»

Почему же, несмотря на превосходство японских тяжелых крейсеров и доблесть их экипажей, из «хищников Империи» они превратились в добычу, а из восемнадцати кораблей этого типа шестнадцать погибли в бою? Как «славные времена лихих артиллерийско-торпедных боев первого года войны» канули в прошлое, а великолепные красавцы-крейсера один за другим шли на дно под ударами палубной авиации и подводных лодок?

В данной книге вы найдете ответы на эти вопросы вместе с информацией обо всех восемнадцати кораблях, их создании, модернизациях, службе и боевом применении, а также о нереализованных проектах и тяжелых крейсерах, переоборудованных в авианосцы. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 623.822.32(520)
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-89527-4

© Александров Ю.И., 2016
© ООО «Издательство «Яуза», 2016
© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ.....	5
ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «ФУРУТАКА»	12
Действия подводной лодки S-44 против крейсера «Како»	27
ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «АОБА»	29
ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «МИОКО»	38
ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «ТАКАО»	59
История проектирования и строительства	59
Устройство корабля	63
Ремонты и модернизации	79
610-мм торпеды Императорского флота Японии	88
Служба крейсеров типа «Такао»	91
ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «МОГАМИ»	105
История проектирования и строительства	105
Устройство	108
Ремонты и модернизации	130
Служба	136
ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «ТОНЕ»	148
История проектирования и постройки	148
Устройство	151
Ремонты и модернизации	160
В составе флота	161
НЕОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ ПРОЕКТЫ	170
ЛИТЕРАТУРА	174



ПРЕДИСЛОВИЕ

В отечественной истории японский флот — это прежде всего Цусима. Для кораблестроителей и любителей истории военного кораблестроения японский флот — это линкоры типа «Ямато», тяжелые крейсера от «Миоко» до «Тоне», эсминцы типа «Фубуки» и их развитие, подводные лодки-авианосцы и человеко-торпеды. Надводные корабли этого списка и Цусима тесно переплетены: выиграв войну в генеральном сражении, японские адмиралы (как и военачальники других стран) опирались на этот исключительный опыт и дальше, строя флот для сражения, которое должно решить судьбу войны. И японские тяжелые крейсера, о которых пойдет речь ниже, были созданы и прекрасно подготовлены для надводного морского боя, для первой фазы генерального сражения с численно превосходящим противником. Качество кораблей и подготовка личного состава, по мнению командования, должны были обеспечить победу японскому флоту. Тяжелые крейсера полностью оправдали вложенные в них средства и усилия, о чем красноречиво свидетельствует количество и результаты операций, в которых они участвовали, и число потопленных с их участием кораблей и судов США, Британской империи и Нидерландов.

Однако эти великолепные корабли оказались бессильными только против стремительно набравших мощь в ходе войны палубной авиации и подводных лодок. Императорский флот, надеясь на свое тактическое превосходство в классическом морском сражении, в ходе всей войны неоднократно пытался устроить американцам «вторую Цусиму» (например, при Мидуэе), однако те, наученные горьким опытом начала войны и опира-

ясь на свой промышленный потенциал, предпочитали топить мощные артиллерийские корабли противника эффективно и сравнительно безопасно, используя палубную авиацию и радары. Славные времена лихих артиллерийско-торпедных боев первого года войны на Тихом океане быстро прошли, и тяжелым крейсерам вместе с линкорами пришлось осваивать новую роль — быть зенитным щитом немногих оставшихся авианосцев. С последней задачей японские тяжелые крейсера не справились, оказавшись не в состоянии защитить не только авианосцы, но и самих себя. Для этого также были нужны новые достижения в науке и мощная промышленность...

Прежде чем стать совершенными образцами кораблей своего класса, японские тяжелые крейсера прошли определенный путь от эскадренных разведчиков и лидеров миноносных флотилий до грозных истребителей вражеских крейсеров. Путь от подражания зарубежным (английским) к собственным оригинальным проектным решениям.

Из 18 японских тяжелых крейсеров, ставших предметом данной монографии, первые японские тяжелые крейсера типов «Фурутака» (2 ед) и «Аоба» (2 ед.) появились в качестве 7100-тонных дальних разведчиков выходившего на океанские просторы флота, и их проекты одобрили еще до подписания Вашингтонского договора. Образцом для них послужили английские крейсера-защитники торговли конца Первой мировой войны типа «Хоукинс», которых считают непосредственными предшественниками всех так называемых «вашигтонских» крейсеров.

В дредноутную эпоху Великобритании строила два типа легких крейсеров:

На стр. 4:
Носовые башни
тяжелого крейсера
«Фурутака»,
1930-е годы



**Британский
тяжелый крейсер
«Хоукс»**

крейсера-разведчики («скауты») для обслуживания эскадры (в том числе и лидирование флотилий эсминцев) и крейсера для действий на океанских коммуникациях — «защитники торговли». Венцом развития английских крейсеров-разведчиков дредноутной эпохи стали корабли типов С и D водоизмещением около 5000 т, со скоростью 29 уз, вооруженные пятью-шестью 152-мм орудиями, двумя 76-мм зенитными орудиями и 8-12 торпедными аппаратами, с броневым поясом 76 мм и броневой палубой 25 мм. Океанские крейсера типа «Хоукс» вступили в строй уже после окончания Первой мировой войны. По проекту (а полностью ему соответствовал только головной корабль серии) это были корабли водоизмещением 9800 т, со скоростью хода 30,5 уз, вооруженные семью 190-мм орудиями, четырьмя 102-мм, двумя 2-фунтовыми (40-мм) и десятью 20-мм зенитными орудиями, шестью торпедными аппара-

**Японский легкий
крейсер «Яхаги»**



тами, броневым поясом 76 мм и броневой палубой 25-37 мм.

Проектные проработки такого крейсера в Японии велись с 1916 г., когда Морской технический совет (МТС) получил задание разработать предварительный проект океанского крейсера-разведчика («скаута», как его называли англичане). Одновременно арсеналу на базе флота в Куре поручалась разработка нового 200-мм орудия, которое должно было заменить 200-мм 45-калиберное типа 41 года (41-й год царствования Мейдзи — императора Муцухито, т. е. 1908-й), созданное на основе более ранней модели английской фирмы Виккерс. 22 сентября 1916 года МТС представил на рассмотрение в МГШ предварительный проект «скаута» со следующими характеристиками: нормальное водоизмещение 7200 т, максимальная скорость 36 узлов, радиус действия 6000-8000 миль на 14 узлах, артвооружение — не менее 12 новых (принятых на вооружение перед самой мировой войной) 140-мм/50 кал. орудий (по две спаренных установки в носу и корме и четыре одиночных по бортам) или меньшее число разрабатываемых 20-см орудий, торпедное — четыре двухтрубных неподвижных бортовых аппарата для новых 61-см торпед, бронирование: 76-мм бортовое — пояс из стали НТ (сталь высокого напряжения — High Tensile Steel) и броневая палуба над жизненно важными частями.

Калибр 140 мм был новым для японского флота, который до этого обходился 152-мм и 120-мм скорострельными орудиями английского образца. Однако до его воплощения «в железе» было еще далеко, так как строились легкие крейсера.

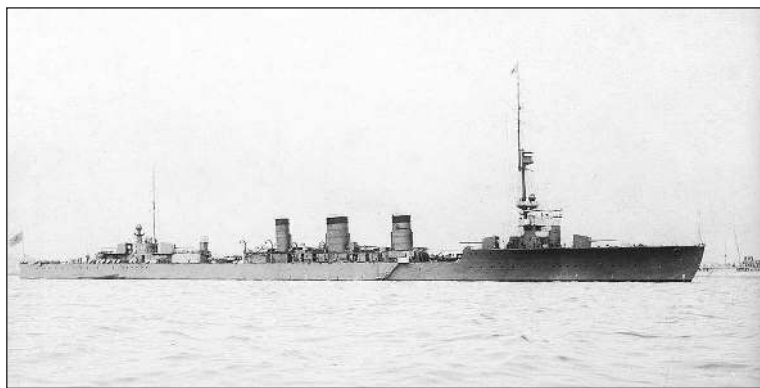
Япония, построив в 1912 г. два легких бронепалубных крейсера типа «Яхаги» в 4950 т с восемью 152-мм орудиями, к интенсивному строительству новых крейсеров приступила после принятия Конгрессом США 29 августа 1916 года трехлетней кораблестроительной программы, предусматривавшей строительство шести линейных крейсеров типа «Лексингтон» и десяти легких крейсеров типа «Омаха».

Американцы, в частности, планировали построить крейсера-«скауты» по 7100 т, со скоростью 35 узлов и вооружением из восьми 152-мм/53 орудий, двух двухтрубных поворотных торпедных аппаратов и двух-четырёх гидросамолетов при двух катапультных. Получив эти данные, японский Морской генеральный штаб (МГШ) решил переделать проект

7200-тонного «скаута» и изменить состав легких крейсеров последней программы. В конце 1917 года предусмотренные программой девять крейсеров заменили на восемь 5500-тонных, 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» (линейные крейсера «Такао» и «Атаго», три легких крейсера, 27 эсминцев, 48 подлодок и шесть вспомогательных судов), принятую на 40-й сессии парламента 12 марта 1918 года.

На строительство крейсеров типа «Омаха» Япония ответила четырьмя последовательными сериями легких крейсеров. Проект 5500-тонного крейсера, так называемой «средней модели», разрабатывался 4-м кораблестроительным отделом Морского технического департамента (МТД) на основе проекта крейсера «Тенрю». Значительное увеличение размеров позволило усилить вооружение (с четырех до семи 14-см орудий при бортовом залпе в шесть стволов) и увеличить дальность плавания в полтора раза (с 6000 до 9000 миль на десяти узлах). «Тенрю» и «Татсута» были быстройходными лидерами флотилий эсминцев.

В основу проекта крейсеров типа «Татсута» (1919 г., 4720 т, 33,0 уз, четыре 140-мм орудия, одно 76-мм зенитное орудие и два 13,2-мм пулемета, шесть торпедных аппаратов, броневой пояс 37-51 мм (построено два корабля) были положены английские легкие крейсера типа С. Затем на основе крейсеров типа «Татсута» построили три серии крейсеров «средней модели №№1-8». Их заказали в рамках программы 1917 года. Были построены крейсера типа «Кума» (1919 г., от 7542 до 7800 т, 33,0 уз., четыре 140-мм орудия, одно 76-мм зенитное орудие и два 13,2-мм пулемета, шесть торпедных аппаратов, катапульты и один гидросамолет (только на двух кораблях), броневой пояс 37-51 мм. Построено пять кораблей), затем «Нагара» (1922-1925 гг., от 7561 до 7871 т, 33,0 уз., четыре 140-мм орудия, одно 76-мм зенитное орудие и два 13,2-мм пулемета, шесть торпедных аппаратов, катапульты и один гидросамолет, броневой пояс 37-51 мм (построено шесть кораблей) и «Сендай» (1924-1925 гг., от 7856 до 8097 т, 33,0 уз., четыре 140-мм орудия, одно 76-мм зенитное орудие и два 13,2-мм пулемета, шесть торпедных аппаратов, катапульты и один гидросамолет, броневой пояс 37-51 мм (построено три из запланированных семи кораблей).

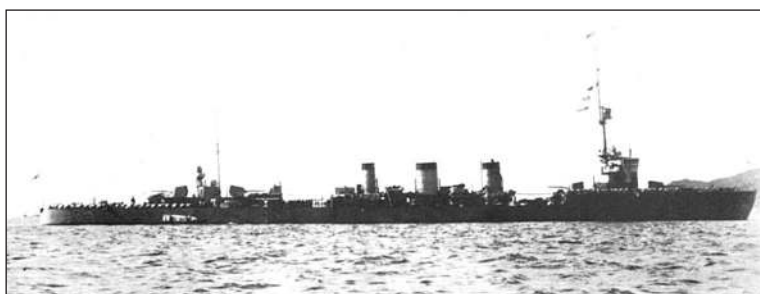


Параллельно Морской технический департамент, начал улучшать проект 7200-тонного крейсера и в начале 1918 г. представил в МГШ следующие характеристики: нормальное водоизмещение 8000 т, максимальная скорость 36,5 уз., радиус действия 6000 миль при скорости 14 уз., артиллерийское вооружение — десять или 12 140-мм/50 кал. орудий типа третьего года в двухорудийных башнях по диаметральной плоскости, расположенных по схеме «пирамида» — три башни в носу и две-три в корме. Альтернативно предлагалось использовать новые 200-мм/50 кал. орудия, разработка которых велась в арсенале Куре. По мере их готовности предполагалось установить на каждый крейсер по восемь стволов. Торпедное вооружение состояло из четырех двухтрубных торпедных аппаратов для новых 610-мм торпед в неподвижных бортовых установках, по два на борт. Бронирование: бортовая и палубная броня на протяжении жизненно важных частей.

**Легкий крейсер
«Тенрю»**

Четыре корабля, по новому проекту официально называемые «крейсерами большой модели», включили в первую послевоенную «Программу строительства Флота 8-8», куда также вошли по четыре гигантских линкора (№№ 9-12) и линейных крейсера (№№ 13-16), восемь крейсеров «средней модели» по 5500 т, 32 эсминца, 28 подводных лодок, пять канонерских лодок и 18 вспомогательных

**Легкий крейсер
«Татсута»**





**Легкий крейсер
«Юбари»**

судов. Стоимость крейсера в 8000 т оценивалась в 1919 году как 8 039 200 иен, но к июню 1920 года эта цифра уже превышала 11 миллионов.

Одновременно со строительством крейсеров «средней модели» типа «Сендай» было начато строительство экспериментального крейсера «малой модели». Сначала крейсер «малой модели» называли «Айязе», но 23 декабря 1921 года его переименовали в «Юбари».

Построенный за 14 месяцев (июнь 1922 — июль 1923 года), крейсер «малой модели» программы «8-4», получивший название «Юбари», был спроектирован капитаном 1 ранга (впоследствии вице-адмиралом) Юдзуру Хирогой (1878-1943 гг., до 1926 г. возглавлял подраздел Базового проектирования Кораблестроительного отдела Морского технического департамента) для отработки ряда конструктивных решений, заложенных в проект 7500-тонных крейсеров «большой модели» (будущих тяжелых крейсеров типа «Фурутака»). Значение этого корабля настолько велико, что о нем нужно рассказать подробнее.

В соответствии с заданием, при проектировании крейсера «Юбари» была принята попытка получить корабль, который при существенно меньшем водоизмещении (нормальное по проекту 3141 т) не уступал бы по своим характеристикам стандартным 5500-тонным крейсерам. Для достижения этой цели корпус максимально облегчили, но при этом 38-мм броневой пояс был включен в его набор, обеспечивая продольную прочность. Пояс проходил внутри корпуса на некотором расстоянии от бортовой 19-мм обшивки, имел 10-градусный наклон внутрь и крепился непосредственно к бракетным шпангоутам. По верхней кромке он соединялся с 25-мм бронепалубой, по нижней — с верхней частью двойного дна. Пояс простирался на длину почти 60 м. Включение брони в силовую конструкцию корпуса позволило снизить без потерь для прочности его весовую долю от водоизмещения с 38,3% (на 5500-тонных

крейсерах) до 31,2% (на «Юбари»). Одновременно для брони этот показатель возрос примерно с 4 до 10%.

Имея водоизмещение на 42% меньше, чем 5500-тонные крейсера, «Юбари» обладал равным с ними бортовым залпом (шесть 140-мм орудий и четыре 610-мм торпедных аппарата), одинаковой скоростью (35 узлов) и радиусом действия (5000 миль на 14 узлах). Хотя «Юбари» нес на одно 140-мм орудие и на четыре торпедных аппарата меньше, чем стандартный крейсер в 5500 т, за счет более удачного расположения вооружения бортовой залп не уменьшился, а размещение двух третей 140-мм орудий в двухорудийных башнях с электроприводом позволило повысить скорострельность.

Размеры «Юбари» требовали для достижения 35-узловой скорости в полтора раза меньшей мощности — энергетическая установка нового крейсера была рассчитана на мощность 57 900 л.с. и состояла из трех турбозубчатых агрегатов, пар для которых вырабатывали восемь паровых котлов, размещенных в трех котельных отделениях. Два паровых котла в котельном отделении №1 имели смешанное отопление, остальные — чисто нефтяное. Дымоходы из всех котельных отделений выводились в общую дымовую трубу.

Во многом экспериментальный, «Юбари» стал первым японским крейсером, в проекте которого проявились черты, характерные только для японской корабельной архитектуры: своеобразно изогнутый форштевень; объединение в одну дымовую трубу большого числа дымоходов; отсутствие обшивки за бортовой броней; использование брони бортов и палубы для обеспечения продольной прочности корпуса.

Испытания крейсера подтвердили правоту основных, касающихся прочности принципов, заложенных в его проект, однако выявился и существенный недостаток, характерный для большинства последующих японских кораблей, — строительная перегрузка. После достройки реальное водоизмещение крейсера при нормальной нагрузке превысило проектное на 14%, хотя до этого японские кораблестроители почти всегда укладывались в допустимые для малых кораблей 5%. На крейсерах типа «Кума» перегрузка составила всего 80 т, или 1,5%, на типе «Нака» — 305 т (5900 т вместо проектных 5595 т), или 5,5%. Перегрузка при нормальной нагрузке (с 25% топлива) в 419 т на «Юбари» привела к увеличению осадки на 30 см. С двумя третями запаса топлива на борту высота надвод-

ного борта уменьшалась до 3,05 м (вместо 3,66 м), при этом нижний ряд иллюминаторов оказывался у ватерлинии, а кормовой транец погружался в воду, увеличивая сопротивление и снижая скорость корабля.

С «Юбари» началась новая эра в японском военном кораблестроении, до этого более или менее удачно повторявшем иностранные (в основном английские) проекты. Отныне японская кораблестроительная школа стала совершенно самостоятельной. Новые японские корабли даже при беглом взгляде нельзя было спутать с кораблями других наций, а заложенные в них проектные решения были оригинальны и эффективны.

Только летом 1921 года 4-й отдел МТД предложил новый вариант крейсера-разведчика в 7500 т, который бы отвечал всем требованиям МГШ и превосходил и американские крейсера типа «Омаха», и британский «Хоукинс». Основное отличие от 7200-тонного проекта 1918 года заключалось в замене двухорудийных 140-мм башен шестью одноорудийными калибром 200 мм, расположенными поровну в оконечностях по схеме «пирамиды».

Поскольку нормальное водоизмещение новых крейсеров превышало 7000 т, в соответствии с «Критериями классификации» от 21 марта 1898 года, японцы официально относили их к крейсерам 1-го класса или к крейсерам «класса А». Неофициально их называли «крейсерами большой модели» или «тяжелыми крейсерами».

Четыре новых 7500-тонных крейсера 20 июня 1922 г. заказали фирмам «Мицубиси» и «Кавасаки». Обе верфи приступили к работам в ноябре и декабре, еще до утверждения бюджета парламентом. Крейсерам присвоили названия «Како» и «Фурутака». Они вошли в строй в 1926 г. Сданный флоту на три месяца раньше «Фурутака» стал головным кораблем серии.

Большинство новых проектных решений было опробовано на «Юбари». Основным нововведением, направленным на снижение веса корпуса, стало включение поясной и палубной брони в силовой набор. Корпус был выполнен гладкопалубным, а его верхняя палуба в направлении от носа к корме получила характерный для многих последующих японских кораблей «волнообразный» профиль. Наибольшего значения высота борта (8,5 м) достигала в районе форштевня, в средней части корпуса эта характеристика выбиралась из соображения необходимой остойчивости, а в корме выполня-

лась насколько возможно низкой (4,5 м). Бронирование новых крейсеров обеспечивало защиту от 152-мм снарядов на дистанциях от 12 000 до 15 000 м. Пирамидальное расположение артиллерии главного калибра было как в проекте «скаута» 1918 г., но главный калибр составляли 200-мм/50 орудия. Артиллерию главного калибра дополняли четыре зенитных 80-мм пушки и 12 610-мм неподвижных торпедных аппаратов, размещенных побортно. Четырехвальная энергетическая установка развивала мощность 102 000 л.с.

При постройке этих кораблей проявился, еще ярче чем на «Юбари», недостаток, присущий японскому кораблестроению того времени — чрезвычайно большая строительная перегрузка, достигшая 1000 т (по проекту стандартное водоизмещение — 7100 т, нормальное, то есть при 2/3 запаса топлива — 8450 т; фактическое же составляло 8100 и 9433 т соответственно). Следствием перегрузки стало снижение проектной скорости хода с 35 до 34,5 уз.

В июле 1922 г. была обнародована «Программа ограничения военно-морских вооружений», которая предполагала в дополнение к 18 кораблям, санкционированным к постройке в феврале-марте, заказать ещё 59 кораблей, включая два крейсера по 7100 т и четыре по 10 000 т стандартного водоизмещения. Первая пара по 7100 т (7500 т нормального водоизмещения) должна была повторять крейсера типа «Фурутака», чтобы образовать с ними однородную эскадру из четырех кораблей. Четыре крейсера по 10 000 т также должны были образовать однородную эскадру, но строить их следовало по условиям Вашингтонского договора, который был подписан, но еще не ратифицирован. Постройку всех шести крейсеров санкционировала 46-я сессия японского парламента (27 декабря 1922 — 27 марта 1923 г.) в рамках «Новой кораблестроительной программы по замене кораблей по условиям Вашингтонского договора 1923 года». Крейсера по 7100 т были названы крейсерами «среднего типа №1 и №2» (будущие «Аоба» и «Кинугаса»), а 10 000-тонные — крейсерами «большого типа №1-№4».

Хотя крейсера типа «Аоба» должны были быть однотипными с «Фурутака», по настоянию Генерального штаба в проект внесли ряд изменений, главным из которых стал переход от одноорудийных к двухорудийным башням главного калибра и более традиционной схеме размещения артиллерии. Кроме того, вместо 80-мм зениток установили 20-мм орудия,

а между кормовой надстройкой и орудийной башней — катапульту для запуска гидросамолетов. В результате превышение проектного водоизмещения на вошедших в строй «Аоба» и «Кинугаса», как и на прототипе, составило около 1000 т (нормальное по проекту — 8760 т, фактическое на «Кинугаса» — 9773 т). Более тяжелое, чем на кораблях предыдущего типа, вооружение привело к еще большему снижению остойчивости.

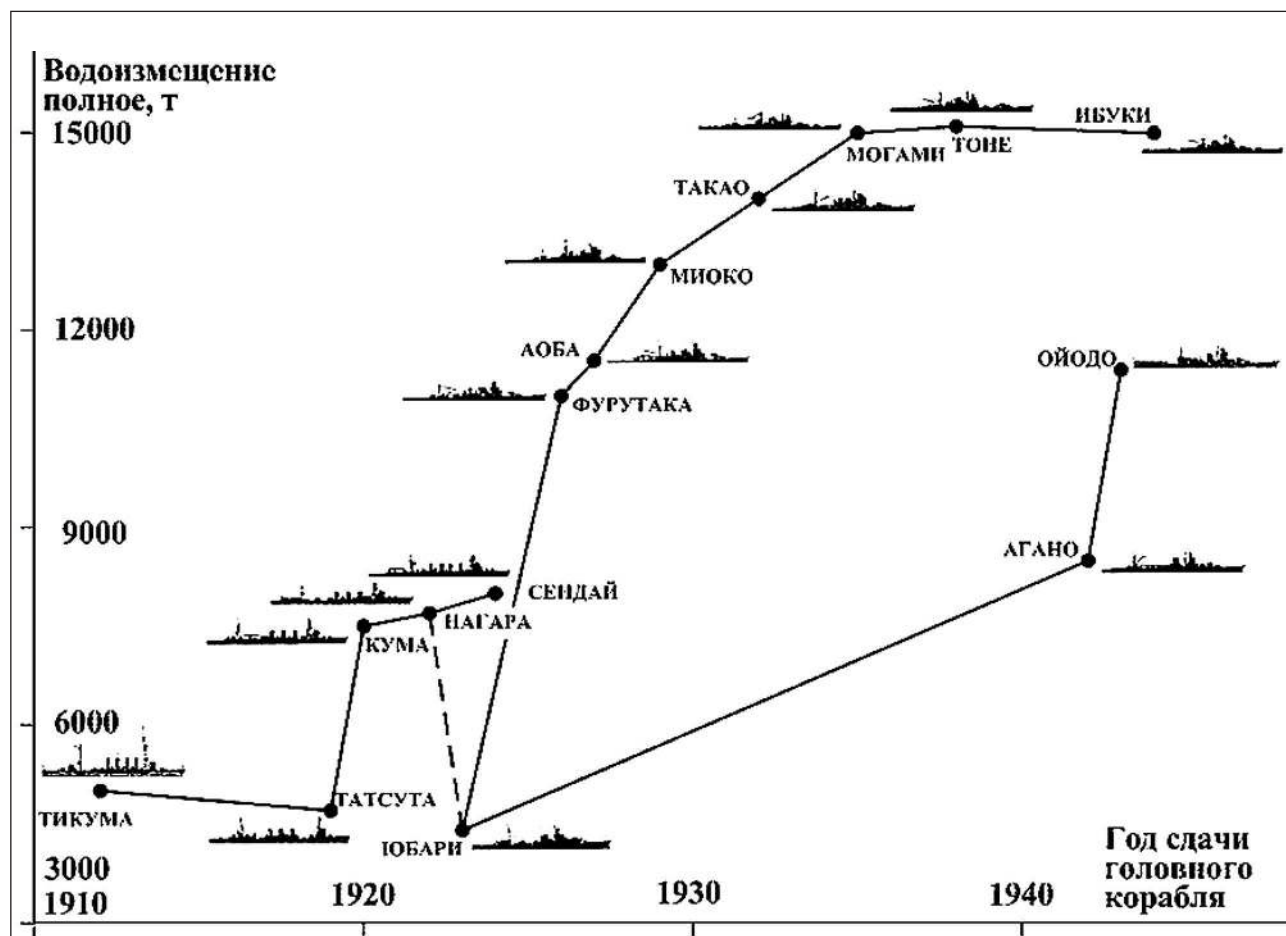
Все четыре «семитысячника» неоднократно модернизировались: усиливались артиллерия главного калибра, зенитное и торпедное вооружение. Были усовершенствованы энергетические установки крейсеров и установлены бортовые буи. В результате эти корабли успешно побеждали более новые американские и австралийские крейсера. Построив четыре корабля с вооружением, заметно уступавшим первым «вашингтонским 10 000-тонникам» вероятных противников, Япония, в соответствии с «Новой кораблестроительной программой по замене кораблей по условиям Вашингтон-

ского договора 1923 года», перешла к строительству своих «вашингтонских крейсеров», первыми из которых стали крейсера типа «Миоко».

В соответствии с техническим заданием, подготовленным Генеральным штабом, предусматривалось вооружение из восьми 200-мм орудий в четырех башнях (три в носовой оконечности пирамидально, как на типе «Фурутака», одна — в корме) и восьми неподвижных торпедных аппаратов. По настоянию руководителя морского технического департамента в задание был внесен ряд серьезных изменений. Так, за счет отказа от торпедных аппаратов число башен главного калибра было увеличено до пяти, а защита от подводных взрывов усилена внедрением противоторпедной переборки.

В начале 1924 г. работа над проектом была закончена (стандартное водоизмещение — 10 000 т, скорость — 35,5 уз., вооружение — десять 200-мм/50 орудий в пяти двухорудийных башнях и четыре 120-мм/45 орудия, одна катапульт

Схема развития японских крейсеров



и два гидросамолета, основные обводы корпуса и схема бронирования по типу 7100-тонных крейсеров), однако еще до закладки уже заказанных кораблей по настоянию Генерального штаба вооружение дополнили четырьмя трехтрубными неподвижными 610-мм торпедными аппаратами, а число 120-мм зениток довели до шести. По расчетам, это увеличивало нагрузку примерно на 500 т, однако фактическое стандартное водоизмещение после введения кораблей в строй достигло 10 980 т.

Хотя схема бронирования принципиально не отличалась от примененной на кораблях типа «Фурутака», отдельные элементы ее были заметно усилены. Общий вес брони равнялся 2052 т. Важным новшеством, по сравнению с предшествующими крейсерами, стала 58-мм противоторпедная переборка длиной 93 м. Она имела криволинейную форму и формировала внутреннюю поверхность булей, опускаясь от нижней кромки до двойного дна. Глубина противоторпедной защиты составляла 2,5 м и, по расчетам, должна была обеспечить защиту корпуса от взрыва торпед с зарядом 200 кг. В результате были созданы гармоничные по своим боевым качествам корабли, существенно превосходя-

щие тяжелые крейсера США и Великобритании. Что они и доказали в тихоокеанских сражениях.

Японские тяжелые крейсера постройки 1930-х годов типов «Такао» (развитие «Миоко»), «Могами», «Тоне» и крейсера нереализованных проектов 40-х годов составляют уже другую группу кораблей.

Крейсера типа «Такао» являются развитием «Миоко» и считаются сильнейшими в мире. Появление же в составе японского флота шести тяжелых крейсеров типов «Могами» и «Тоне» не имеет аналогов в практике мирового кораблестроения: построенные в качестве легких (класса «В») с беспрецедентно мощным вооружением из 15 155-мм орудий, но с заложенной в проекте возможностью перевооружения на 203-мм калибр, они были быстро перестроены в тяжелые, как только японцы отказались от соблюдения всех договоров. Война внесла свои коррективы, и нехватка палубной авиации заставила, например, переоборудовать «Могами» в крейсер-гидроавианосец, необычайно мощное для крейсеров авиационное вооружение имели и крейсера типа «Тоне». А крейсер нового типа «Ибуки» вообще переоборудовали в авианосец...

Этим кораблям и посвящена данная книга.

ТЯЖЕЛЫЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «ФУРУТАКА»

Проектирование и строительство

Крейсера 1-го класса по 7500 т, позже ставшие известными как тяжелые крейсера типа «Фурутака», спроектировал капитан 1 ранга Юдзуру Хирага, которому помогал капитан-лейтенант Кикую Фудзимото. Новые корабли представляли собой альтернативу крейсерам-«скаутам» в 8000 т, спроектированным МТД в 1918 году, и должны были превзойти как американские крейсера типа «Омаха», так и английские типа «Хоукинс». Главная задача Хираги заключалась в создании крейсера с более мощными орудиями, чем британские 190-мм, со скоростью 35 узлов, лучшей защитой и достаточным радиусом действия. И все это при условии минимально возможного водоизмещения.

Японские специалисты по планированию учитывали тот факт, что американцы решили увеличить вооружение своих десяти уже заложенных крейсеров типа «Омаха» (CL4-CL13) до 12 152-мм орудий за счет добавления двух спаренных установок в концевых башнях. Хотя это и увеличивало водоизмещение до 7500 т и снижало скорость до 33,75 узла, бортовой залп увеличился вдвое и состав-

лял 381 кг. Дальность плавания, по имеющимся на тот момент сведениям, достигала 8000 миль на 15 узлах.

Крейсер «Хоукинс», появился в октябре 1919 года в составе британских сил в Восточной Азии, став их флагманом, а в 1920 году посетил Японию. Этот 9750-тонный корабль мог в открытом море долго держать скорость выше 29 узлов, а на 14-узловой скорости пройти 5400 миль. Вооружение из семи 190-мм/50 орудий в одиночных установках за щитами обеспечивало ему бортовой залп из шести стволов общим весом 544 кг. Размеры корабля, угол возвышения орудий главного калибра (ГК) в 30°, усовершенствованная система управления огнем (СУО) позволяли вести точный огонь на большую дистанцию и практически при любом волнении. Броневая защита состояла из наклонного 51-мм пояса (сталь НТ) на 25-мм обшивке, доходившего до главной палубы толщиной 25 мм (сталь НТ), и бортовых противоторпедных булей.

Новые японские проекты значительно уступали этим кораблям. Бортовой залп крейсеров в 5500 т из шести 14-см/50 орудий «типа 3-го года» составлял всего 228 кг, дальность стрельбы при максимальном угле возвышения ствола в 25° составляла 17 500 м. 8000-тонные «скауты» с 14-см/50 орудиями имели бы вес бортового залпа 380-456 кг. Необходимость перехода на более крупные орудия была очевидна, и МГШ потребовал увеличить калибр до 180-190 мм или же вооружить «скауты» 20-см пушками, производство которых разворачивалось на арсенале в Куре.

Летом 1921 года военный кораблестроитель капитан 1 ранга Ю. Хирага, возглавлявший группу (подотдел) Базового проектирования в Кораблестроительном (4-м отделе) МТД и проектировавший почти все линкоры и линейные крейсера программы «8-8», предложил новый вариант крейсера-разведчика в 7500 т, который бы отвечал всем требованиям МГШ и превосходил крейсера типа «Омаха». Основное отличие от 7200-тонного проекта 1918 года заключалось в замене двухорудийных 14-см башен шестью одноорудийными артиллерийскими установками (АУ) калибром 20 см, расположенными поровну в оконечностях по схеме «пирамида». Это давало вес бортового залпа в 691 кг, т. е. почти вдвое больше, чем у американцев, и на четверть больше,

Главные размеры тяжелых крейсеров «Фурутака» и «Како»

Наименование характеристики	Величина по проекту	Величина фактическая
Длина, м между перпендикулярами по ватерлинии общая	176,784	176,784
	181,356	183,530
	185,166	185,166
Ширина, м максимальная по ватерлинии	16,506	16,506
	15,480	15,770
Осадка, м носом кормой средняя	—	5,76
	—	5,35
	4,496	5,56
Высота надводного борта, м нос мидель корма	8,534	7,270
	5,575	4,511
	4,572	3,718

Размерения даны для водоизмещения с 67% всех запасов (водоизмещение для испытаний). Сначала в проекте использовалась английская система мер, но затем японцы перешли к метрической

чем у «Хоукинса». Беспрецедентно мощным выглядело и торпедное вооружение из шести 61-см труб с каждого борта.

Столько пушек и торпедных аппаратов при скорости 35 узлов удалось уместить на равном с «Омахой» по водоизмещению корабле за счет того, что Хирага использовал новые конструктивные принципы, позволявшие значительно уменьшить вес корпуса без потери прочности. Плиты бортовой и палубной брони использовались в качестве продольных несущих элементов корпуса, а непрерывная и изогнутая в продольном направлении верхняя палуба позволила сделать все несущие элементы набора длинными.

В августе 1921 года МГШ заменил в программе 1920 года 8000-тонные крейсера новыми кораблями в 7500 т, хотя полностью работы по этому проекту удалось закончить только через десять месяцев. В октябре МГШ также одобрил постройку специально включенного в «Программу строительства Флота 8-4» экспериментального крейсера «малой модели» для проверки проектных решений новых крейсеров в 7500 т. Основные характеристики «базового проекта» крейсеров 7500 т были представлены руководству Императорского флота в августе 1921 года, за шесть месяцев до подписания и за два года до ратификации Вашингтонского договора.

В феврале-марте 1922 года МГШ санкционировал постройку 18 кораблей, не попадавших под ограничения Вашингтонского договора, чтобы компенсировать прекращение строительства линкоров и линейных крейсеров. Заказы выдали 5 февраля (за день до подписания договора), чтобы поддержать загрузку верфей.

7500-тонные крейсера 20 июня заказали фирмам Мицубиси и Кавасаки. Обе верфи приступили к работам в ноябре и декабре, еще до утверждения бюджета парламентом. В марте 1923 года строительство новых крейсеров официально утвердили на 46-й сессии парламента в рамках «Новой программы по замене флота 1923 года», а средства (около 15 млн иен на крейсер) выделили из сумм, запланированных для кораблей, отмененных договором.

Поскольку новые крейсера относились к 1-му классу, то им, согласно решению морского министра Ямамото от 3 марта 1905 года, следовало присвоить названия по именам гор. Крейсер «класса А» № 2 называли в честь горы Фурутакасан на острове Этадзима в префектуре Хиросима. Однако крейсер «класса А» №1 по неизвестной причине называли как крейсер

2-го класса в честь реки Како в префектуре Хиого на о. Хонсю. Оба имени применялись в японском флоте впервые.

Крейсер «класса А» №1 заложили 17 ноября 1922 г. на верфи № 540 компании Кавасаки в Куре, спустили 10 апреля 1925 г., крейсер «класса А» №2 заложили 5 декабря 1922 г. на верфи №390 компании Мицубиси в Нагасаки. В 1923 г. постройку крейсеров замедлили социальные волнения и забастовки на верфях. «Фурутаку» укомплектовали позже планируемого срока (23 ноября 1925 г.) из-за хлопот с турбинами, а ввод в строй «Како» задержала авария грузового крана, повредившая корпус корабля.

Достроенный первым, «Фурутака» стал головным кораблем крейсеров нового типа. «Фурутака» был сдан флоту 31 марта 1926 г., а «Како» — 20 июля 1926 г.

Для получения высокой скорости эти корабли имели самое большое среди японских крейсеров отношение длины к ширине. Шпангоут максимальной ширины располагался сзади миделя — в 97,23 м от носового перпендикуляра и в 79,55 м от кормового. Из-за большого радиуса скругления днища и большой килеватости (мера подъема днища у борта над основной плоскостью) коэффициент полноты мидель-шпангоута (определяющий площадь поперечного сечения корпуса и, значит, его лобовое сопротивление) получился довольно низким — 0,877. Шпации теоретических шпангоутов составляли 8,839 м, теоретических ватерлиний — 0,899 м.

Коэффициенты теоретического чертежа и соотношения главных размерений тяжелых крейсеров «Фурутака» и «Како»

Коэффициент, соотношение	Величина по проекту	Величина фактическая
Полноты водоизмещения	0,665	0,579
Полноты мидель-шпангоута	0,862	0,877
Полноты ватерлинии	—	0,745
Отношение длины к ширине	11,715	11,640
Отношение ширины к осадке	3,443	2,839
Килеватость, м	1,016	1,016
Погибь верхней палубы, м	0,255	0,255

Водоизмещение тяжелых крейсеров «Фурутака» и «Како»

	По проекту	«Фурутака»	«Како»
Стандартное, т* (британские тонны)	7100	8100	7950
Нормальное, т** (британские тонны)	7500	8500	—
На испытаниях, т*** (британские тонны)	8586	9544	9540

* — стандартное или «вашингтонское» водоизмещение означало тоннаж готового к выходу в море корабля с полными запасами и экипажем, но без топлива, котельной воды и смазочного масла

** — до подписания Вашингтонского соглашения в Японии использовалось нормальное водоизмещение в «длинных» тоннах (1016 кг), соответствующее водоизмещению готового к выходу в море корабля, но без резервной воды, с 25% топлива, 75% боезапаса, 33-67% других запасов и смазочного масла

*** — с 1920 г. корабли проектировали на «водоизмещение для испытаний», соответствующее водоизмещению готового к выходу корабля, но с 67% топлива, воды, смазочного масла и других запасов

Параметры остойчивости и качки крейсера «Како» и требования для кораблей водоизмещением 6-10 тыс. т

Водоизмещение, т	6000	10 000	15 000	«Како» (8200)
Метацентрическая высота, м	0,85	1,0	1,3	0,99
Диапазон остойчивости	75°	85°	85°	80°
Период качки, с (не более)	13-14	14-15	14-15	6,85

Корпус и бронирование

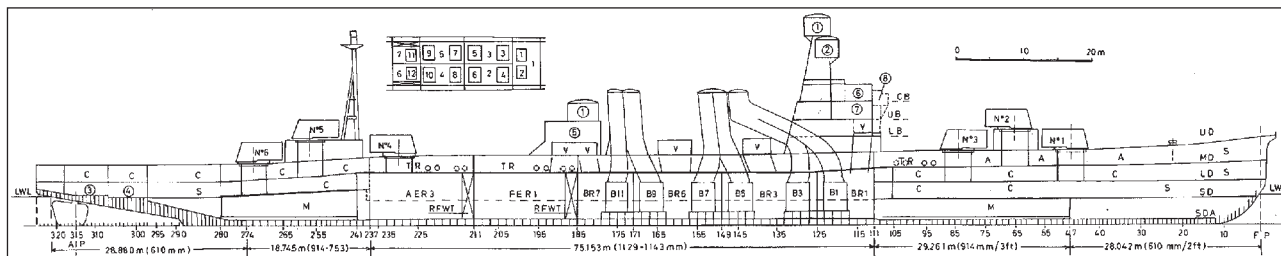
При проектировании корпуса крейсеров типа «Фурутака», Хирага, используя опыт «Юбари», применил непрерывную и изогнутую в продольном направлении верхнюю палубу, а также использовал бортовое и палубное бронирование для обеспечения продольной прочности. Корпус из-за этого приобретал довольно сложную форму. Корабли получали достаточно высокий борт в носу для лучшей мореходности, в средней части (примерно от носовой надстройки до башни главного калибра №4) высота борта выбиралась из соображений остойчивости, а в корме для экономии веса борт делали насколько возможно низким. Определенные таким образом базовые точки и отрезки кромки верхней палубы соединялись прямыми или слегка изогнутыми линиями, что придавало профилю кор-

пуса волнообразный вид. Такой же форме более или менее следовала и идущая ниже главная (или средняя) палуба. Этих принципов определения формы корпуса японские кораблестроители придерживались при проектировании кораблей практически всех классов — от миноносцев до линкоров типа «Ямато». По мнению английских кораблестроителей того времени, этот метод экономии на весе корпуса «...свидетельствует больше о дилетантском подходе, которого можно было ожидать только от флота, не имеющего опыта проектирования».

За броневыми плитами пояса, бортовой обшивки не было. Хирага подсчитал, что узлы крепления 76-мм броневых плит будут в большой степени воспринимать продольную нагрузку: почти 100% нагрузки при сжатии корпуса и 70% при растяжении. Броневая палуба толщиной 32-35 мм воспринимала 100% нагрузки сжатия и 80% растяжения. Величина шпаций от носового перпендикуляра к корме несколько раз ступенчато изменялась: на 28,042 м в носу она была 0,61 м (2 фута), на следующих 29,261 м под погребами — 0,914 м (3 фута), затем на 75,153 м, занимаемых котельным отделением и машинным отделением — 1,129 и 1,143 м (3,7 и 3,75 фута), под кормовыми погребами на длине 19,445 м — 0,914 и 0,753 м (3 и 2,47 фута) и на последних 28,88 м — снова 0,61 м.

Несмотря на заложенные Хирагой в проект меры по уменьшению веса, после достройки водоизмещение для испытаний достигло 9540-9544 т вместо проектных 8586 т. Эта перегрузка почти на 1000 т (более чем на 11%) намного превышала допустимые 5% для малых кораблей и 2% для крупных. Увеличение водоизмещения по сравнению с проектом понижает положение метацентра, т.е. ухудшает остойчивость. По проекту крейсера типа «Фурутака» имели большую метацентрическую высоту — более 1 м при водоизмещении для испытаний и, следовательно, большой угол заката диаграммы статической остойчивости. Проектанты приняли такие величины из желания уменьшить угол крена при получении повреждений в бою.

По требованиям флота при затоплении двух машинных или котельных отделений с одного борта корабли должны были сохранять положительную метацентрическую высоту. Большая метацентрическая высота была также нужна и для уменьшения крена при поворотах на полной скорости: при переключке руля на 35° и скорости 80% от максимальной крен не должен был превы-



шать 13°. Достаточно хорошие проектные величины обеспечивались за счет небольшой осадки и низкого расположения центра тяжести обусловленных принятым в проекте распределением весов. Это позволило свести до минимума последствия столь значительной перегрузки и сохранить достаточно хорошие мореходные качества.

Особенно большое значение вопросам остойчивости в японском флоте стали уделять после аварии миноносца «Томодзуру» в марте 1934 года. В 1935 году установили необходимые параметры остойчивости для кораблей различного водоизмещения, которые представлены ниже в сравнении с данными по «Како» (водоизмещение для испытаний с 67% всех запасов). Следует заметить, что малый период качки «Како» означает быстрые и резкие бортовые размахи на волнении, сильно утомлявшие экипаж и мешавшие стрельбе.

Из-за небольшого водоизмещения этим кораблям невозможно было обеспечить защиту против 200-мм снарядов. Главный 76-мм пояс из стали NVNC (New Vickers non-cemented — новая Викаерса нецементированная) постоянной толщины, проходя от шпангоута 15 до шпангоута 241, имел длину 80 м при высоте 4,115 м и наклон наружу 9°, что увеличивало его эффективную толщину. Такая защита считалась достаточной только от попаданий 15-см снарядов с дистанции 12000-15000 м. Верхняя кромка пояса крепилась к средней палубе, а нижняя — к верхней кромке бортовых булей. По проекту над водой должно было находиться 3,277 м поясной брони, но из-за перегрузки высота пояса над ва-

терлинией при водоизмещении 9540 т составила всего 2,213 м.

Броневая палуба из стали NVNC имела толщину 35 мм, уменьшаясь у диаметральной плоскости до 32 мм. Дымоходы на высоте 1,5 м от средней палубы защищались 38-мм броней из стали NVNC. Та же сталь защищала погреба внутри корпуса — 50-мм плиты с боков и 35-мм сверху.

Дополнительную защиту давали плиты из стали НТ общей толщиной 48 мм (сверху 28,6 и снизу 19 мм), размещенные на верхней палубе. Борт над броневым поясом и в оконечностях имел обшивку из 19-мм или 25,4-мм листов стали НТ. Боевая рубка не бронировалась, а отсек рулевого привода защищался с кормы, носа, бортов и сверху тонкими плитами стали НТ.

Защита ниже ватерлинии ограничивалась небольшими булями, по длине чуть выходящими за концы пояса. По проекту предполагалось установить броневую наклонную противоторпедную переборку, которая бы крепилась к нижней кромке броневое пояса, давая дополнительную защиту от подводных взрывов. Но из-за ограничений по весу и ширине и с учетом результатов специальных экспериментов, установку бортовых переборок из стали НТ в данном проекте признали неэффективной и излишней.

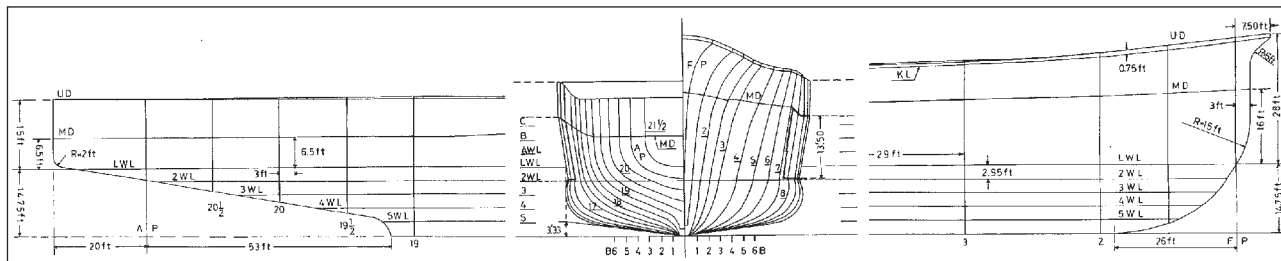
Наряду с разделением корпуса на отсеки поперечными переборками, эти крейсера на большей части машинных и котельных отделений имели продольную переборку по диаметральной плоскости. Она появилась из-за опасения, что попадание в любое машинное отделение, которые тянулись на 30 м, и особенно в район поперечной переборки между

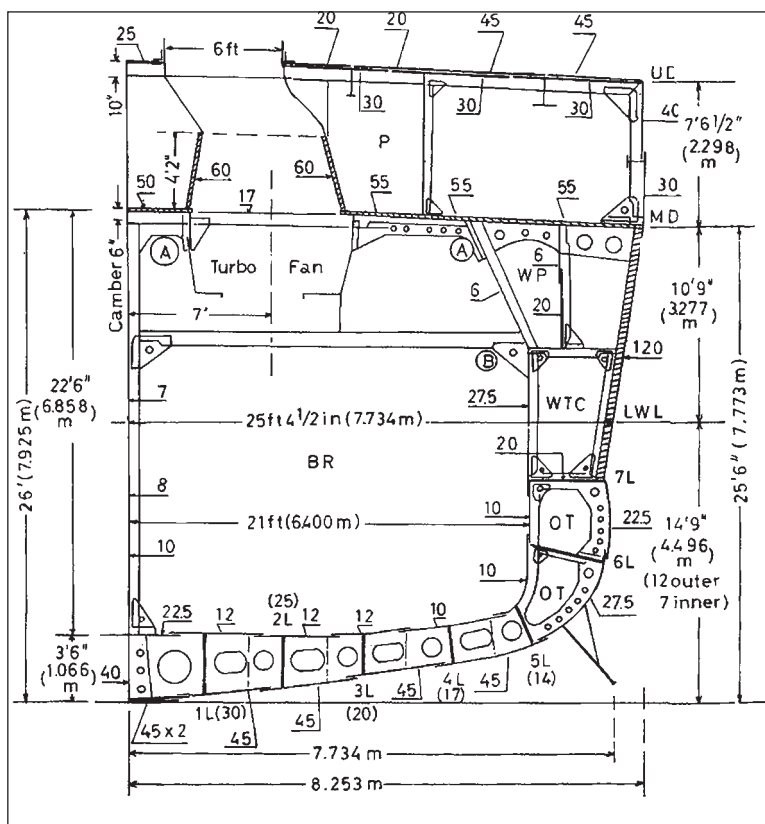
Тяжелые крейсера типов «Фурутака» и «Аоба».

Продольный разрез корпуса с указанием расположения котлов

Тяжелые крейсера типов «Фурутака» и «Аоба».

Теоретический чертеж корпуса





**Тяжелые крейсера
типа «Фурутака».
Конструктивный
чертеж мидель-
шпангоута**

соседними машинными отделениями, приведет к затоплению всех четырех машинных отделений и потере хода. К тому же объем принятой воды был бы настолько большим, что корабль сильно бы осел и потерял большую часть запаса плавучести. А при этом появляются сильные напряжения в наборе корпуса.

Установка переборки по диаметральной плоскости ограничивала затопление одним бортом, гарантировала сохранение части энергетической установки, увеличивала продольную прочность и жесткость корпуса. С другой стороны, такая переборка имела большой недостаток: повреждение одного борта смещало бы центр погруженной части и вызывало быстрый и опасный крен, если сразу не принимались меры по контрзатоплению. Гибель многих линкоров и броненосных крейсеров во время Первой мировой войны, а также броненосца «Ясима» в 1904 году под Порт-Артуром приписывалась именно наличию такой переборки.

Однако риск от наличия продольной переборки сводился к минимуму за счет принятия быстрых мер по контрзатоплению путем взаимного соединения трубами отсеков противоположных бортов и установки системы быстрого затопле-

ния отсеков. На проекте «Фурутака» переборка по диаметральной плоскости проходила по всем машинным отделениям, но только по двум кормовым котельным отделениям, образуя всего шесть котельных отделений: №1 (два котла) и №2 (четыре котла) без продольной переборки, №3 (два котла) и №5 (один котел) по левому борту, №4 (два котла) и №6 (один котел) по правому.

В процессе постройки переборку продолжили в нос еще на протяжении котельного отделения №2. Продольная переборка по диаметральной плоскости на протяжении машинно-котельного отделения применялась и в последующих проектах крейсеров «класса А», а также более поздних крейсеров, авианосцев, минных заградителей и даже эсминцев «специального типа» (только по машинному отделению).

Вооружение

После достройки вооружение состояло из шести орудий калибром 200 мм в так называемых одноорудийных «полубашнях», схожих по конструкции со спаренными палубно-башенными установками крейсера «Юбари», четырех 80-мм зенитных орудий в открытых одиночных установках, двух 7,7-мм пулеметов системы Льюиса и двенадцати 610-мм торпедных труб в спаренных неподвижных установках.

200-мм/50 кал. орудия разрабатывались с 1916 по 1921 г. и были приняты на вооружение в 1924 г. До 1931 г. они именовались как 200-мм/50 «типа 3 года», затем — 200-мм/50 «типа 3 года» №1.

Дальность стрельбы одноорудийных установок 200-мм/50 типа 3 года при максимальном угле возвышения (25°) составляла 20 000 м, общая длина ствола 10,0 м, вес с затвором 17 900 кг, ствол имел 48 нарезов, проектная скорострельность 5 выстр./мин, живучесть ствола — 300 выстрелов.

Применение шести одноорудийных установок общим весом 345 т вместо двухорудийных 150-тонных башен, разработка которых еще только велась, сэкономило около 100 т веса. Расположение их по схеме «пирамида» позволило расположить все орудия главного калибра по диаметральной плоскости и благоприятно распределить нагрузку отдачи при стрельбе залпами.

После достройки и до модернизации в 1932-1933 годах оба крейсера несли по четыре 80-мм/40 кал. зенитных орудия «типа 3 года» на пьедестальных установках без щитов с ручным заряданием, которые располагались на верх-

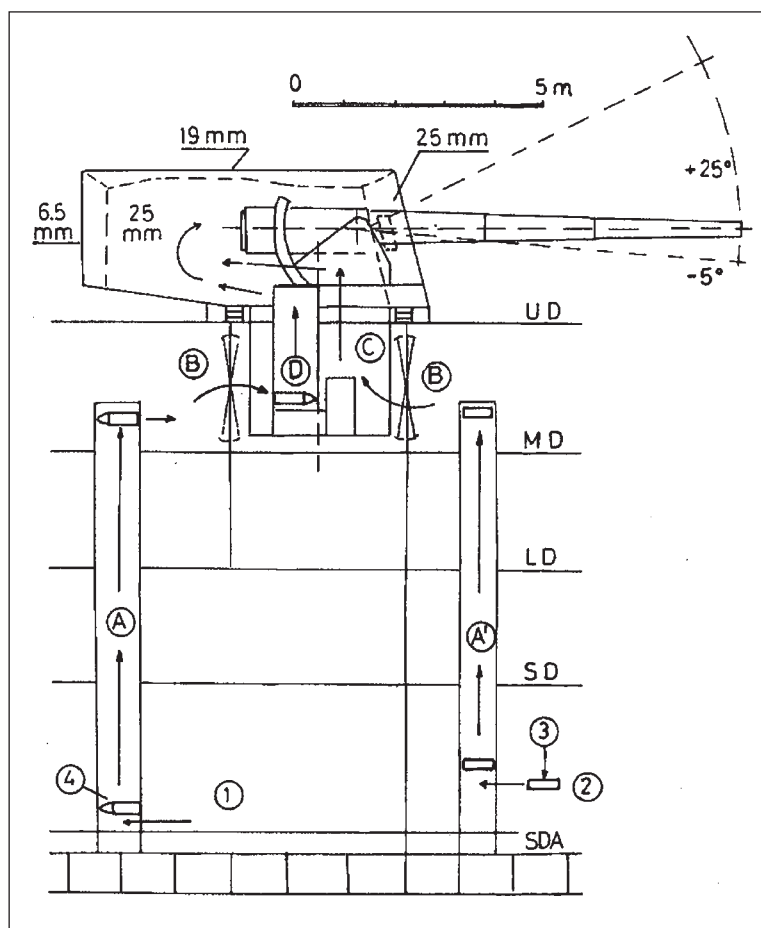
ней палубе по бокам от дымовых труб. Скорость горизонтальной наводки равнялась 11 град/с, скорость вертикальной наводки 7 град/с, проектная скорострельность 13-18 выстр./мин, дальность стрельбы по горизонтали 10 800 м, по вертикали при максимальном угле возвышения 75° 6800 м. Общая длина ствола равнялась 3,2м, вес с затвором достигал 600 кг, ствол имел 21 нареж, живучесть ствола равнялась 1200-2000 выстрелов

Стрельбы, проведенные в 1926 году линкорами 1-й эскадры («Нагато», «Фусо», «Исё» и «Ямаширо») и 2-й эскадры («Киришима», «Хией»), на которых тогда стояли эти орудия, дали 4,57% попаданий. Стрельба велась с управлением по дальномерам, со средним темпом 11,2 выстрела в минуту, на дистанции 3000 м по парусиновой цели, буксируемой гидросамолетом со скоростью 60 узлов (110 км/ч). Сами линкоры шли со скоростью 15 узлов.

Для ближней защиты от самолетов на мостике установили два 7,7-мм пулемета системы Льюиса, которые импортировались из Англии и были приняты на вооружение в 1925 году. Эти пулеметы оказались слишком тяжелыми и ненадежными. Их скорострельность составляла 550 выстр./мин., а эффективная дальность 1000 м.

Для управления стрельбой 200-мм орудий сохранили систему наведения «слежение за указателем». Основной центральный автомат стрельбы (директор) «типа 14» стоял на вершине носовой надстройки, а резервный такого же типа — на крыше самолетного ангара. Оба эти прибора можно было использовать также и при стрельбе по воздушным целям, поскольку их 64-мм телескопы модели «L» слежения за целью с мощностью увеличения 6-7 раз (с 23 июля 1927 года переименованы в «6-см полуженитные телескопы») имели угол возвышения 90°.

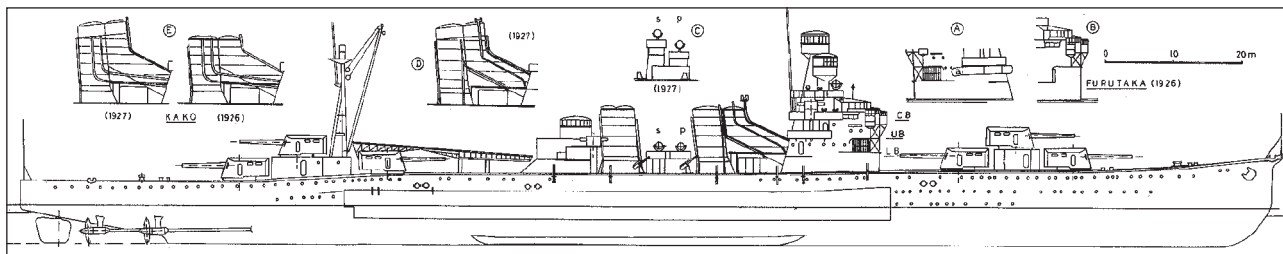
Основной центральный автомат стрельбы (Хойбан) размещался в посту управления огнем почти в 22 м над ВЛ, в соответствии с внутренним приказом по морской артиллерии №18 от 24 апреля 1923 года, устанавливавшим структуру «устройств управления артиллерийским боем» для линкоров, крейсеров и эсминцев. Сразу под ним, в визирном посту, находилось устройство слежения за целью (Сокутекибан) «типа 13», которое подсчитывало скорость цели и дистанцию до неё. Из-за большой высоты расположения этих устройств пришлось принять специальные меры для уменьшения их вибрации, возникавшей при стрельбе орудий.



Замена на линкоре «Нагато» треногой фок-мачты, несущей все устройства управления артиллерийским огнем, на семиугольную не дала полностью удовлетворительных результатов. Поэтому при проектировании крейсеров типа «Миоко» в 1923 году помощник Хираги Фудзимото предложил принять мачты типа «пагода», которые явились как бы развитием американских «решетчатых» мачт, но были полностью зарытыми по наружной поверхности. После исследований на виброустойчивость, «пагоды» приняли для проектов «Миоко» и «Аоба», а также для уже строившихся крейсеров «Фурутака» и «Како», чей проект соответственно модифицировали.

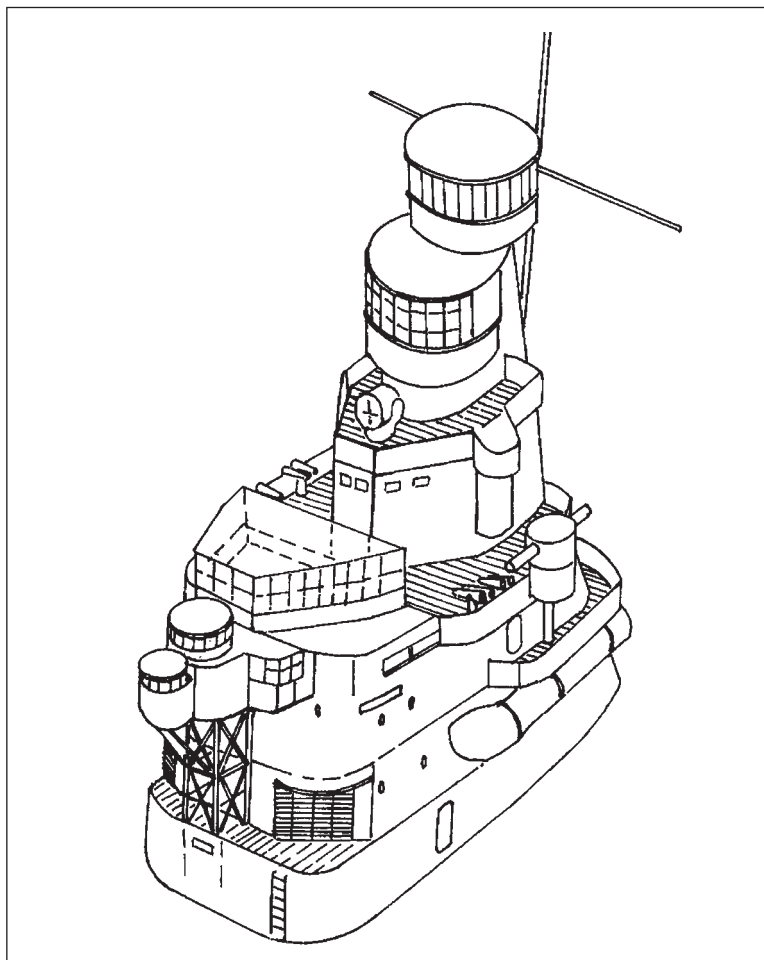
Для определения дистанции на крейсерах имелось по четыре дальномера «бинокулярной совмещающей системы» с базой 3,5 м, установленных по два на борт на уровне компасного мостика и кормового поста управления артиллерийским огнем (резервного). Для ночных боев предусматривалось три 90-см прожектора типа «SU». Один по диаметральной

Тяжелые крейсера типа «Фурутака», 1928 год. Продольный разрез башенной установки для 200-мм/50 кал. орудия



**Тяжелый крейсер
«Фурутака»,
1926 год. Наружный
вид**

**Тяжелый крейсер
«Фурутака»,
1926 год. Наружный
вид носовой
надстройки**

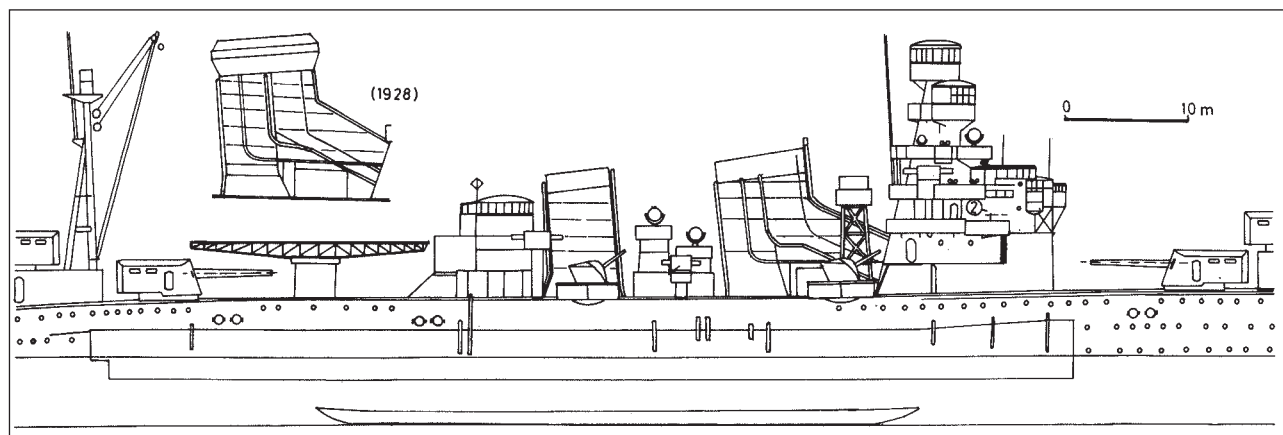


плоскости над компасным мостиком и два между трубами (левый ближе к носу, оба на одном уровне). Эти прожекторы, впервые появившиеся в 1918 году, заменили прожекторы фирмы «Сименс». Последние оказались недостаточно мощными и излучали изохроматический свет, а новые типа «SU» голубовато-белый с интенсивностью 9000 свечей на 1 м² при силе тока 150 А и напряжении 75 В, что позволяло вести стрельбу на дистанции 3500-4000 м. Вертикальная наводка прожекторов производилась в пределах от -30° до +100°. Управлялись они из спе-

циального поста, размещенного в нижней части носовой надстройки, или из постов управления огнем главного калибра (носового и кормового резервного).

По проекту торпедное вооружение не предусматривалось, однако оба крейсера вошли в строй, имея по 12 неподвижных торпедных аппарата. Установка на крейсерах «класса А» тяжелого торпедного вооружения произошла по требованию МГШ и вопреки мнению проектантов корабля. После подписания Вашингтонского договора, планируя возможное генеральное сражение, МГШ, чтобы компенсировать ограничения, наложенные на линейные силы, стал придавать большое значение ночному бою и торпедным атакам. Эта же концепция привела к созданию эсминцев «специального» типа (головной «Фубуки») и к перевооружению в 1941 году двух 5500-тонных крейсеров типа «Кума» в «торпедные крейсера» с десятью четырехтрубными 610-мм торпедными аппаратами каждый. Сначала предполагалось установить на крейсера типа «Фурутака» поворотные аппараты на верхней палубе: по диаметральной плоскости, как на «Юбари», или по бортам, как на 5500-тонных крейсерах. Но большая высота борта (по проекту 5,5 м против 4 м на 5500-тонных) заставила перенести аппараты на палубу ниже, а также сделать их спаренными неподвижными, чтобы дать им лучшую защиту (плиты стали НТ толщиной 19-25,4 мм).

Торпедные аппараты установили внутри корпуса: четыре пары труб «типа 12 года» (1923 г.) над машинными отделениями и две пары между башенной установкой главного калибра №3 и носовой надстройкой. Из-за недостаточной ширины корпуса аппараты правого и левого бортов несколько смещались относительно друг друга по длине корабля. Нормальный запас торпед включал 12 ед., но в военное время предполагалось нести ещё 12 резервных «типа 8 года №2». Торпеды имели длину 8,415 м, калибр 610 мм, вес 2362 кг, боеголовку с 346 кг взрывчатого вещества «шимоза». Дальность хода составляла



20 000 м на скорости 27 узлов, 15 000 м на 32 узлах и 10 000 м на 38 узлах.

В дальнейшем опасения проектантов по вопросу безопасности торпедного оружия полностью подтвердились и в ходе войны на Тихом океане, когда около 50% японских тяжелых крейсеров погибли именно после детонации собственных торпед, имевших кроме мощнейшего заряда еще и взрывоопасные кислородные двигатели. Не помогли и принятые меры предосторожности: ставшие после модернизации крейсеров поворотными торпедные аппараты располагали на спонсонах, чтобы при развороте их по траверзу боеголовки торпед оказывались как можно дальше от борта, а запасные торпеды помещали в специальные бронированные ящики.

Авиационное вооружение

Так как 7500-тонные крейсера в первую очередь предназначались для разведки и защиты линейного флота от легких сил, с самого начала понималась необходимость в обеспечении их корабельной авиацией. Во время проектирования крейсеров в 1921-1922 годах катапульты за рубежом только-только начали разрабатывать. Поэтому, до появления подходящей катапульты, что потребовало бы некоторой переделки проекта, временно решили установить рельсовую взлетную платформу модифицированного типа фирмы Хейнкель. При общей длине 27 м она состояла из двух частей: 10-метровая кормовая часть монтировалась на башне №4 и вращалась вместе с ней, а 17-метровая носовая стояла перед башней на полукруглых палубных рельсах. Наклон платформы в нос к горизонту составлял 5°, а угол поворота по 45° от диаметральной плоскости на каждый борт. Для взлета корабль разворачивался про-

тив ветра и развивал высокую скорость, а самолет с работающим на полной мощности мотором скатывался по рельсам на небольшой тележке.

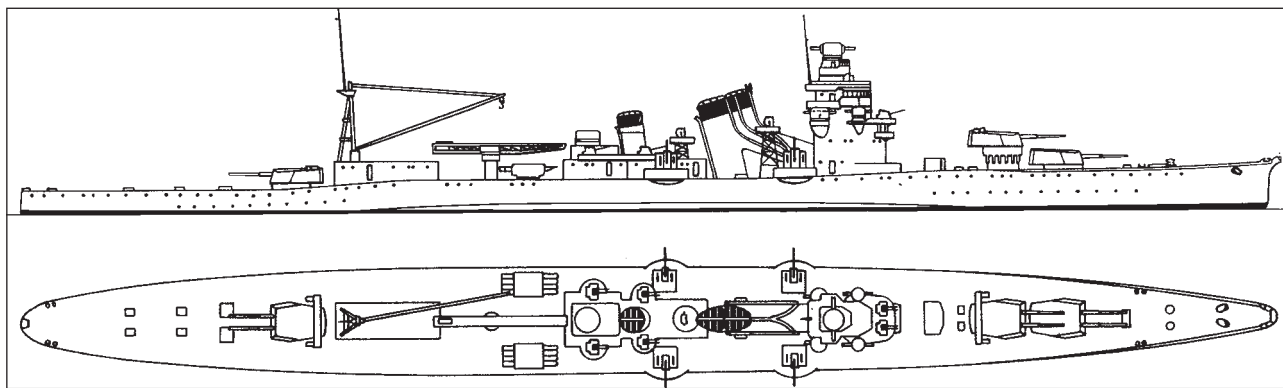
Оба крейсера укомплектовали без носовой части взлетной платформы, которую установили только в конце 1926 года. Эта платформа оказалась неудобной и даже опасной, поэтому использовалась крайне редко, да и то в экспериментальных целях. В 1930 году её сняли.

В 1927 году «Фурутака» для испытаний получил первый гидросамолет HD-25 фирмы Хейнкель, а позже улучшенный HD-26. В 1928 году «Како», а в 1929 году «Фурутака» перевооружили на двухместные гидросамолеты «типа 2» японской фирмы Аичи, представлявшие собой лицензионную версию гидросамолета HD-26. Эти двухоплавающие бипланы, имевшие скорость 200 км/ч и дальность 495 миль (около 4,5 часа полета), поднимались с воды и в большинстве случаев спускались на воду с помощью грузовой стрелы, установленной на платформе грот-мачты. Хранился самолет на взлетной платформе или в ангаре за дымовой трубой.

Энергетическая установка

Паротурбинная установка состояла из четырех турбозубчатых агрегатов типа Мицубиси-Парсонс («Фурутака») или Кавасаки-Кертис («Како»), каждый из которых вращал гребной винт диаметром 3,505 м и развивал максимальную мощность на валу 25 500 л.с. при 360 об./мин., что в сумме давало 102 000 л.с. Внешние валы приводились во вращение турбо-зубчатыми агрегатами носовых машинных отделений, внутренние — кормовых. Вес турбин на «Како» составлял 203,4 т, редукторов 135 т, а на «Фурутака» соответственно 200 и 129,5 т.

Тяжелый крейсер «Како», 1935 год.
Наружный вид центральной части



**Тяжелый крейсер
«Како», 1939 год.
Наружный вид**

Каждый агрегат состоял из турбины высокого давления (импульсного типа, мощностью 12 500 л.с.) и турбины низкого давления (реактивного типа, мощностью 13 000 л.с.) переднего хода.

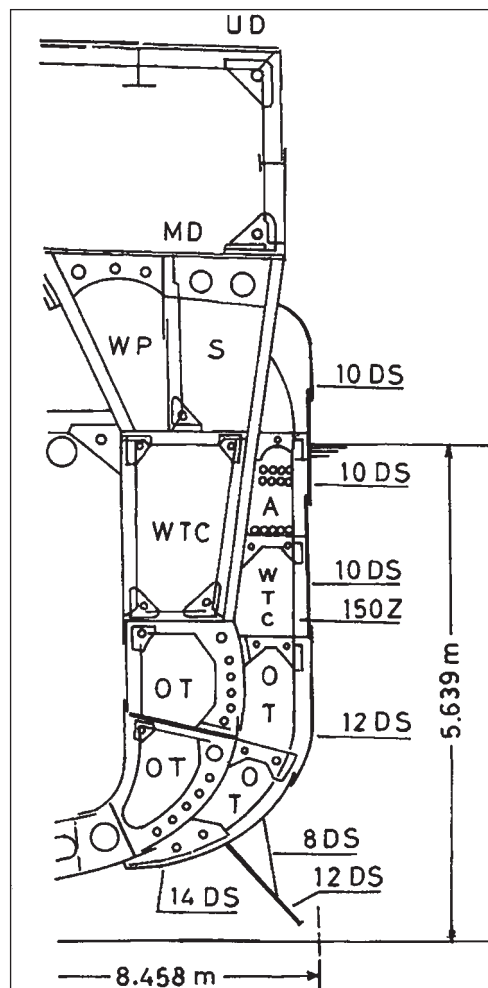
Турбины работали на вал через одноступенчатый редуктор с шевронными зубьями, снижавший скорость враще-

ния вала до 360 об./мин., тогда как ротор турбины высокого давления вращался со скоростью свыше 3000, а ротор турбины низкого давления — 2000 об./мин. Кроме того, в корпусе турбины низкого давления полного хода размещалась и турбина низкого давления заднего хода, работавшая на тот же вал, но при переднем ходе вращавшаяся вхолостую. Каждая турбина заднего хода могла развить на валу до 7000 л.с. (всего 28 000 л.с.).

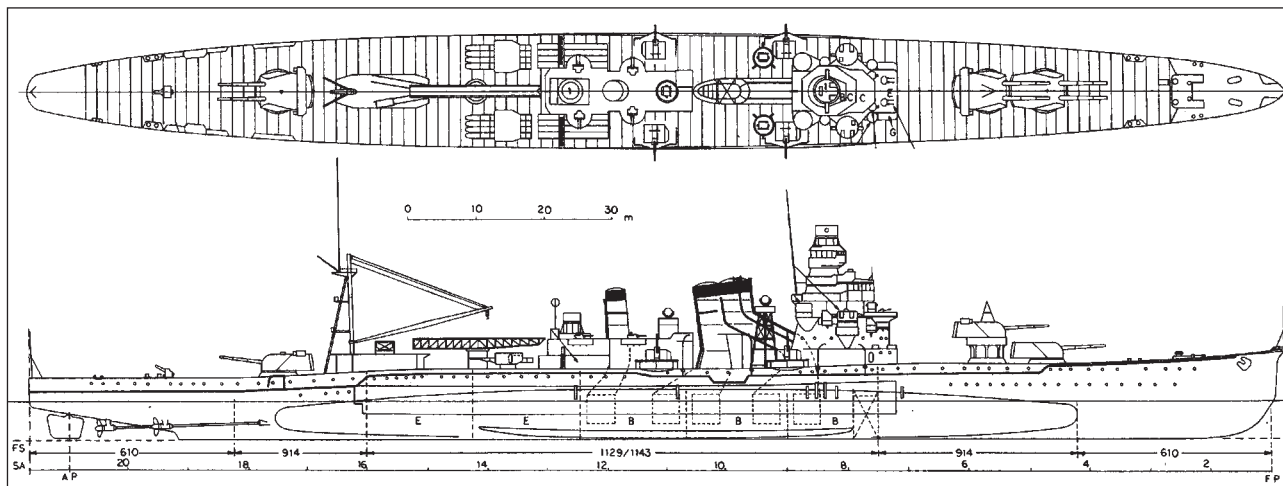
На крейсерском ходу использовались совместно турбина крейсерского хода и крейсерские ступени главных турбин — эта система была известна как «комбинированного типа». Для каждого турбоагрегата она состояла из: крейсерской ступени на входе турбины высокого давления полного хода и небольшой турбины высокого давления крейсерского хода, соединенной с валом переднего конца турбины высокого давления полного хода. Турбину крейсерского хода можно было отсоединить от вала, а питательный пар с помощью байпасных клапанов подавать на турбину высокого давления, минуя турбину крейсерского хода и крейсерскую ступень.

Турбина крейсерского хода и крейсерская ступень работали последовательно с главной турбиной высокого давления. То есть пар последовательно проходил через все турбины полного хода: входил в турбины крейсерского хода, выходил в крейсерскую ступень, оттуда попадал в остальные ступени турбин высокого и турбин низкого давления, а затем поступал в холодильник (конденсатор).

На полном ходу пар сначала поступал в турбины высокого давления полного хода, затем в турбины низкого давления полного хода и в холодильник, не проходя через турбину крейсерского хода (которая отсоединялась от вала) и крейсерскую ступень турбины высокого давления полного хода (вращалась



**Тяжелый крейсер
«Фурутака»,
1939 год.
Конструктивный
чертеж
противоминных
булей в районе
миделя**



вхолостую). Однопроточные холодильники типа «Унифлекс» крепились снизу к корпусу «своей» турбины низкого давления. Большие цистерны для питательной воды размещались в носовой части каждого машинного отделения напротив поперечной переборки.

Котельная установка состояла из 12 котлов, расположенных в 7 котельных отделениях. Трехколлекторные котлы типа Канпон №1 (Канпон Шики Ро Го) работали на давлении 18,3 атм. при температуре пара 138° С. Перегрев пара на 38° С позволял снизить расход топлива на полном ходу на 10% и почти на столько же на других режимах. Котлы располагались в котельном отделении следующим образом: в носовом №1 параллельно стояли два нефтяных котла «среднего» типа, в каждом из котельных отделений №2-№5 (по два с левого и по два с правого борта) находилось по два нефтяных котла «большого» типа (один за другим), а котельное отделение №6 (правый борт) и №7 (левый) разместили по одному котлу со смешанным отоплением «малого» типа.

Для получения скорости 34,5 узла при водоизмещении с 67% всех запасов в 8586 т, проектная мощность составляла 102 000 л.с. при 360 об./мин. «Како» вышел на испытания, имея почти такое водоизмещение, т. е. на 1000 т меньше действительного с 67% нагрузкой, и достиг скорости 35,14 узла при мощности на валах 105 895 л.с.

Максимальный проектный запас топлива (400 т угля и 1400 т нефти) теоретически обеспечивал дальность плавания 7000 миль на 14 узлах. При фактическом запасе в 570 т угля и 1010 т нефти расчетная дальность составляла 6000 миль. Расход топлива (нефти)

на испытаниях «Фурутака» при водоизмещении 8500 т оказался 652 г/л.с. в час на крейсерской скорости 14,5 узла и мощности на валах 4879 л.с. (т. е. около 3,18 т/час). При 67% запасе топлива на борту (1200 т) и данном водоизмещении с такой скоростью можно было пройти 5400-5500 миль. Однако из-за перегрузки, увеличившей расход топлива и уменьшившей его запас с 1800 до 1580 т, реальная дальность была еще меньше.

Электроэнергетическая установка состояла из четырех дизель-генераторов (два по 90 кВт и четыре по 67,5 кВт), установленных в отдельных отсеках на складской палубе впереди и позади машинного отделения. На крейсерах «класса А» и линкорах, начиная с «Конго», напряжение сети равнялось 225 В, тогда как на легких крейсерах 110 В. Большинство вспомогательных механизмов: втяжные и вытяжные вентиляторы машинных отделений, устройства для форсировки котлов, насосы, компрессоры, подъемники и т.п. — имели электропривод, но в якорной и рулевой системах применялся паровой привод.

Рулевой привод имел двухцилиндровую вертикальную паровую машину и гидротолкатели, действующие на балансирный руль площадью 19,83 м. Носовые шпильки приводились во вращение с помощью двухцилиндровой вертикальной паровой машины и 35-сильного электромотора, которые вращали гидромuftу типа Дженни.

Температура в погребах поддерживалась ниже +27° С холодильными установками, использующими в качестве хладагента двуокись углерода, приводами компрессоров служили электромоторы мощностью 14 и 10,5 л.с.

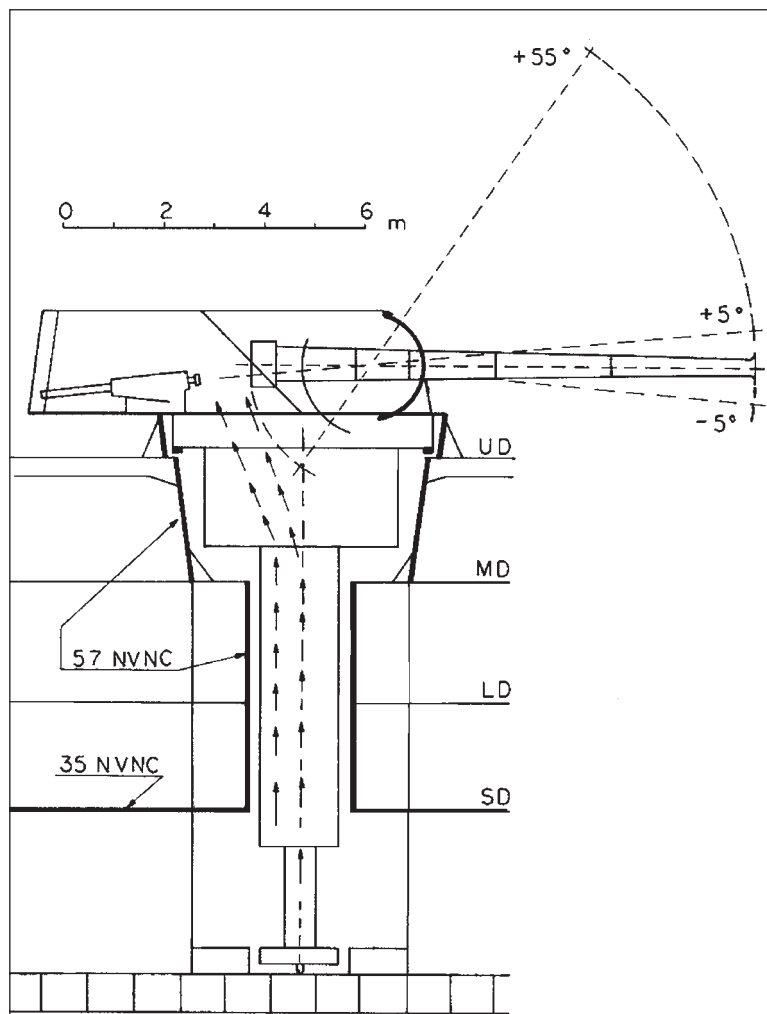
**Тяжелый крейсер
«Фурутака»,
1941 год. Вид
сверху и наружный
вид**

Экипаж и условия обитаемости

По проекту экипаж состоял из 604 человек, из них 45 офицеров, но, в зависимости от условий службы, численность менялась от 616 до 631 человека. После большой модернизации 1936-1937 гг. экипаж стал насчитывать 627 человек. Как и на «Юбари», офицерские каюты располагались в носовой части корабля и в основании надстройки.

Борьба за экономию веса резко снизила высоту надводного борта. Только благодаря большой длине и расположению жилых помещений на трех палубах удалось сохранить ту же плотность их заселения, что и на 5500-тонных крейсерах — около 1,3 м²/чел. По западным стандартам это было слишком тесно. Кроме того, из-за возросшей осадки носом, иллюминаторы кубриков на уровне складской палубы оказались рядом с ватерлинией. Поэтому на переходах морем открывать

**Тяжелый крейсер
«Фурутака»,
1937 год.
Продольный
разрез башенной
установки для двух
203-мм/50 кал.
орудий**



их было нельзя, что значительно ухудшало условия обитаемости. Вентиляция, как естественная, так и принудительная, для жаркого климата оказалась явно недостаточной. Поэтому эти корабли, из-за тесноты помещений получившие на флоте прозвище «плавающие семейные дворцы», нельзя было использовать для длительных операций в тропиках.

Ремонты и модернизации

С момента вступления в строй и до модернизации 1937 г., включавшей перевооружения на двухорудийные башни, на обоих крейсерах внедрились многочисленные усовершенствования.

Осенью 1926 года на отверстиях больших воздухозаборников в передней части носовой надстройки были установлены защитные крышки. Затем в декабре 1926 – феврале 1927 года обе дымовые трубы удлиннили, а их козырьки отклонили назад, чтобы уменьшить помехи от воздействия на мостики дыма и горячих газов; повысили кормовую прожекторную платформу между трубами (с правого борта), чтобы уменьшить взаимные помехи при наведении лучей всех прожекторов на один борт. Корабли получили на вооружение гидросамолеты «Аичи» «тип 2» (лицензионный «Хейнкель» HD-26).

Весной 1928 года на передней трубе «Како» в виде эксперимента установили козырек возвышенного типа, предотвращающий попадание в дымоход дождевой воды, но спустя несколько месяцев его сняли как неудачный. В 1930 году на кораблях демонтировали взлетные платформы. «Како» с 15 мая по 29 сентября 1931 года проходил докование в Йокосуге, во время которого на нем увеличили мощность главных холодильников.

В 1931–1932 гг. «Како» и в 1932-1933 годах «Фурутака» на верфи флота в Куре прошли первую комплексную модернизацию, которая включала: замену 80-мм/40 кал. зенитных орудий «типа 3 года» на четыре 120-мм/45 кал. «типа 10 года»; установку по бокам от носовой трубы решетчатых вышек с зенитными центральными автоматами стрельбы «типа 91»; установку на уровне верхнего мостика под компасным мостиком спонсонов для спаренных 13,2-мм зенитных автоматов системы Гочкиса на тумбах с ручным обслуживанием (по одному на борт, вес 31 кг); установку на верхней палубе сбоку от прожекторных платформ двух небольших башенок с двухметровыми полузенитными дальномерами типа «BU» совмещающего типа для определения дистанции при стрельбе на больших углах

возвышения; установку по диаметральной плоскости между ангаром и башней №4 19,4-метровой пороховой катапульты типа «Куре №2 модели 1» (ширина 1,2 м, эффективная спусковая дистанция 15,4 м), способной запускать самолеты весом до 2000 кг со скоростью 26 м/с; на борт принимался двухместный разведывательный гидросамолет «типа 90 №1» весом 1800 кг; расширение платформ носовой надстройки, установку башенки визира (устройства слежения за целью) за кормовым постом управления огнем артиллерии главного калибра, модификацию паропроводных труб вдоль носовой трубы, снятие большого вентиляционного раструба с левой стороны носовой надстройки (только на «Фурутака»).

В 1934 г. «Фурутака» во время перехода столкнулся с транспортом, и в сентябре 1934 г. в Майдзуру на верфи фирмы «Мицубиси» на нем провели восстановительный ремонт.

В сентябре 1936 г. «Како» пришел в Сасебо, где на верфи флота с 4 июля 1936 г. по 27 декабря 1937 г. увеличили ширину корпуса (для повышения остойчивости) за счет установки бортовых булей, часть объема которых заполнили стальными водонепроницаемыми трубами, а другую часть объема булей использовали в качестве топливных цистерн или в системе контрзатопления; вместо 12 котлов смешанного отопления установили 10 нефтяных; 200-мм орудия «тип 3 мод. 1» заменили 203,2-мм орудиями «тип 3 мод. 2», которые разместили в трех двухорудийных башнях «мод. E2»; полностью переделали систему управления огнем, соответствующим образом перестроив надстройки; усовершенствовали систему хранения и подачи артиллерийских боеприпасов; на платформах вокруг кормовой дымовой трубы установили восемь (четыре двухствольных) 25-мм зенитных автоматов с колонками прицельного визира «тип 95»; 13,2-мм пулеметы перенесли на переднюю часть носовой надстройки; неподвижные траверзные торпедные аппараты заменили двумя четырехтрубными палубными поворотными установками, а для размещения стеллажей запасных торпед, установки 120-мм орудий сдвинули к носовой оконечности.

Вместо катапульты «Куре 2» мод. 1 смонтировали катапульту «Куре 2» мод. 3. 1 декабря 1936 г. «Фурутака» пришел в Куре, где с 1 апреля 1937 г. по 30 апреля 1939 г. на верфи флота на нем провели комплексную модернизацию, как и на «Како».

В ноябре 1941 г. в Куре на верфи флота на «Фурутака» и «Како» провели доковый ремонт.

С 17 по 22 мая 1942 г. «Како» снова пришел в Куре, где на верфи флота с 25 мая по 15 июня 1942 г. на нем провели восстановительный ремонт корпуса (в доке корабль стоял с 25 по 29 мая 1942 г.) и текущий ремонт механизмов.

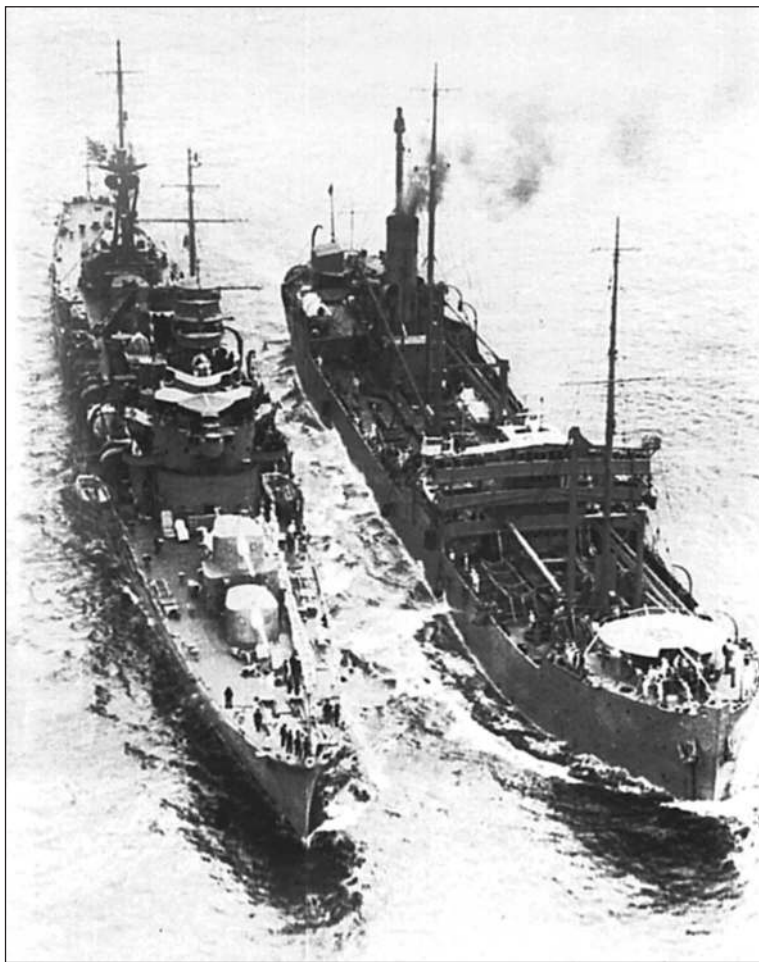
В начале августа 1942 г. гидросамолет «тип 94» заменили на гидросамолет «тип 0» (E13A1).

Служба

В день укомплектования крейсера приписали к военно-морскому округу Йокосуки, но 1 октября 1932 года «Како» и 1 февраля 1932 года «Фурутака» сменили порт приписки на Куре, где и числились до исключения из списков флота соответственно 15 сентября и 1 ноября 1942 года.

На следующий день (1 апреля 1926 года) после ввода в строй, «Фурутака» стал флагманом 5-й эскадры, в которую также входили легкие крейсера «Нака» и «Дзинцу». Вступивший в строй

**Тяжелый крейсер
«Како» во время
заправки в море,
1930-е годы**





**На крейсере
«Фурутака»,
1930-е годы**

20 июля 1926 года «Како» с 1 августа сменил «Фурутака» на месте флагманского корабля 5-й эскадры, понизив его до 2-го корабля. Оба крейсера имели одну или несколько белых полос на кормовой трубе в соответствии с их местом в эскадре: флагман (1-й корабль) нес одну полосу, 2-й корабль — две, 3-й — три, 4-й — одну широкую и одну узкую. Осенью-зимой 1926 г. оба крейсера подверглись первым усовершенствованиям. Периоды активной службы в составе 5-й эскадры (позднее в 6-й, а «Фурутака» временно входил и в 7-ю) сменялись пребыванием в резерве.

Во время учебных стрельб в августе 1927 года «Како» выпустил из одного орудия 15 колпачковых бронебойных снарядов №5 по старому крейсеру «Чиода», который использовался в качест-

**Тяжелый крейсер
«Како» на рейде,
1939 год**



ве мишени (затонул 5 августа). После присоединения 1 декабря к 5-й эскадре вступивших в строй крейсеров «Кинугаса» (флагман) и «Аоба» (2-й), «Како» и «Фурутака» стали соответственно 3-м и 4-м кораблями. С 30 ноября 1929 года по 1 декабря 1930 года «Фурутака», а с 1 декабря 1930 года по 30 ноября 1932 года «Како» находились в резерве. В это время на обоих крейсерах усовершенствовали авиационное вооружение.

С 10 ноября 1932 года по 31 мая следующего — он проходил модернизацию в доке Куре, а 1 декабря стал 4-м кораблем 5-й эскадры. Вместе с «Аоба» и «Кинугаса» в апреле 1933 года он участвовал в учебных стрельбах по крейсеру-мишени «Тоне». 20 мая корабли типов «Фурутака» и «Аоба» образовали 6-ю эскадру, а «Како» 15 ноября стал в резерв и до 14 ноября 1935 года входил в состав сторожевой эскадры Куре (Куре Кейби Сентай). За это время он прошел докование в Сасебо (с 10 ноября 1934 по 25 февраля 1935 г.) и еще раз в Куре (с 20 мая 1935 по 30 июля 1935 г.), когда ему заменили паровой рулевой привод на электрогидравлический.

В сентябре 1936 г. «Како» пришел в Сасебо, где на верфи флота с 4 июля 1936 г. по 27 декабря 1937 г. была проведена комплексная модернизация крейсера с заменой башен главного калибра и надстроек.

После докования и осмотра подводной части корпуса в Йокосуке с 29 мая по 29 сентября 1931 года «Фурутака» 1 декабря поставили в резерв в Куре, в течение которого он прошел докование (с 23 февраля по 30 апреля 1932 г.) для очистки и ремонта днища и прошел модернизацию. С 15 ноября 1933 года по 14 ноября 1935 года «Фурутака» являлся 3-м кораблем 6-й эскадры, а 15 ноября был поставлен в резерв (сторожевая эскадра в Куре). Но уже 15 февраля 1936 года его перед большими маневрами ввели в 7-ю эскадру (3-м кораблем). 1 декабря «Фурутака» вернулся в Куре, где 6 марта 1937 года его поставили в сухой док для модернизации, которая началась 1 апреля 1937 г. и длилась до 30 апреля 1939 г.

«Фурутака». После модернизации 1936-1937 гг. «Фурутака» вошел в состав 6-й дивизии крейсеров Первого флота и до 1941 г. оставался во Внутреннем японском море, за исключением периода с 12 февраля по 30 марта 1940 г., когда он обеспечивал операции армии в Южном Китае. 30 ноября 1941 г. крейсер направился к островам Бонин, где перешел

в распоряжение командующего Четвертым флотом.

4 декабря 1941 г. он вышел в море для обеспечения оккупации атолла Макин, островов Гилберта, Тарава и Гуам (в центральной части Тихого океана).

12 декабря 1941 г. Фурутака пришел на якорную стоянку у острова Гуам. С 19 (по другим данным 20) по 24 декабря 1941 г. корабль в составе 6-й дивизии крейсеров крейсировал южнее острова Уэйк, обеспечивая его захват. Затем он перешел в район западнее Филиппинских островов, откуда прикрывал Малайские конвои, базирываясь на Кам-Рань. 15 января 1942 г. он пришел на остров Трук и 18 января 1942 г. вышел в море для обеспечения высадки в портах Кавиенг и Рабаул. 30 января 1942 г. крейсер прибыл в Рабаул. С 2 по 4 февраля 1942 г. корабль перешел в Малоелапи, и 6 февраля 1942 г. «Фурутака» бросил якорь на атолле Кваджелейн.

10 февраля 1942 г. «Фурутака» возвратился на атолл Трук, где до марта 1942 г. на нем провели текущий ремонт корпуса и механизмов. С 2 по 5 марта 1942 г. он в составе 6-й дивизии крейсеров совершил переход в Рабаул, откуда обеспечивал высадку в Лаэ и Саламауа (остров Новая Гвинея), на острова Бука (10 марта 1942 г.), Бугенвиль, Шортленд (29 марта 1942 г., Соломоновы острова) и на Манус (8 апреля 1942 г., острова Адмиралтейства).

10 апреля 1942 г. корабль возвратился на Трук, где поступил в распоряжение командующего Соединением поддержки Сил вторжения в Порт-Морсби (Группы прикрытия) контр-адмирала Гото. 1 мая 1942 г. соединение Гото (6-я дивизия крейсеров и 2-й дивизион эсминцев) вышло в море с авианосцем «Сехо», который в районе между островами Вудларк и Рассел должен был отвлечь на себя возможные удары американской авиации и осуществить поиск противника. 7 мая 1942 г. «Сехо» был потоплен, и 6-я дивизия перешла в район острова Бугенвиль, где продолжила крейсерство. После навигационной аварии крейсера «Како» у острова Бука, «Фурутака» находился в его охранении. 17 мая 1942 г. он вернулся на Трук. С 31 мая по 5 июня 1942 г. крейсер перешел в Куре, где на верфи флота провели текущий ремонт корпуса и механизмов (в доке с 10 по 15 июня 1942 г.).

30 июня 1942 г. корабль вышел в море и 4 июля прибыл на атолл Трук. 7 июля он вышел в море и с частными поручениями командующего Четвертым флотом посетил Киета (9-10 июля 1942 г.),

Мове (16-18 июля 1942 г.), остров Бука (19-22 июля 1942 г.) и Рабаул (22-23 июля 1942 г.). 24 июля «Фурутака» пришел в Мове, где оставался до 7 августа. В июле 1942 г. 6-ю дивизию крейсеров передали в распоряжение командующего Восьмым флотом. В начале августа 1942 г. бортовые гидросамолеты тип 94 заменили на гидросамолеты «тип О мод. 11» (E13A1).

9 августа 1942 г. «Фурутака» принимал участие в бою у острова Саво, в ходе которого его оба бортовых гидросамолета сбрасывали над противником осветительные бомбы и корректировали огонь кораблей своего соединения. Совместно с «Аоба», «Како», «Кинугаса» и «Чокай», он потопил австралийский крейсер «Канберра», повреждений при этом не получил, выпустил 152 203-мм снаряда и восемь торпед. 11 августа 1942 г. 6-я дивизия возвратилась в Кавиенг и 20 августа перешла к острову Шортленд, а 23 августа она вышла в море для обеспечения перехода к Гуадалканал крупного конвоя в составе Соединения Огневой поддержки (Группы прикрытия) вице-адмирала Микава. 25 августа оба бортовых гидросамолета «Фурутака» принимали участие в налете на аэродром Хендерсон. 26 августа корабль пришел в Рабаул, принял топливо, пополнил запасы и затем перешел к острову Шортленд.

11 октября 1942 г. «Фурутака» в составе соединения контр-адмирала Гото вышел в море для обеспечения перехода к острову Гуадалканал крупного конвоя и обстрела аэродрома Хендерсон. На подходе к острову отряд японских кораблей был обнаружен американским оперативным соединением 64.2 (два тяжелых крейсера, два линейных корабля и пять эскадренных миноносца).

В ходе последовавшего боя, известного как бой у мыса Эсперанс, «Фурутака» получил несколько попаданий

**Тяжелый крейсер
«Како» на рейде,
1939 год**



152- и 203-мм снарядов с американских крейсеров «Сан-Франциско», «Солт-Лейк Сити», «Бойс» и «Хелена». Они полностью разрушили башню 203-мм орудий №3 и торпедные аппараты левого борта. Взрыв торпед в последнем вызвал пожар на спардеке, который привлек внимание противника. В результате крейсер получил еще ряд попаданий 203-мм снарядов, разрушивших три машинных отделения (из четырех), что привело к полной потере хода. Спустя два часа безуспешной борьбы за живучесть поступил приказ командира покинуть корабль. На эсминце «Хацуоки» перешли оставшиеся в живых 518 человек. Через 15 мин «Фурутака» затонул. В ходе боя погибло 258 человек.

«Како». После модернизации 1936 – 37 гг. «Како» вошел в состав 6-й дивизии крейсеров Первого флота и до 1941 г. оставался во Внутреннем японском море, за исключением периода с 12 февраля по 30 марта 1940 г., когда он обеспечивал операции армии в южном Китае и участвовал в торжествах по случаю 2600-летия нации, проходивших в ноябре 1940 г.

30 ноября 1941 г. крейсер направился к островам Бонин (на якорную стоянку Хахо-Дзима), где перешел в распоряжение командующего Четвертым флотом. 4 декабря 1941 г. он вышел в море для обеспечения оккупации атолла Макин, островов Гилберта, Тарава и Гуам (в центральной части Тихого океана). 12 декабря 1941 г. «Како» пришел на якорную стоянку у острова Гуам. С 19-го (по другим данным 20-го) корабль в составе 6-й дивизии крейсировал южнее острова Уэйк, обеспечивая его захват, затем он перешел в район западнее Филиппинских островов, откуда прикрывал Малайские конвои, базируясь на Кам-Рань.

15 января 1942 г. «Како» пришел на остров Трук и затем вышел в море для обеспечения высадки в Кавиенг и Рабаул. 30 января он прибыл в Рабаул, с 2 по 4 февраля перешел в Малоелани и 6 февраля бросил якорь на атолле Кваджелейн. 10 февраля «Како» возвратился на атолл Трук, где до марта 1942 г. на нем провели текущий ремонт корпуса и механизмов. С 2 по 5 марта он в составе 6-й дивизии крейсеров совершил переход в Рабаул, откуда обеспечивал высадку в Лаэ и Саламауа (8 марта 1942 г., остров Новая Гвинея), на острова Бука

(10 марта 1942 г.), Бугенвиль, Шортленд (29 марта 1942 г., Соломоновы острова) и на Манус (8 апреля 1942 г., острова Адмиралтейства). 10 апреля корабль возвратился на Трук, где поступил в распоряжение командующего Соединением поддержки Сил вторжения в Порт-Морсби (Группы прикрытия) контр-адмирала Гото.

1 мая 1942 г. соединение Гото (6-я дивизия крейсеров и 2-й дивизион эсминцев) вышло в море с авианосцем «Сехо», который в районе между островами Вудларк и Рассел должен был отвлечь на себя возможные удары американской авиации и осуществить поиск противника. 7 мая 1942 г. «Сехо» был потоплен, и 6-я дивизия перешла в район острова Бугенвиль, где продолжила крейсерство. 12 мая «Како» сел на риф к северу от острова Бука. Его удалось стащить с него 13 мая. В сопровождении крейсера «Аоба» корабль 16 мая 1942 г. пришел на атолл Трук. Повреждения корпуса оказались незначительными, и их решили устранить в ходе текущего ремонта в Метрополии.

После ремонта 16 июня 1942 г. «Како» вновь вошел в состав 6-й дивизии, пополнил запасы топлива, вышел в море и 23 июня прибыл на атолл Трук. С 30 июня по 5 июля 1942 г. он перешел в Киета и 6 июля направился к острову Сан-Изабель, где простоял с 7 по 15 июля, затем перешел в Кавиенг, с заходом в Рабаул (22 июля 1942 г.). В Кавиенге крейсер находился с 26 июля по 7 августа 1942 г. В июле 1942 г. 6-ю дивизию передали в распоряжение командующего Восьмым флотом. 9 августа 1942 г. «Како» принимал участие в бою у острова Саво, в ходе которого совместно с «Аоба», «Кинугаса» и «Чокай» он потопил американские крейсера «Куинси» и «Винсенс». «Како» повреждений не получил, выпустив по противнику 192 203-мм снаряда и восемь торпед. Однако 10 августа 1942 г. отходившую в Кавиенг 1-ю дивизию обнаружила и атаковала американская подводная лодка S44. Из четырех выпущенных торпед, в правый борт «Како» попало три. Крейсер перевернулся и затонул в течении пяти минут на подходах к острову Симбари. На корабле погибло 70 чел. Часть оставшихся в живых подобрали корабли 6-й дивизии крейсеров, часть — 11 августа 1942 г. эсминце «Юдзуки».