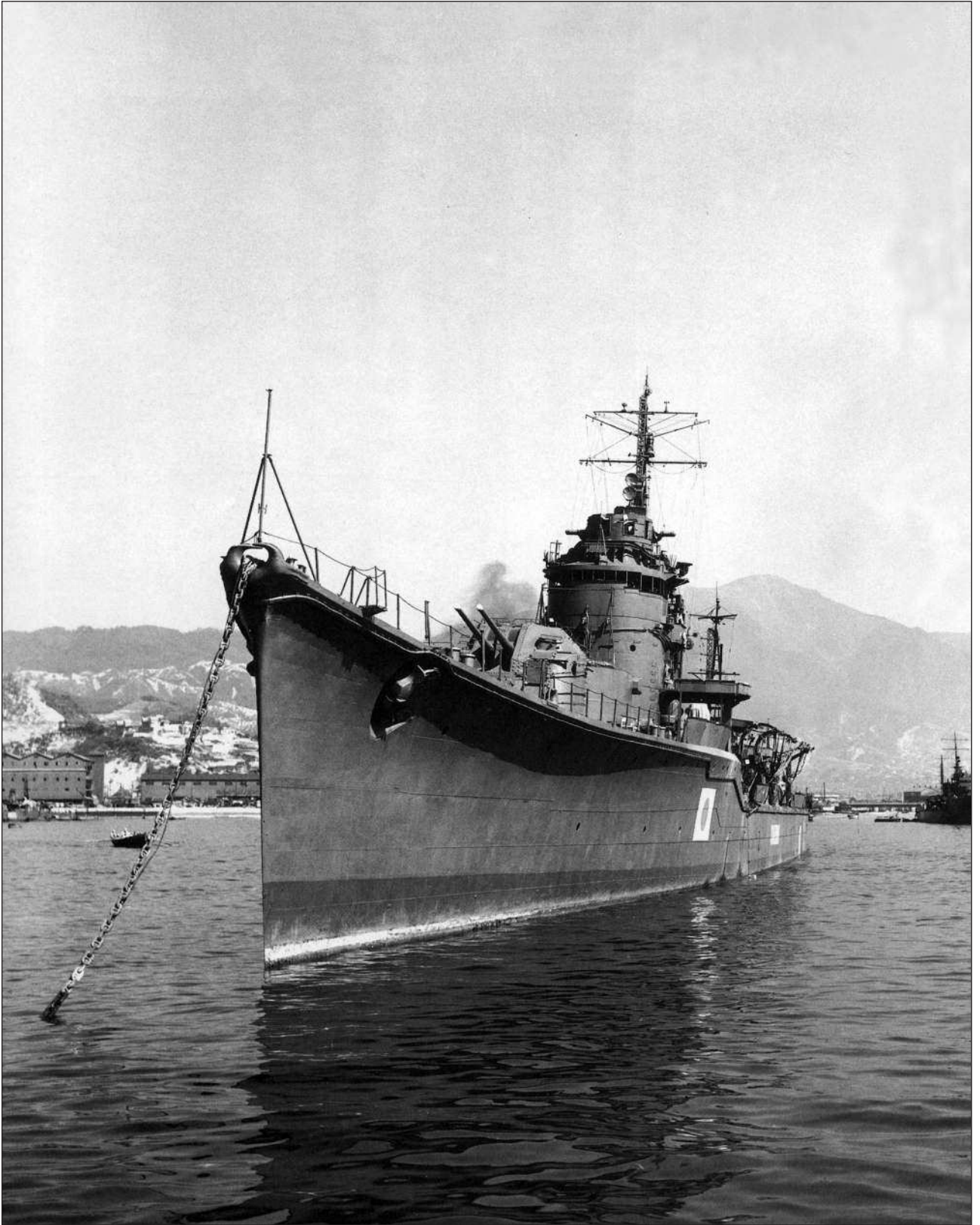


СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	6
Авиация бросает вызов флоту	6
Рождение непосредственного эскорта	9
Проектирование и классификация	11
Строительство	15
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	18
Компоновка и конструкция корпуса	18
Главные и вспомогательные механизмы	26
Вооружение	30
Экипаж и обитаемость	51
Внешние различия	52
Окраска и маркировка	57
ОРГАНИЗАЦИЯ И КОМАНДОВАНИЕ	62
Организация	62
Командиры эсминцев типа «Акидзуки»	66
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	69
Гуадалканал	70
Сорок третий — год между битвами	83
В битвах авианосцев	95
Эскортные операции	119
До и после капитуляции	133
ОЦЕНКА ПРОЕКТА	144
ПРИЛОЖЕНИЯ	148
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	157
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	158



Автор выражает сердечную благодарность С. В. Сулиге, С. А. Балакину, Б. В. Соломонову, С. В. Пятянину, А. В. Дашьяну и Е. Р. Пинаку, в разное время оказавшим благожелательную помощь в исследовании темы.

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

ПРЕДИСЛОВИЕ

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

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

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

еспособные единицы, такой состав группировки «акидзуки» был достигнут лишь 8 апреля 1945 г., на следующий день после последней морской битвы Второй мировой. Поэтому корабли типа «Акидзуки» не смогли реализовать себя в том качестве, в котором были задуманы и созданы.

Принципиально отличаясь от всех предыдущих серий японских эскадренных миноносцев, корабли типа «Акидзуки» в полной мере поддерживали их высокую репутацию, участвуя вместе со своими одноклассниками в тяжелых ночных боях за Соломоновы острова, пройдя через горечь поражения в Филиппинском море и катастрофу японского флота в борьбе за Филиппины, проводив в последний поход исполинских «Ямато». Задействованные почти во всех крупных операциях флота с конца 1942 г. до начала 1945 г., неоднократно демонстрируя лучшие качества боевых кораблей японской постройки, «акидзуки» заслужили право считаться одними из выдающихся эскадренных миноносцев Второй мировой войны.

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

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

На с. 4:
Частично
разоруженный
«Ёйдзуки» в Куре,
16 октября 1945 г.
Хорошо видны
кабели обмотки
размагничивания,
антенны РЛС
№№ 1-3 и 2-2,
а также площадки
под трехствольные
25-мм автоматы
поборотно
у надстройки

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

А. Д. Невитт, американский историк

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Авиация бросает вызов флоту

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

Одним из последствий подобных изысканий стало прямое противопоставление ударных возможностей авиации оборонительным способностям отдельных боевых кораблей и крупных соединений флота. До практической формы этот вопрос был доведен в Америке — стране, во-первых, единственной после Первой мировой сохранившей огромный военный и экономический потенциал, во-вторых, вознесенной итогами войны в бесспорные мировые лидеры и теперь

собиравшейся этот status quo за собой закрепить. Прародителем проблемы и активным сторонником будущего главенства военной авиации стал бригадный генерал армии США Уильям Митчелл, заявивший: *«Надводный корабль как система оружия исчез: эффективность зенитных орудий постоянно уменьшается и никогда не возрастет. Превосходящие воздушные силы будут господствовать над всеми морскими просторами, куда они могут достать с береговых баз. Ни один корабль, несет он самолеты или нет, не сможет оспаривать их господства»*.

Пока в небесах плавали неповоротливые «цепелины» и стрекотали фанерные «этажерки», а последователи Митчелла с умилением следили, как в ходе учебных воздушных атак шли на дно неподвижные корабли-мишени, большинство моряков, оценивая перспективы воздушного удара по флоту в реальных боевых условиях, воспринимали безапелляционные заявления поклонников авиации с изрядной долей скепсиса. Тем временем темпы развития морских и воздушных вооружений нарастали. Если для классических сил флота в основном это был количественный рост, то авиация, особенно морская, переживала стремительный качественный подъем, уже к концу 1920-х годов разделившись на базовую и палубную.

Начавшаяся новая мировая война быстро доказала опасную недооценку воздушной угрозы. Высокие маневренные и огневые свойства, способность к массированному применению превратили авиацию в важнейший оперативно-стратегический фактор, изменивший характер вооруженной борьбы в целом и на море в частности. Массированные воздушные атаки против сил флота в базах принципиальных новшеств в военное искусство не внесли. Удары по Кронштадту и Пёрл-Харбору (1941 г.), Рабаулу (1943 г.), Труку и Маниле (1944 г.), Килию и Куре (1945 г.)

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

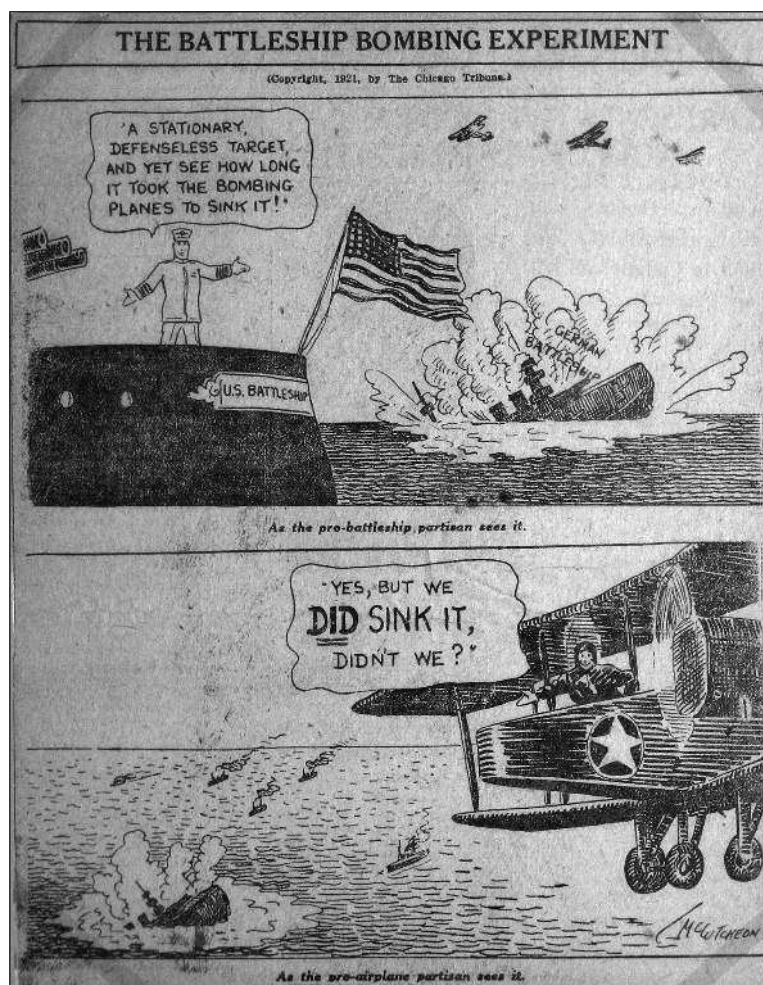


были осуществлены в светлое время суток, в условиях полного превосходства атакующих в воздухе, с применением самолетов различных типов¹. Подвергшись нападению вражеской авиации в базе, флот всегда нес большие потери, несмотря на близость берега, наличие под рукой вспомогательных и спасательных судов, мощностъ береговых зенитных батарей и авиаприкрытия. Все это могло быть предсказуемо еще до войны. Однако большинство военно-морских специалистов, обсуждая в 20-30-е годы такой вид морского боя, как воздушная атака свободно маневрирующего соединения боевых кораблей, приходило к выводу о незначительности опасности, исходящей от авиации. Тем сильнее оказались потрясения от результатов первых массированных ударов по корабельным соединениям в открытом море. Действия Люфтваффе против английского флота на Средиземноморье, потопление японцами британских кораблей у Сингапура и Цейлона стали для моряков горькой неожиданностью.

Все же определенные меры к укреплению ПВО соединений флота в открытом море в довоенный период предприняты были. В части, касающейся своей компетенции, кораблестроители предложили вполне логичный ответ: достижение целей возможно двумя путями: созданием специализированных единиц ПВО, по своим тактико-техническим характеристикам способных действовать в составе оперативных соединений, либо принципиальным усилением зенитного вооружения всех кораблей основных классов. Две ведущих военно-морских державы мира в середине 30-х годов продемонстрировали оба этих подхода к решению проблемы.

Великобритания, традиционно беспокоясь о защите коммуникаций между метрополией и колониями, и предвидя проблемы оперирования Королевского флота в непосредственной близости от материковых баз ВВС противника (помимо довооружения флота зенитной артиллерией), начала попытки создания крейсеров ПВО. В 1935–1936 гг. были перевооружены 102-мм универсальной артиллерией два морально устаревших крейсера типа «С»: «Ковентри» и «Кёрлю».

¹ Выбывающий из этого ряда и имеющий неоспоримые стратегические последствия налет британской авиации на Таранто (1940 г.) по количеству задействованных сил в сравнении с перечисленными воздушными ударами выглядит диверсионной акцией



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

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

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

Эксперимент признали удачным, и за ними в 1938–1940 гг. последовали однотипные «Каиро», «Калькутта», «Карлайл» и «Кюрасао». В 1942–1943 гг. была перевооружена еще одна пара — «Колombo» и «Каледон», но затем программой переделки устаревших единиц свернули — в строй начали вступать новые крейсера ПВО типа «Дидо», вооруженные 133-мм универсальными установками. Помимо этого, с началом войны англичане, столкнувшись с серьезным противником в лице Люфтваффе, начали менять станки 120-мм пушек, увеличивая угол вертикальной наводки до 55° и вооружать эсминцы 114-мм универсальными орудиями.



Британский крейсер ПВО «Ковентри» — первый в мире корабль данного класса. Довоенное фото

Принципиально более богатые и защищенные своей географией США создавать специальные корабли ПВО не стали². Проблема ближней зенитной обороны

² Заложенные в 1940 г. четыре легких крейсера типа «Атланта» создавались исключительно как лидеры торпедных флотилий, но в качестве главного калибра несли восемь двухорудийных 127-мм/38 универсальных Mk.29. Лишь после окончания Второй мировой войны, после оснащения этих кораблей современными ПУАЗО, «атланты» были классифицированы как крейсера ПВО.

соединений флота была решена с американским размахом и основательностью вооружением кораблей всех классов «зенитным комплектом»: универсальные 127-мм установки (нескольких моделей), плюс 40-мм «Бофорс», плюс 20-мм «Эрликон», а также принятием на вооружение снарядов с радиолокационными взрывателями.

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

Рождение непосредственного эскорта

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

В 1922 г. в Японии вступил в строй первый в мире корабль, изначально спроектированный и построенный как авианосец, — «Хосё». Вслед за этим ведущие военные флоты мира стали обзаводиться собственными авианосцами. Добрую услугу становлению нового класса оказал подписанный 6 февраля 1922 г. Вашингтонский договор, по которому ведущие военноморские державы были вынуждены «утилизировать» недостроенные «капитальные» корабли. Перестроенные с разрешения договора в авианосцы, таковые определили классический облик авианесущего корабля на четверть века вперед¹. При создании эскадренных авианосцев специальной постройки, появившихся вслед за вынужденными переделками из линкоров, параметры перестроенных единиц служили очевидными ориентирами.

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

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

Авианосец конца 1930-х годов, имея несравнимый с военными кораблями других классов ударный потенциал, был довольно уязвим сам по себе. Функциональная специфика делала его беззащитным при близком столкновении с вражескими надводными кораблями. Размеры и маневренные качества усложняли уклонение от атак авиации и субмарин противника. Отсеки большого объема, запасы авиационного топлива и боеприпасов усложняли борьбу за живучесть. Поэтому создание японцами сое-



Японские корабли у Циндао 28 марта 1939 г. На переднем плане — два эсминца из охранения авианосца «Акаги», судя по дате снимка, вероятно 29-й днэм: «Оите» и «Хаяте», оба типа «Камикадзе»

динений авианосцев сразу вызвало вопрос их ближней обороны, в первую очередь противозушной и противолодочной. Кроме того, интенсивная деятельность палубной авиации требовала решения и задач вспомогательных, таких, как спасение экипажей самолетов (а при возможности — и самих аварийных летательных аппаратов), совершивших вынужденную посадку вблизи соединения.

С момента своего создания в 1928 г. 1-я ДАВ получила на каждый авианосец по одному эсминцу. Для этих целей первоначально использовались корабли 6-го днэм: «Умэ» и «Кусуноки» (оба — типа «Каба», 1915 г.); сам дивизион находился в штате дивизии авианосцев. Уже через год в штате дивизии имелся дивизион эсминцев четырехкорабельного состава. Причем, частые изменения «авианосной» составляющей соединения (с 1928 по 1937 г. 1-я ДАВ включала один-два авианосца, попеременно «Акаги», «Кага», «Хосё», «Рюдзё» — в различных комбинациях) не влекли количественного изменения «эскадрной» составляющей: в этот период в приданом дивизионе всегда было четыре корабля типа «Миникадзе» (1920 г.), либо «Муцуки» (1926 г.).

В 1934 г. была создана 2-я ДАВ. С момента образования в ее штатах точно так же состоял дивизион эсминцев сперва двух-, а с 1936 г. — трех- или четырехкорабельного состава. До конца 1941 г. японский Императорский флот получил пять авианосных дивизий, каждая из которых непременно располагала собственными (штатными) эсминцами.

В начале 1932 г. эта структура (ДАВ с эсминцами в своем штате) была частично проверена в бою. Во время очередного военного обострения между Японией и Китаем для участия в военных действиях были привлечены силы Императорского флота в составе трех десятков вымпелов, в т. ч. 1-я ДАВ с входящим в ее состав 2-м днэм («Миникадзе», «Савакадзе», «Якадзе», «Окикадзе»). «Частично» — по двум причинам: во-первых, расстояние от метрополии до ТВД было минимальным; во-вторых, боевая

¹ Здесь в первую очередь имеются в виду размеры, стоимость, ТТХ и боевые возможности таких кораблей, как «Лексингтон» и «Саратога» (США), «Акаги» и «Кага» (Япония).

составляющая в деятельности эскорта была чисто номинальной, т. к. противник не располагал реальной возможностью атаковать японские авианосцы ни с воздуха, ни из-под воды.

Важнейшим рубежом в формировании боевой структуры японских авианосных сил стало создание 10 апреля 1941 г. Первого Воздушного флота, который объединил пять авианосцев трех дивизий (1-я ДАВ: «Акаги», «Кага»; 2-я ДАВ: «Сорю», «Хирю»; 4-я ДАВ: «Рюдзё»). Суммарная ударная мощь этих кораблей вкупе с приобретенным к 1940 г. в войне с Китаем опытом боевого применения палубной авиации не имели аналогов в мире и фактически служили основой военных притязаний империи на мировой арене. На дату создания Первого Воздушного флота, помимо авианосцев, в его структуру вошли четыре эскадренных миноносца 1-го класса: в составе 1-й ДАВ — 7-й днэм («Акебоно», «Усио», оба — типа «Фубуки», 1931 г.) и в составе 2-й ДАВ — 3-й днэм («Кикудзуки», «Удзуки», оба — типа «Муцуки», 1926 г.).

На 7 декабря 1941 г. авианосные силы Императорского флота состояли из десяти авианосцев, восемь из которых были сведены в Первый Воздушный флот, еще два структурно входили в состав Первого флота (линейные силы). Наибольшую ценность представляли шесть кораблей 1, 2 и 5-й ДАВ, на которые, согласно военным планам, возлагались задачи захвата стратегической инициативы на величайшем океанском ТВД мира. Что касается непосредственного эскорта этих сил, то к началу большой войны на Тихом океане вся система боевого сопровождения японских авианосцев требовала принципиальных изменений в связи с целым комплексом причин.

В мирное время эсминцы, находящиеся в штатах дивизий авианосцев, занимались спасением экипажей аварийных самолетов (за что среди моряков получили прозвище «ловцы стрекоз») или служили учебными целями. В период же войны с настоящей военно-морской державой возникала проблема обеспечения авианосцев полноценной ближней противовоздушной и противолодочной защитой. Помимо ничтожных возможностей зенитного вооружения японских эсминцев середины 1930-х годов, вставала более сложная проблема — дальнего боевого сопровождения. Если радиус действия «Акаги» составлял 8200 миль на скорости 16 узлов, то для вводимого в строй «Сёкаку» это значение достигало 9700 миль на 18 узлах. Использование имеющихся эсминцев в качестве эскорта соединения авианосцев становилось объективно

невозможным: для кораблей типа «Муцуки» этот показатель составлял всего 4000 миль на 14 узлах.

Одновременное участие авианосцев нескольких дивизий в боевых операциях требовало другой штатной организации их эскортных сил: наличие эсминцев в штатах самих ДАВ становилось неудобным ввиду недостаточной организационной гибкости такой структуры. Тем временем, на начало Тихоокеанской войны в штате 3-й ДАВ состояли эсминцы «Юкадзе» (типа «Миникадзе», 1921 г.) и «Микадзуки» (типа «Муцуки», 1927 г.); в штате 4-й ДАВ числились «Сиокадзе» и «Хокадзе» (оба — типа «Миникадзе», 1921 г.); в штате 5-й ДАВ находились «Оборо» (типа «Фубуки», 1931 г.) и «Акигумо» (типа «Кагеро», 1941 г.). С учетом боевых задач, выполненных японскими авианосцами в 1941–1942 гг., легко оценить «ценность» подобного эскорта. Эти организационно-штатные рудименты мирного времени были в основном устранены в апреле 1942 г., а последним эсминцем, выведенным из штатов ДАВ, стал «Микацуки» — это произошло в июне 1942 г.

Именно техническое и организационное несоответствие непосредственного эскорта предстоящим боевым задачам Первого Воздушного флота стало причиной того, что в свою дебютную операцию к Гавайским островам авианосцы 1-й, 2-й и 5-й ДАВ вышли с «чужими» эсминцами. В этом походе непосредственным миноносным эскортом авианосцев выступала «сборная» в составе 17-го днэм 1-й эскадры эсминцев («Уракадзе», «Исокадзе», «Таникадзе», «Хамакадзе»), 18-го днэм 2-й ЭМ («Кагеро», «Сирануи», «Арарэ», «Касуми»), ведомые флагманом 1-й ЭМ легким крейсером «Абукума», плюс наиболее современный «штатный» эсминец 5-й ДАВ — «Акигумо». Все перечисленные эсминцы принадлежали к наиболее современным во флоте типам «Асасио» (1937 г., 5700 миль/15 уз) и «Кагеро» (1939 г., 5000 миль/18 уз), но даже их ходовые характеристики были меньше желательных².

Поскольку перспектива вооруженного противостояния на Тихом океане с «первоклассными» флотами занимала японские военные умы уже давно, решение проблемы непосредственного эскорта авианосных соединений к этому моменту уже воплощалось в металле.

² Названные корабли 17-го и 18-го днэм в штатный состав Первого Воздушного флота на дату Гавайской операции не входили. Ряд авторитетных источников отражают этот момент ошибочно.

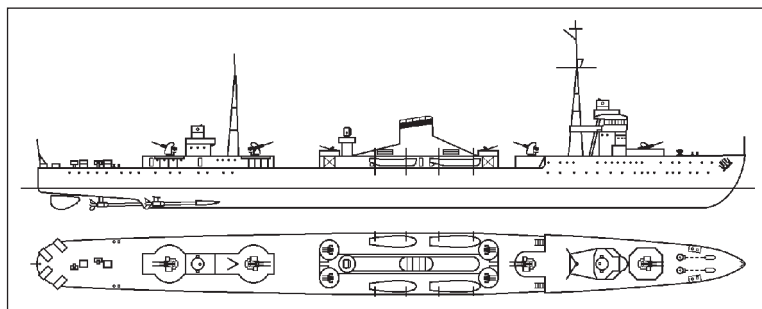
Проектирование и классификация

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

Первоначально МГШ собирался пойти привычным путем копирования военнотехнических решений Великобритании. Однако вариант с превращением в крейсера ПВО двух старых кораблей типа «Тенрю» (1919 г.) был отклонен, в первую очередь ввиду недостаточности их дальности хода: 6000 миль на 10 уз (говорить всерьез о возможностях этих крейсеров, даже вооруженных глубинными бомбами, по ПЛО авианосных соединений не приходится). Если для перевооружения «Тенрю» предполагались 127-мм зенитки типа 89, следующие прорабатывавшиеся варианты (сперва с перевооружением крейсеров типа «Кума», а затем с постройкой совершенно новых единиц) «на бумаге» вооружались уже новой 100-мм/65 артсистемой тип 98 — в последнем случае двенадцать двухорудийных установок на корабль! Ни один из этих вариантов на практике реализован не был¹.

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

К концу 1930-х годов Япония не имела ни современных эсминцев, ни современных легких крейсеров, которые могли бы послужить прототипом по корпусу для постройки корабля ближней обороны авианосцев. Постройка корабля стандартным водоизмещением в 6000–7000 т должна была занять не менее двух лет. В условиях очевидного роста напряженности в Тихоокеанском регионе, обусловленном последовательным отказом Японии от участия



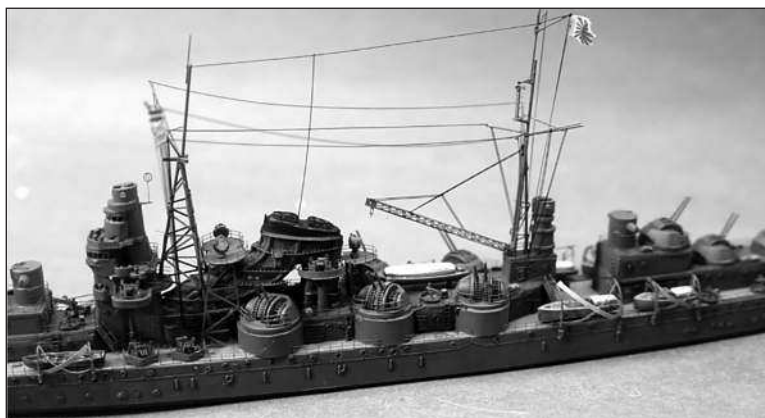
**Проектный вид
легкого крейсера
«Тенрю» после
предполагаемого
переворужения
в крейсер ПВО,
1936 г.**

в договоренностях по ограничению морских вооружений, затем эскалацией агрессии в Китае, вероятность крупномасштабного конфликта к концу 1930-х годов непрерывно возрастала. При этом империя, с учетом перспективы одновременных операций двух-трех авианосных соединений, получить необходимое количество новых специализированных единиц их ближней обороны в сжатые сроки не успевала. Весомость аспекта очевидна. Четыре легких крейсера типа «Агано» и два — типа «Оёдо» были заказаны в соответствии с той же «Четвертой программой завершения военных приготовлений флота», что и первые шесть «акидзуки». Легко оценить разницу в сроках постройки со специализированными эсминцами ПВО; крейсера вошли в строй: «Агано» — октябрь 1942 г., «Носиро» — июнь 1943 г., «Яхаги» — декабрь 1943 г., «Сакава» — ноябрь 1944 г., «Оёдо» — февраль 1943 г. Крейсер №137 типа «Оёдо» вовсе был отменен постройкой. Таким образом, фактор времени при выборе направления проектирования между новыми крейсером или эсминцем был очень весомым.

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

Фактор возможностей японской кораблестроительной промышленности увеличивал количество потенциальных подрядчиков на 3000-тонные боевые корабли практически вдвое, в основном — за счет мощностей частных предприятий (таких, как верфь «Фудзинагата

¹ Японцы с 5 мая 1917 г. обозначали калибр своих орудий и ТА в сантиметрах, вместо принятых до этого дюймов, округляя до ближайшего целого. В настоящей работе калибр японской артиллерии указан более привычно для отечественного читателя — в мм.



Так мог бы выглядеть японский крейсер ПВО специальной постройки стандартным водоизмещением около 6500 т с 12 спаренными универсальными АУ. Модель современного автора в масштабе 1:700

шипбилдинг» в Осаке и «Исикавадзима Хэви Индастриал» в Токио. Одновременно необходимо было помнить о предстоящей с началом войны загрузке кораблестроительных предприятий ремонтом.

Наконец, постройка кораблей класса «крейсер ПВО» проблему обеспечения противолодочной обороны авианосного соединения никаким образом не решала, а снова возвращала к невозможности использования для этого флотских эсминцев, не имевших достаточной для сопровождения авианосцев дальности хода. Таким образом, выбор направления проектных работ уверенно склонялся в пользу менее крупного и более массового корабля.

Необходимо заметить, что японские проектировщики и кораблестроители, в отличие от их атлантических коллег, в гораздо меньшей степени были скованы традиционными представлениями о том, какими должны быть боевые корабли. Этому способствовали следующие моменты. Собственная непрерывная история эволюции боевого корабля в Японии отсутствовала. Театр военных действий, на котором предстояло оперировать Императорскому флоту, принципиально превосходил по своим размерам Северную Атлантику с ее окрестными морями — колыбель европейского кораблестроения. После Первой мировой войны в проект любого японского боевого корабля закладывалась идея качественного превосходства над аналогами из состава «классических» военных флотов европейской кораблестроительной школы, для реализации которой считались хороши любые средства. Эти факторы, вкупе с весьма гибким реагированием на международные договоры по ограничению вооружений на море², и порождали интересные решения, многие из которых стали принципиальными новшествами в мировом военном кораблестроении.

Эскизная проработка проекта специального корабля для сопровождения авианосцев рождала единицу, до того не имевшую аналогов в Императорском флоте. Корабль стандартным водоизмещением в 2530 т первоначально получил неофициальную классификацию «корабль непосредственного эскорта» (яп.: 直衛艦 *тёкуэйкан*; от: 直衛 *тёкуэй* — непосредственная охрана, 艦 *кан* — военный корабль). Эскизный проект, обозначенный шифром W-115, был представлен МГШ в июле 1938 г. На этом

² Начатые в Лондоне в октябре 1934 года трёхсторонние переговоры между США, Великобританией и Японией быстро зашли в тупик ввиду неприемлемой для остальных участников позиции Японии. 29 декабря 1934 г. японское правительство разослало ноту, в которой объявило о денонсации всех ранее подписанных соглашений по морским вооружениям.

**ПРОЕКТНЫЙ ШТАТНЫЙ СОСТАВ ВООРУЖЕНИЯ
ЭСМИНЦА «АКИДЗУКИ» НА 4 ДЕКАБРЯ 1939 ГОДА**

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

этапе проектный состав вооружения включал 4 спаренные 100-мм АУ и два спаренных 25-мм автомата, также оговаривалось наличие противолодочных бомбометов.

В ходе корректировки в проект был внесен поворотный четырехтрубный торпедный аппарат с устройством перезарядки. Главным компромиссом между теоретиками и тактиками стал отказ МГШ от требований максимальной скорости в 35 узлов и дальности плавания в 10 000 миль — расчеты показали, что для достижения этих параметров водоизмещение необходимо будет увеличить до 4000 т. Соответствующие значения были снижены до 33 узлов и 8 000 миль. Дальнейшие правки не носили принци-

пального характера. В окончательном виде классификация корабля была изменена на привычное: «эсминец» (яп.: 駆逐艦 ку-тиукан; от: 駆逐 кутику — преследование, изгнание, 艦 кан — военный корабль).

Будущие «акидзуки» отличались от своих «стандартных» одноклассников по всем необходимым для своей специализации параметрам³. Теоретически создание

³ Здесь и далее под «стандартными» эсминцами японского Императорского флота следует понимать корабли типов «Фубуки»-«Югумо», безусловно, различающиеся по ТТХ и строившиеся в течение четверти века, но по своей конструкции, архитектуре, а главное – по теории боевого применения объединяемые в практически однородную группу.

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

Принципиальное отличие «акидзуки» от «стандартных» одноклассников, строящихся вместе с ними в рамках одних и тех же кораблестроительных программ, потребовало использования дополнительной классификации, характерной исключительно для японского флота. Флотские эсминцы в тексте кораблестроительной программы 1939 г. стали обозначаться «тип А» (яп.: 甲型 *Ко-гата*). Для будущих «акидзуки» было введено обозначение «тип В» (яп.: 乙型 *Оцу-гата*). Заказанный одновременно с ними экспериментальный эсминец «Симакадзе» (также весьма отличный от «стандарт-

ных» одноклассников) был обозначен как эсминец «типа С» (яп.: 丙型 *Хэй-гата*). Позже, для эсминцев (по официальной японской классификации — 1-го класса) типов «Мацу» и «Татибана» было применено «программное» обозначение «тип D» (яп.: 丁型 *Тэй-гата*). Так тип «Акидзуки» получил в официальных японских документах два различных «полных» наименования: 秋月型駆逐艦 *Акидзуки-гата кутикукан* и 乙型駆逐艦 *Оцу-гата кутикукан*, что суть одно и то же.

Необходимо иметь в виду, что японская списочная маркировка: «*Ко*», «*Оцу*», «*Хэй*», «*Тэй*», «*Бо*» весьма часто применялась в военно-морской технической практике и документации для обозначения подпунктов, версий, вариантов, модификаций вообще, а вовсе не была привязана исключительно к подклассам миноносных кораблей Императорского флота. В текстах японских кораблестроительных программ такая «вложенная» классификация постоянно (и до «акидзуки», и после них) использовалась для обозначения принципиально разных по ТТХ кораблей и подводных лодок, формально относящихся к одному и тому же классу. Такая маркировка для удобства восприятия традиционно транслитерируется латинскими буквами «А», «В», «С», «D», «Е».

Строительство

Первые «эсминцы 1-го класса типа В» были предусмотрены «Четвертой программой завершения военных приготовлений флота» (*Дайёндзи кайгун гунби дзюдзицу кейкаку*, или сокращенно *Мару ён кейкаку*), утвержденной 6 марта 1939 г. Интересно отметить, что шесть будущих «акидзуки» были внесены в эту программу в процессе ее обсуждения и формирования в сентябре 1938 года взамен первоначального плана постройки предполагавшихся ею восьми флотских эсминцев. Этот момент дает представление о сравнительной стоимости эсминцев типов «А» и «В». Согласно окончательной версии документа, постройке подлежали 6 единиц «типа В», получивших номера со 104 по 109¹. Две первые единицы типа «Акид-

зуки» были заложены по бюджету 1939 г. вместе с пятью эсминцами типа «Югумо». На 1940-й выделялись средства на 6 «югумо» и 4 «акидзуки».

Поскольку военная угроза становилась все очевиднее, по последней предвоенной программе 1941 г. («Экстренная программа пополнения флота», *Мару кю: кейкаку*) заказали 16 «югумо» и 10 единиц типа «Акидзуки» (номера с 360-го по 369). Причем заказ кораблей произошел в сентябре 1941 г. до официального принятия программы парламентом. Де-юре бюджет

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.

¹ Здесь и далее: не путать с характерным для кораблестроительной практики ряда других государств «заводским номером»! В текстах

ЭСМИНЦЫ 1-ГО КЛАССА «ТИПА В» В ЯПОНСКИХ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОГРАММАХ

Программа (год)	Число ко- раблей	Номера	Водоизм. стан- дартн., т	Главные требования МГШ	Стоимость, тысяч йен		Примечание
					одного корабля	общая	
Четвертая про- грамма заверше- ния военных при- готовлений флота (1939)	6	104 – 109	2600	8×10-см; 4 ТА; 33 узла; 8000 миль на 18 уз	12 090,0	72 540,0	Построены все
Экстренная про- грамма пополнения флота (1941)	10	360 – 369	2700	8×10-см; 4 ТА; 33 узла	17 820,4	178 204,0	Построено 6 кораблей
Пятая програм- ма завершения военных приго- товлений флота (04.1942) ⁽¹⁾	16	770 – 785	2980	Характери- стики ЭМ типа «Акидзуки»	18 387,0	294 192,0	Заказ отменен
Измененная пятая программа завер- шения военных приготовлений флота (09.1942)	23	5061 – 5083	2701		19 194,0	441 462,0	Заказ отменен

Примечание

1. Программа утверждена не была.

ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И СУДЬБА ЭСМИНЦЕВ ТИПА «АКИДЗУКИ»

Эсминец	Номер	Верфь	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй	Исключен из списков	Примечание
«Акидзуки»	104	МКК	30.07.1940	02.07.1941	11.06.1942	10.12.1944	25.10.1944 +
«Терудзуки»	105	MZ	13.11.1940	21.11.1941	31.08.1942	20.01.1943	12.12.1942 +
«Судзуцуки»	106	MZ	15.03.1941	04.03.1942	29.12.1942	20.11.1945	(1)
«Хацудзуки»	107	МКК	25.07.1941	03.04.1942	29.12.1942	10.12.1944	25.10.1944 +
«Ниидзуки»	108	MZ	08.12.1941	29.06.1942	31.03.1943	10.09.1943	05.07.1943 +
«Вакацуки»	109	MZ	09.03.1942	24.11.1942	31.05.1943	10.01.1945	11.11.1944 +
«Симоцуки»	360	MZ	06.07.1942	07.04.1943	31.03.1944	10.01.1945	24.11.1944 +
«Фуюцуки»	361	МКК	08.05.1943	20.01.1944	25.05.1944	20.11.1945	(1)
«Харуцуки»	362	SKK	23.12.1943	03.08.1944	28.12.1944	05.10.1945	передан СССР
«Ёйдзуки»	363	UD	25.08.1943	25.09.1944	31.01.1945	05.10.1945	передан США
«Нацудзуки»	364	SKK	01.05.1944	02.12.1944	08.04.1945	05.10.1945	передан Китаю
«Митицуки»	365	SKK	03.01.1945	постройка остановлена 03.1945		-	17.04.1945 (2)
«Ханадзуки»	366	МКК	10.02.1944	10.10.1944	26.12.1944	05.10.1945	передан Брит.
«Оцуки»	367	MZ	не закладывался, заказ аннулирован 14.12.1944				
«Хадзуки»	368	МКК	не закладывался, заказ аннулирован 14.12.1944				
«Киёцуки»	369	МКК	не закладывался, заказ аннулирован 14.12.1944				

Верфь:

МКК - «Maizuru Kaigun Koshu», Майдзур
 MZ - «Mitsubishi Zosensho», Нарасаки
 UD - «Uraga Dock», Токио
 SKK - «Sasebo Kaigun Koshu», Сасебо

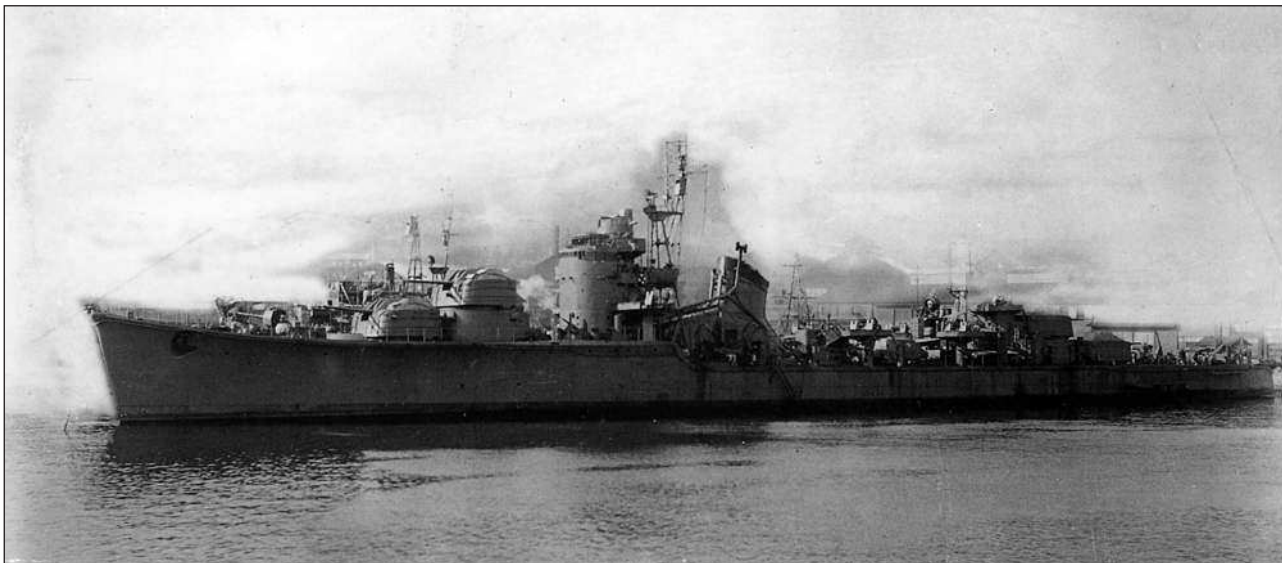
Судьба:

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

на постройку трех кораблей «типа В» был утвержден на 79-й сессии парламента, открытой 26 декабря 1941 г., остальных семи — на 81-й сессии, открытой 26 декабря 1942 г.

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

«Пятая программа завершения военных приготовлений флота» (*Мару го: кейкаку*), список кораблей которой был определен в апреле 1942 г., предполагала в том числе строительство 16 эсминцев «типа В» (проект V7), которые должны были стать развитием типа «Акидзуки» (номера 770–785). Поражение при Мидуэе вызвало срочный пересмотр кораблестроительных программ, и в сентябре 1942 г. была принята «Измененная пятая программа морских вооружений» (*Сенби-Сокусин дайнидзи дзиккё кейкаку* или *Кай-Мару го: кейкаку*), куда вошли планы постройки 23 эсминцев «типа В». Фактически это число включало 16 кораблей предыдущей программы, перезаказанных с новыми номерами и названиями, а также 7 эс-



«Ханадзуки» на военной верфи в Майдзуру, 26 декабря 1944 г. Обратите внимание на 7 позиций трехствольных 25-мм автоматов и прямую линию форштевня. Объекты на заднем плане заретушированы военным цензором

минцев «типа В», заказанных за счет отказа от строительства предусмотренных «Пятой программой» восьми флотских эскадренных миноносцев². Все эти корабли в полном составе так и остались на бумаге. Заказ эсминцев с номерами с 367-го по 369-й и с 5061-го по 5065-й был аннулирован 14 декабря 1944 г., номера с 5066-го по 5083-й попали под секвестр еще раньше — 9 июня 1944 г.

Заказы на постройку эсминцев типа «Акидзуки» распределились между государственными (яп.: 海軍工廠 *Кайгун косэ* — военного флота верфь [завод]) и частными кораблестроительными предприятиями примерно поровну. Строительство кораблей шло в нарастающем темпе. Если стапельный период первых «акидзуки» занимал около года, а достройка и испытания до передачи флоту — от 9 до 11 месяцев, то для последних эсминцев эти

² По утверждению Г. Ленгерера, Дз. Итани и Т. Рем-Такахара («Warship», 1993), эти 23 эсминца 27 октября 1943 г. неофициально получили названия.



сроки составляли в среднем 9 и 4 месяца соответственно. В основном это достигалось за счет упрощения конструкции корпуса.

Использование носовой оконечности эсминца «Симоцуки» для восстановления в 1943 г. поврежденного корпуса «Акидзуки» задержало передачу первого в состав флота примерно на 2 месяца.

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