

АЛЕКСЕЙ ОРЕЛ

ЯПОНСКИЕ ЛЕГКИЕ КРЕЙСЕРА ТИПА «АГАНО»



О-65 Орел, Алексей Вячеславович.
Японские легкие крейсера типа «Агано» / Алексей Орел. — Москва : Эксмо :
Яуза, 2019. — 128 с. — (Война на море).
ISBN 978-5-04-105036-8

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

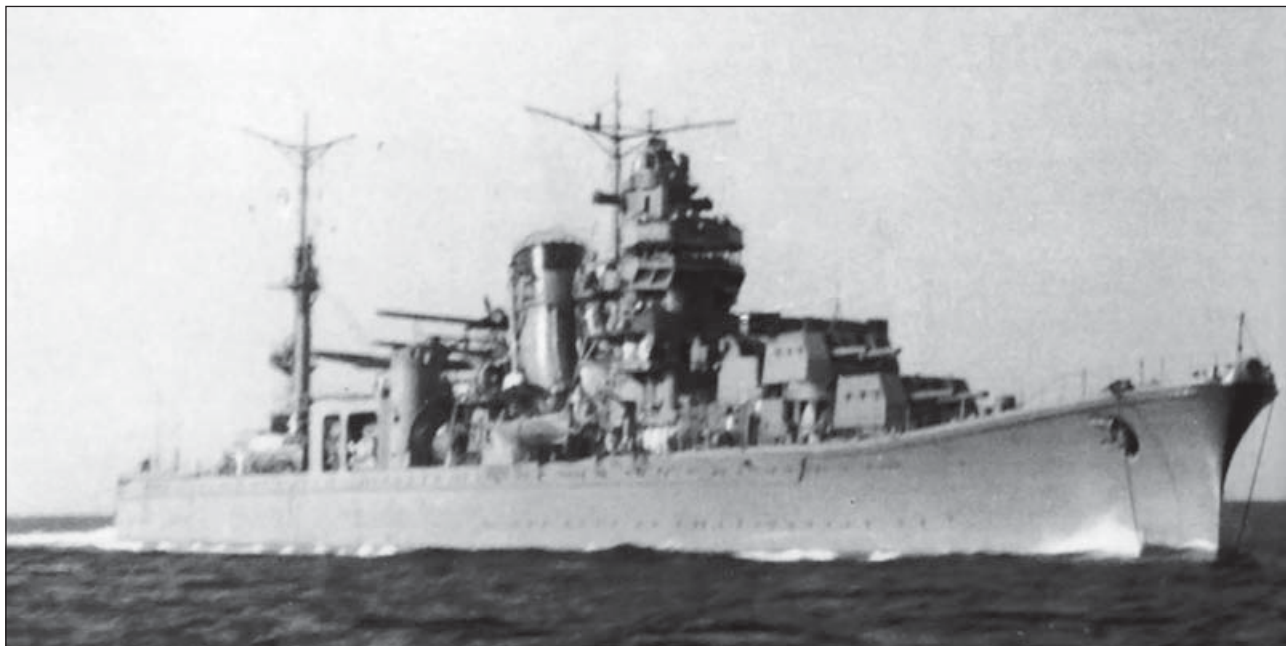
Эти корабли опоздали участвовать в ошеломляющих победах японского оружия, но «отметились» во всех батальных второй половины войны. Головной корабль серии — «Агано» участвовал в эвакуации японских войск с Гуадалканала, в сражении в заливе Императрицы Августы, а 18 февраля 1944 г. был потоплен американской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

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

УДК 623.822"1939/45"(520)
ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

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



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



«Сакава» разоруженный, 1946 г.

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

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

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

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

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

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Эскадры эсминцев по-японски

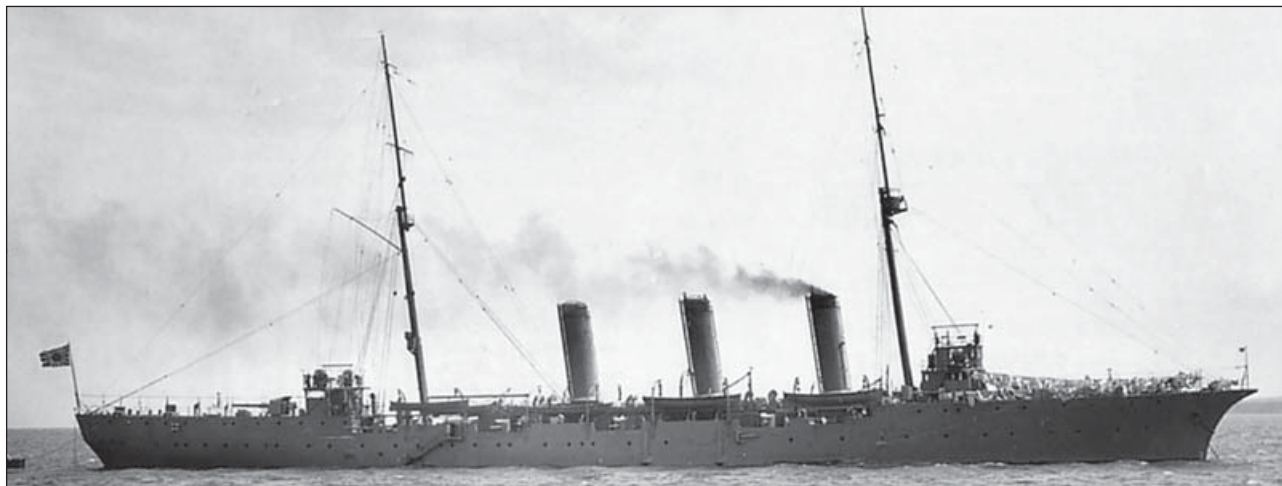
Строительство современного парового флота Япония начала в конце XIX века практически с нуля. При этом первоначальное обращение к французскому опыту (три бронепалубных крейсера — «Мацусима», «Ицукусима» и «Хасидатэ», составившие ядро японского флота в японо-китайской войне 1894–1895 гг., были построены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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



дить эсминцы «специального типа» — «Фубуки».

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

К таким 5000-тонным флагманам МГШ сформулировал следующие требования:

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

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

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

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

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

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

5500-тонные крейсера как флагманы эскадр эсминцев

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Недостаточность места для размещения оборудования связи и кодирования.

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

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



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

Требования МГШ и основные характеристики проекта С-39

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

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

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

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

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

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

3. Одна катапульта, один гидросамолет.

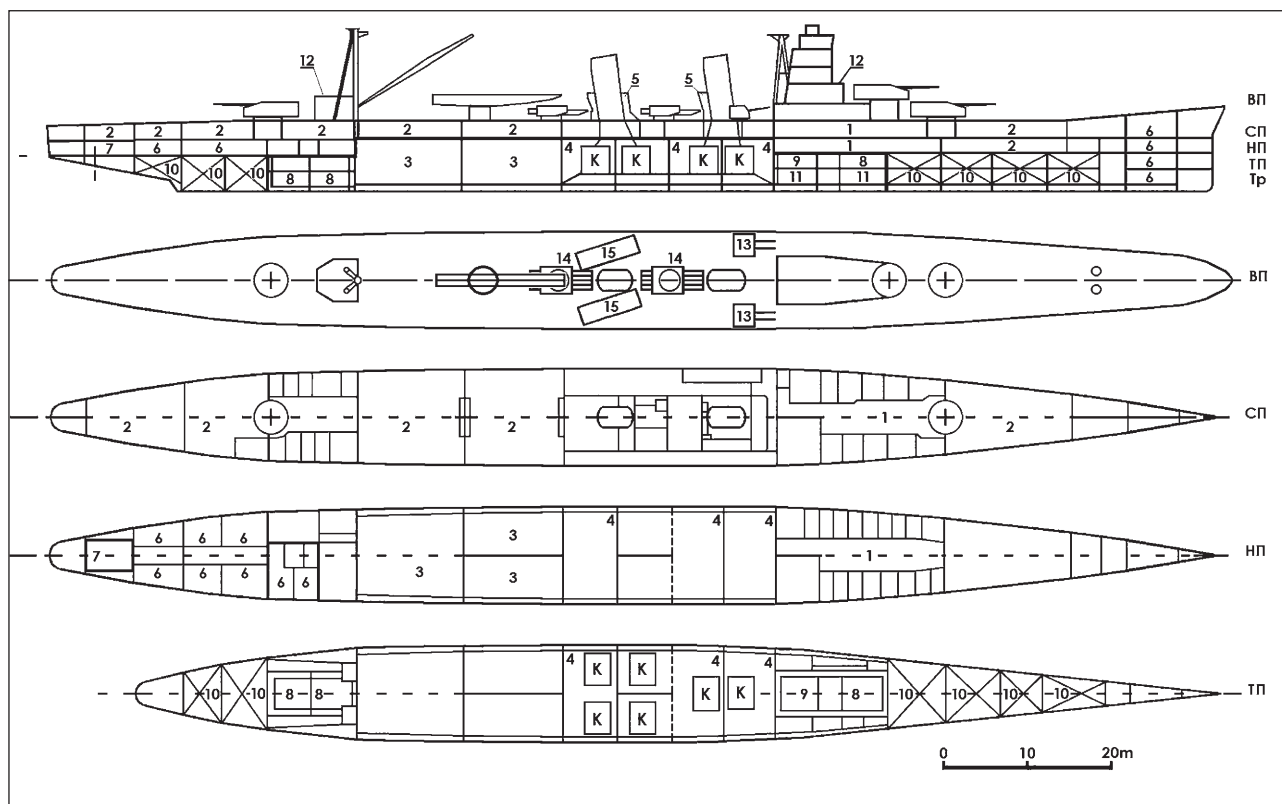
4. Защита машинных отделений 100-мм вертикальным поясом.

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

Первоначально новая программа готовилась к представлению парламенту в 1940 году, но принятие США 17 мая 1938 г. «Второго Акта Винсона-Трэмелла», направленного на дальнейшее усиление американского флота, потребовало ускорения планирования. Уже в июне 1938 года состоялась встреча заместителя начальника МГШ и заместителя военно-морского министра, на которой обсуждались необходимые изменения. Пересмотренный проект структуры ВМС был сформулирован 21 июля. Согласно новой редакции, требования к крейсерам были изложены в разделах, получивших следующие коды МТД: для 13000-тонных, или крейсеров «класса А» — W-103, для флагманов эскадр эсминцев, или крейсеров «класса В» — W-104, для флагманов эскадр подводных лодок «класса С» — W-105. Документом предполагалась постройка пяти единиц W-104 (на основе проекта С-39), двух W-103 и двух W-105.

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

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



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

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

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

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

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

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

Базовый проект С-41

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

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

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



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

Строительство, классификация и названия

Согласно первоначальным планам, крейсера № 132¹ и № 134 должны были строиться военно-морским арсеналом в Куре (яп.: 呉海軍工廠, *Куре Кайгун Косё*), крейсер № 133 – казенной же верфью в Йокосуке (яп.: 横須賀海軍工廠, *Йокосука Кайгун Косё*), а № 135 — на верфи концерна «Мицубиси» (*Mitsubishi Heavy Industries*; яп.: 三菱重工業株式会社, *Мицубиси дзюкогё кабусикигайся*) в Нагасаки. Од-

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

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

ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И СУДЬБА КРЕЙСЕРОВ ТИПА «АГАНО»

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

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

** Э. Лакруа и Л. Уэллс отмечают, что большинство японских документов датируют спуск на воду крейсера «Яхаги» 25 октября 1942 г., согласно документам верфи, это произошло 25 сентября. Х. Нисида указывает дату 25 октября.

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

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

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

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