

Авианосец

АКАГИ:

ОТ ПЁРЛ-ХАРБОРА ДО МИДУЭЯ



ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»



Annotation

Уважаемые читатели!

Журнал «Морская коллекция» впервые знакомит вас с японским авианосцем — первым тяжелым авианосцем Императорского флота Японии Akagi, спущенным на воду 22 апреля 1925 года и вошедшим в строй в августе 1927 года.

До 1934 года авианосец активно участвовал в маневрах, учениях и парадах МСЯпонии, после чего корабль был отправлен на модернизацию, которая продлилась до 31 августа 1938 года. Переделанный корабль, получивший возможность брать на борт истребители A5M4, пикирующие бомбардировщики D1A2 и бомбардировщики-торпедоносцы B4Y1 (всего 91 самолет), в январе того же года отправился к берегам Китая, где его авиация до февраля 1939 года принимала участие в боевых действиях по захвату этой страны, начатых Японией в 1937 году.

В апреле 1941 года на Akagi самолеты авиагруппы заменили новейшими моделями — истребителями A6M2, бомбардировщиками D3A1 и торпедоносцами-бомбардировщиками B5N2, а экипаж приступил к освоению новой техники. До начала боевых действий на Тихом океане оставались считанные месяцы...

-
- [А.А.Чечин, Н.Н.Околелов](#)
 - [Авианосцы в Японии](#)
 - [История создания и боевого применения авианосца AKAGI](#)
 - [AKAGI в войне на Тихом океане](#)
 - [AKAGI в нападении на Пёрл-Харбор](#)
 - [AKAGI в «операции R»](#)
 - [AKAGI в нападении на Порт-Дарвин](#)
 - [В индийском океане](#)
 - [AKAGI в бою у атолла Мидуэй](#)
 - [Авиационное вооружение](#)
 - [Пикирующий бомбардировщик Aichi D3A](#)
 - [Истребитель Mitsubishi A6M](#)
 - [Бомбардировщик-торпедоносец Nakajima B5N](#)

o

Спасибо, что скачали книгу в [бесплатной электронной библиотеке BooksCafe.Net](#)

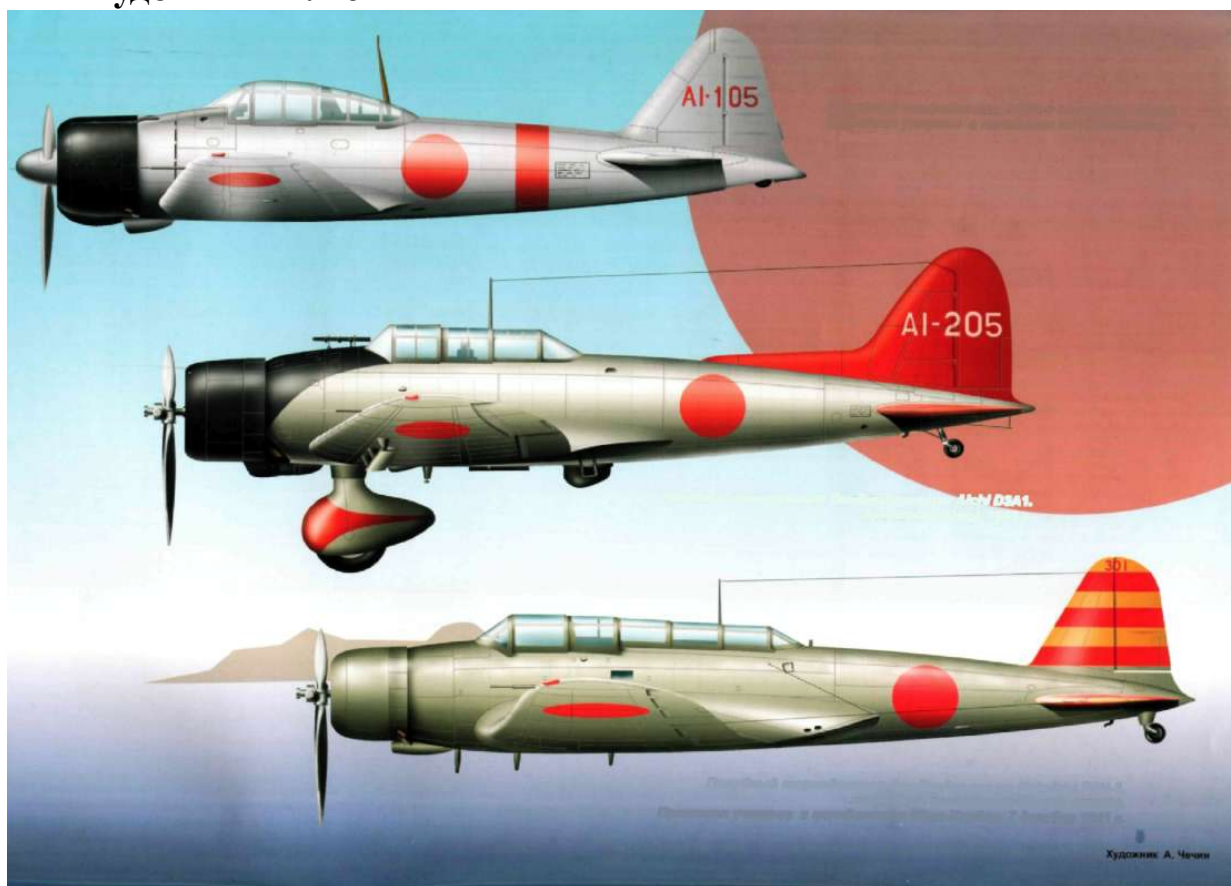
[Все книги автора](#)

[Эта же книга в других форматах](#)

Приятного чтения!

А.А.Чечин, Н.Н.Околелов Авианосец АКАГИ: ОТ ПЁРЛ-ХАРБОРА ДО МИДУЭЯ

*Приложение к журналу «МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»
Художник А.Чечин*



Палубный истребитель А6М2 с авианосца Акаги. Принимал участие в нападении на Пёрл-Харбор, 7 декабря 1941 г. Палубный пикирующий бомбардировщик Aichi D3A1.

Авианосец Акаги, 1941 г.


Палубный торпедоносец-бомбардировщик Nakajima B5N-2, командира авиагруппы Мицую Фучида. Принимал участие в нападении на Пёрл-Харбор, 7 декабря 1941 г.

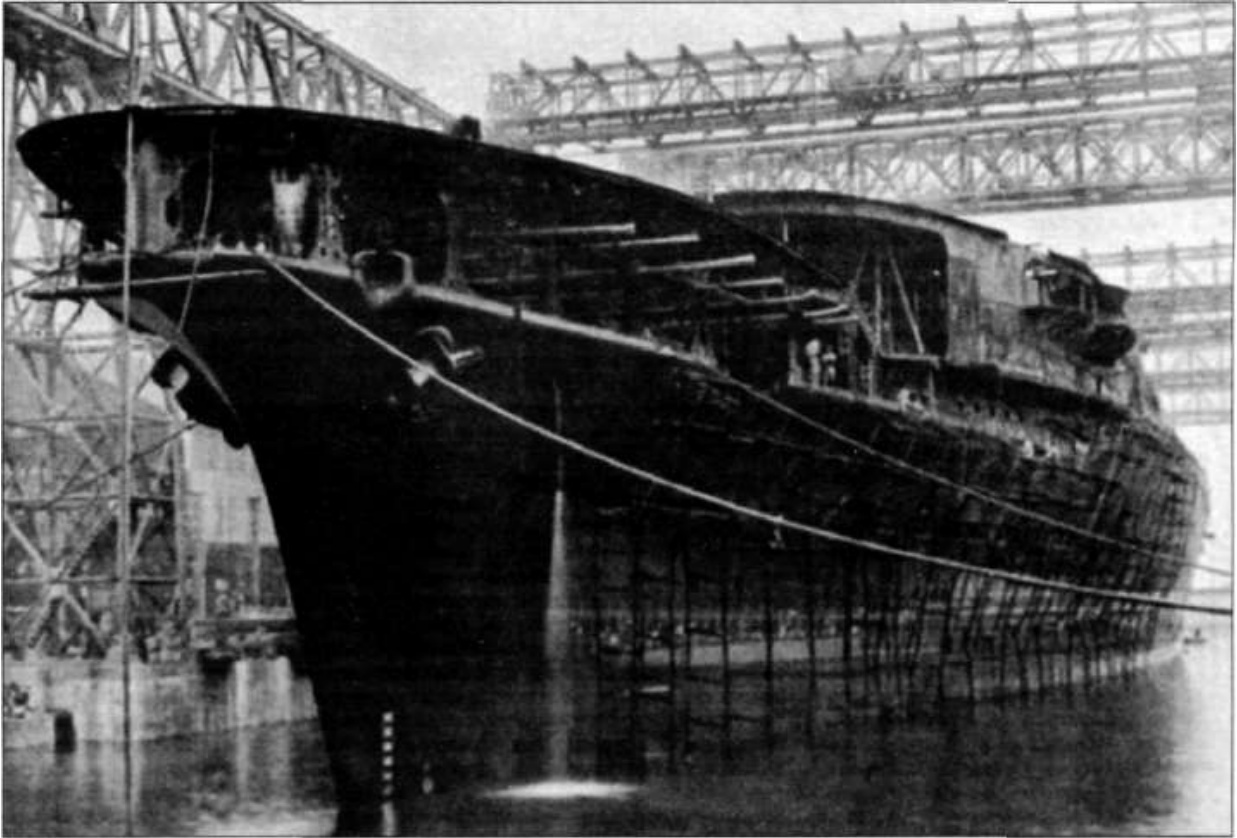
Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

А.А.Чечин,
Н.Н.Околенов

**Авианосец АКАГИ:
от Пёрл-Харбора
до Мидуэя**

история создания, конструкция, боевое
применение, авиационное вооружение

9 (108)•2008 г. 



Вверху: Строительство авианосца Akagi

Авианосцы в Японии

Во время Второй мировой войны Императорский флот Японии представлял собой один из самых мощных военных флотов в мире. Его создание началось еще в XIX веке, когда новый император Мицухито начал реформирование отсталой, изолированной от внешнего мира страны. Создавая свою островную империю по английскому образцу, он наладил дипломатические отношения со странами Европы и США, направив в них делегации для изучения западных армий и системы их военного образования. Наибольшее внимание уделялось Великобритании, которая имела сходное географическое положение и сильный флот. Британцы с удовольствием помогали Японии, рассчитывая на усиление своего влияния в Тихоокеанском регионе. С их участием было создано японское морское министерство, а на британских верфях началось строительство одного японского линейного корабля и двух корветов.

Понимая, что для развития островного государства внутренних ресурсов будет недостаточно, Мицухито вступил в открытую конфронтацию с Китаем для захвата части его территории и получения контроля над Корейским полуостровом, богатым на месторождения полезных ископаемых. Начавшаяся в 1894 году война с Китаем закончилась полной победой, в результате которой Японии отошли Ляодунский полуостров и остров Формоза; Япония получила также контроль над Кореей. Такое усиление позиций Японии шло вразрез политики России в Манчжурии. После многолетних дипломатических маневров, в которых японцы хотели выиграть время и укрепить свои вооруженные силы, началась новая война. В ночь на 9 февраля 1904 года японский флот атаковал русские корабли в Порт-Артуре, затем последовал целый ряд сухопутных и морских сражений, в которых русские войска терпели поражения. После Цусимского сражения, в котором японцы разгромили 2-ю Тихоокеанскую эскадру российского флота, был заключен мирный договор, по которому к Японии отошла южная часть Сахалина, Порт-Артур и часть Китайской восточной железной дороги.

Таким образом, в первом десятилетии XX века Япония стала ведущей страной Тихоокеанского региона, которая, получив свободный

доступ к природным ресурсам на континенте, развила свою промышленность и создала сильные вооруженные силы.

Стараясь не отстать от мировых тенденций, японское руководство начало развивать военную авиацию. В 1909 году при японском военном ведомстве был сформирован исследовательский комитет по аэронавтике. Через два года этот комитет отправил двух военнослужащих сухопутных сил во Францию и Германию для обучения полетам. В 1912 году за границу командировали еще пятерых японских офицеров. Трое будущих пилотов поехали во Францию и двое в США, в летную школу Глена Кертисса.

В мае 1912 года японский флот приобрел три гидросамолета Farman MF.7 и одну летающую лодку Curtiss Golden Flyer. Самолеты Farman получили японское обозначение Тур Мо, а самолет Curtiss — Тур Ка. В начале ноября японские летчики совершили первые полеты на этих машинах с территории военно-морской базы в Йокосука.

В 1913 году в ВМС Японии состояли девять подготовленных пилотов и шесть самолетов, а год спустя там было уже два десятка пилотов и столько же самолетов.

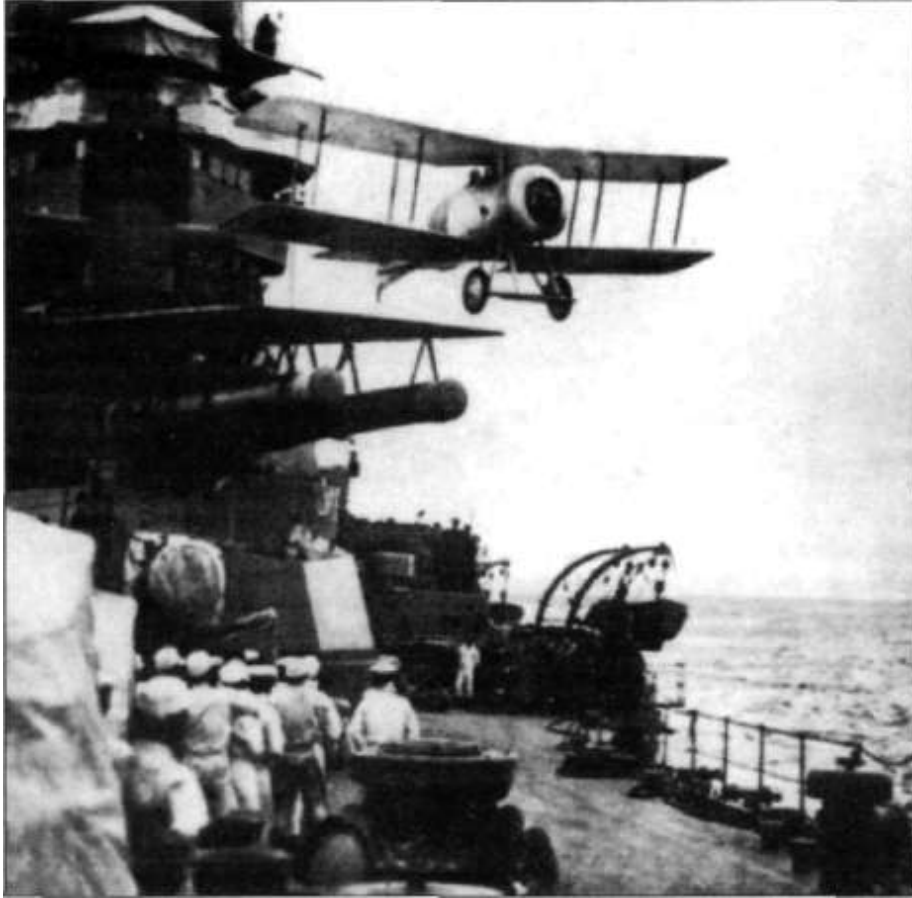
Внимательно отслеживая тенденции развития морской авиации, японцы приспособили морской транспорт Wakamiya Маш водоизмещением 7600 тонн, спущенный на воду в 1901 году, для базирования на нем двух гидросамолетов Farman. Осенью 1913 года этот корабль впервые участвовал в военно-морских маневрах.

После начала Первой мировой войны, в которую Япония вступила на стороне Антанты, начались активные действия японского флота против немецких войск в Китае и немецких островных колоний в Тихом океане. 1 сентября 1914 года Wakamiya Маш, перестроенный в базу гидросамолетов и получивший наименование Wakamiya, принял участие в осаде гавани Цзинь Тао. Корабль нес четыре гидросамолета (два в разобранном виде), которые сначала совершали разведывательные полеты, а затем наносили бомбовые удары по немецким кораблям. В качестве бомб использовались оперенные артиллерийские снаряды. Во время одного из боевых вылетов летчикам удалось потопить немецкий минный заградитель. Использование японских гидросамолетов с борта Wakamiya прекратилось после того, как он подорвался на mine. Самолеты перелетели на берег, а корабль удалось отбуксировать в Японию для ремонта.

После окончания войны развитие морской авиации продолжилось по пути оснащения самолетами крупных надводных кораблей. Здесь японцы опять воспользовались опытом англичан, которые еще в 1917 году начали оборудовать свои линейные крейсера взлетными платформами, предназначенными для взлета истребителей Pup фирмы Sopwith с колесным шасси. Платформы закреплялись с небольшим углом наклона на орудийных башнях главного калибра. Главным условием успешного взлета был разворот башни против ветра.

Японцы установили подобную платформу на одной из башен линкора Yamashiro и провели серию полетов истребителя Gloster Mars Mk II, разработанного в Великобритании специально для ВМС Японии. Однако при такой системе самолет не имел возможности возвратиться на носитель, поэтому дальнейшего развития она не получила. Вместо платформ для сухопутных самолетов корабли стали оснащать катапультами для поплавковых машин и летающих лодок, которые могли совершать посадку на воду вблизи корабля.

Другой путь внедрения авиации в военно-морской флот предусматривал постройку специальных кораблей, оборудованных сплошной полетной палубой по типу британского авианосца Argus. Для его реализации японцы изменили кораблестроительную программу 1919 года, включив в нее пункт о строительстве двух авианосцев.



Взлет истребителя Gloster Mars Mk II с платформы башни главного калибра линкора Yamashiro

Первый корабль решили построить на базе заложенного в декабре 1919 года танкера Niyu, а второй — по отдельному проекту. Разработка документации на переделку танкера в авианосец была завершена в 1920 году. Интересно, что в ней принимали участие специалисты из Британской военной миссии, которые помогали Японии в создании собственных ВМС.

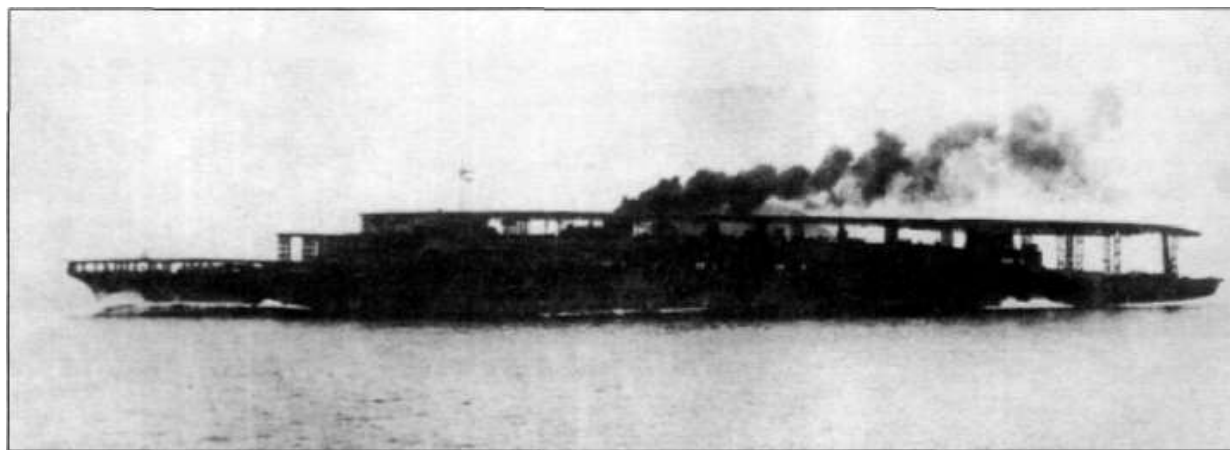
Сначала предполагалось вооружить корабль смешанной авиагруппой, состоящей из гидропланов и самолетов с колесным шасси, но в ходе строительства от использования первых отказались. 13 ноября 1921 года корабль спустили на воду под именем Hoshō (Полет Феникса) и достраивали его уже как истинный авианосец со сплошной полетной палубой и ангаром на 21 самолет.

Hoshō вошел в строй 27 декабря 1922 года. Его стандартное водоизмещение составляло 7470 т, а полное — 9494 т. Самолеты хранились и готовились к полетам в одноярусном подпалубном ангаре

длиной 92 метра, на полетную палубу они доставлялись двумя самолетоподемниками — носовым и кормовым с платформами соответственно 9 x 9 м и 12,5 x 7 м. Полетная палуба длиной 158,3 м и максимальной шириной 22,7 м была обшита древесиной. В носовой части палуба имела небольшой уклон, облегчающий взлет самолетов. Для снижения зависимости работы авиагруппы от скорости встречного ветра японцы оснастили корабль двумя паровыми турбинами мощностью 30 000 л.с. вместо традиционных паровых двигателей, что позволило увеличить максимальную скорость хода — усиленный воздушный поток над палубой способствовал уменьшению взлетной дистанции палубных самолетов. Во время ходовых испытаний *Hosho* развил скорость 26,66 узла при мощности 31 117 л.с.



Японский авианосец Hosho. Ноябрь 1922 г.



Akagi на ходовых испытаниях

Дым из восьми паровых котлов, работающих на мазуте, выводился через три небольшие трубы по правому борту судна. Во время проведения полетов трубы поворачивались в горизонтальное положение. Впереди труб находилась небольшая надстройка, которая

была демонтирована в 1923 году. Запас мазута на борту составлял 2700 т, что позволяло иметь запас хода в 3000 морских миль при экономической скорости корабля в 14 узлов.

Вооружение состояло из четырех 140-мм и двух 76,2-мм орудий. В 1934 году на Hoshō установили 12 зенитных установок калибра 13 мм, а перед самой войной добавили еще 8 автоматических 25-мм пушек.

28 февраля 1923 года британский пилот Вильям Джордан совершил первый взлет с авианосца Hoshō на истребителе 1MF1 (Typ 10-1) производства фирмы Mitsubishi. Этот самолет разрабатывался в Англии специально для японских ВМС конструктором Гербертом Смитом, работавшим на фирме Sopwith. Первым японским летчиком, совершившим полет с палубы корабля, был поручик Sunishi Kira. После серии испытательных полетов и обучения японских летчиков на корабль перебазировалась первая авиагруппа из 20 самолетов. В нее входили только истребители 1MF1 и разведчики 2MR1, другими типами авиационной техники Япония еще не располагала. Первый японский бомбардировщик-разведчик B1M1 был создан на фирме Mitsubishi только в 1927 году.

В октябре 1928 года авианосец Hoshō вошел в состав 1-го дивизиона авианосцев и совместно с авианосцем Када приступил к выполнению плана боевой подготовки Императорского флота.

В 1931 году Япония спровоцировала вооруженные столкновения с регулярными частями китайской армии в Маньчжурии. Обвинив китайцев в повреждении полотна Южно-Маньчжурской железной дороги, японская армия начала разоружение китайских гарнизонов в городах. В январе 1932 года японцы столкнулись с отчаянным сопротивлением частей китайской 19-й армии в Шанхае. Для подавления сопротивления 1 февраля в район боевых действий прибыл 1-й дивизион авианосцев в составе Hoshō и Када. На Hoshō базировались девять истребителей A1N1, три бомбардировщика B1M2 и три разведчика C1M1. Палубная авиация начала боевые вылеты, производя бомбардировку китайских позиций. Противниками японских пилотов в этом районе были всего лишь два китайских истребителя F.2D Uncock III фирмы Blackburn. 5 февраля оба этих самолета получили приказ подняться в воздух, но взлетел только один, второй с неисправным двигателем остался на земле.

Взлетевший Uncock отправился в сторону моря, где и обнаружил японские авианосцы. Пилот проявил отчаянную храбрость, атаковав с пикирования Hoshu. Однако пулеметы винтовочного калибра не причинили кораблю никакого вреда. Ответный зенитный огонь не заставил себя ждать, но сбить китайский самолет не удалось, хотя его летчик был ранен.

Второй Uncock поднялся в воздух после возвращения первого. В воздухе он обнаружил и атаковал два японских бомбардировщика В1МЗ с авианосца Када в сопровождении трех истребителей А1N1 с авианосца Hoshu. Японским пилотам удалось отогнать противника и принудить китайский самолет к посадке. В последующих воздушных боях японцам удалось сбить два китайских самолета. В конце марта 1933 года сопротивление китайцев прекратилось и авианосцы ушли в Японию.

Расширение Японской империи и укрепление ее вооруженных сил беспокоили не только Россию, но и руководство США. Интересы японцев и американцев в Тихоокеанском регионе постоянно пересекались. В частности, в общую сферу таких интересов входили Корея и Гавайские острова, причем Япония выступала против присоединения последних к США, поскольку эта акция могла ограничить развитие империи в юго-западном направлении— Масло в огонь раздора подлила и массовая депортация японцев из США во времена Великой депрессии. Обе стороны опасались нападения друг друга и готовились к возможной войне.



Металлические стойки, поддерживающие полетную палубу в носовой части авианосца Hoshō

Еще в августе 1916 года Конгресс США утвердил кораблестроительную программу, которая предусматривала строительство десяти линкоров, шести линейных крейсеров и 140 кораблей других классов. Американцы не только увеличивали количество своих тяжелых кораблей, но и улучшали их качество. Планировалось перевести калибр орудий главного калибра с 356 мм на 406 мм, широко использовать турбоэлектрические энергетические установки и усилить бронезащиту новых кораблей. В проекты уже заложенных судов вносились соответствующие изменения.

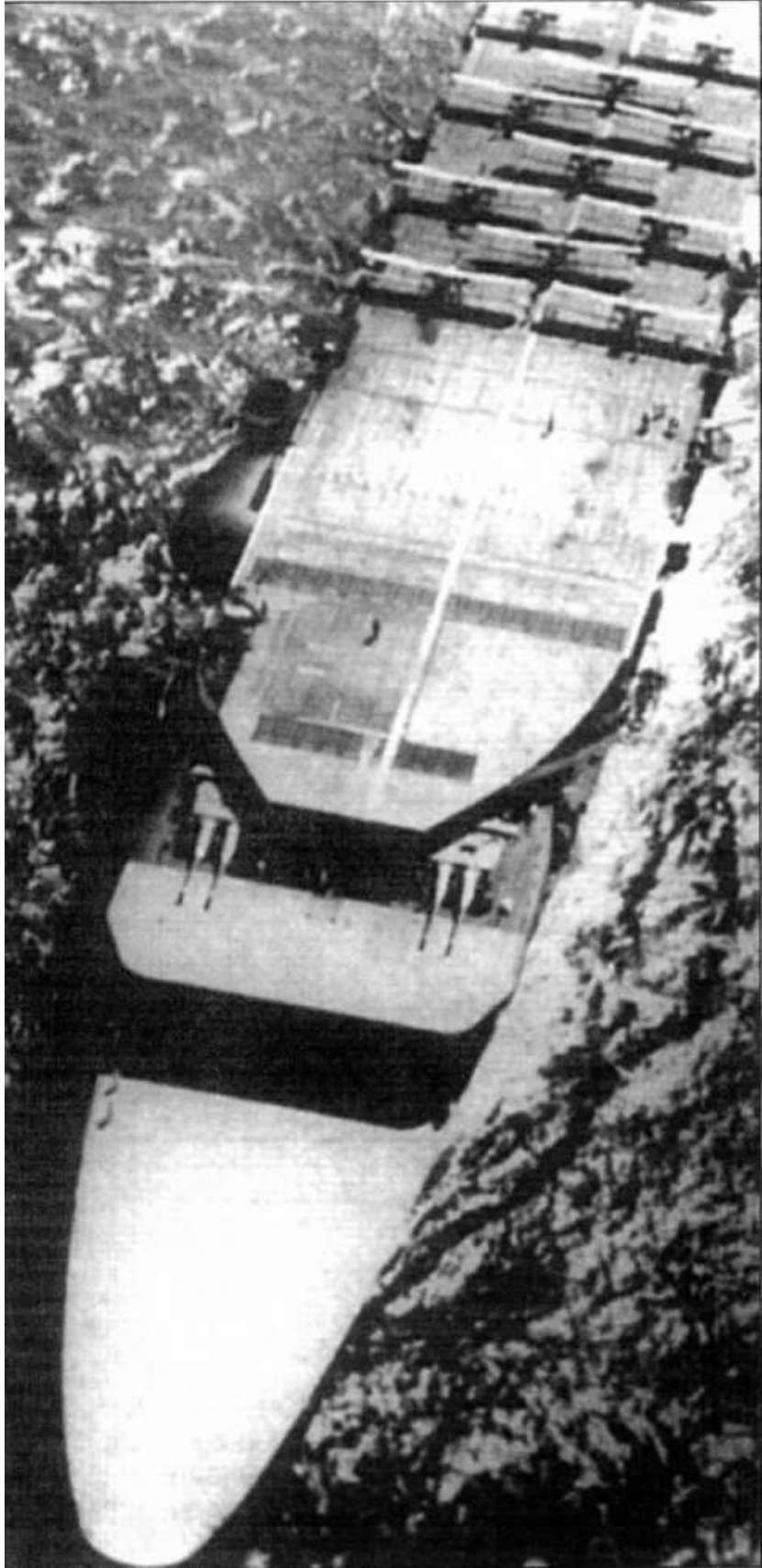
В ответ на это японский парламент, собравшийся в 1917 году на свою 38-ю сессию, был вынужден утвердить кораблестроительную программу *Nachi Kantai Kansei Keikaku*, более известную под названием «8-4», которую моряки пытались безуспешно «протолкнуть» почти три года. Исходя из названия, она заключалась в постройке восьми линкоров и четырех линейных крейсеров. Полностью реализовать программу планировали за семь лет.

Учитывая напряженность в отношениях с США и постоянные конфликты в Китае, в 1920 году формула кораблестроительной программы была изменена на «8-8». 6 декабря 1920 года на верфи *Kure Kaigun Keikaku* (военно-морской арсенал в Куре) началась постройка первого линейного крейсера под названием *Akagi*. Второй крейсер (*Amagi*) заложили через десять дней в *Покосуке*. Стандартное водоизмещение каждого из кораблей составляло более 40 000 т, длина корпуса по ватерлинии 249,9 м и ширина — 37,7 м. Основным вооружением были пять башен с двумя 410-мм орудиями в каждой.

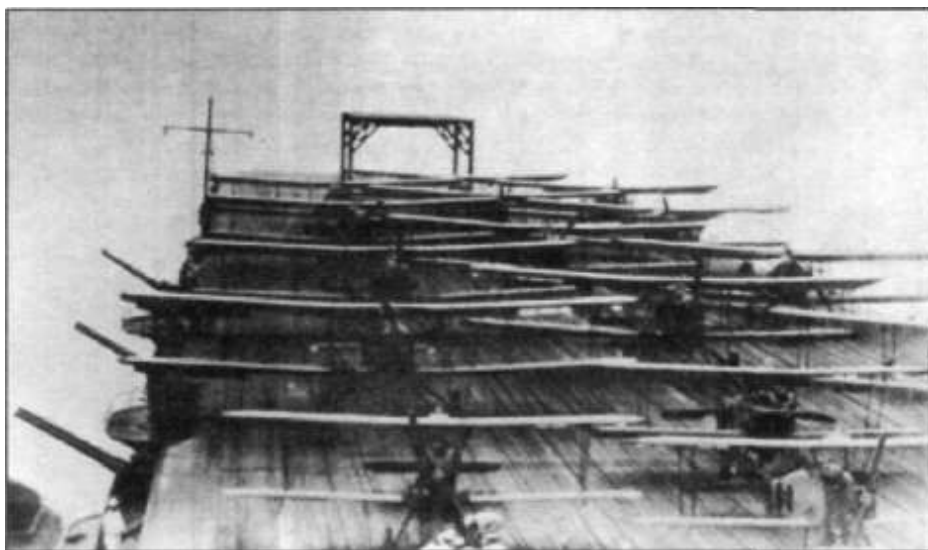
Ответ японцев был почти симметричным, но с поправкой на ограниченные ресурсы Империи. А если еще учесть не менее амбициозные планы Франции и Великобритании по развитию своих флотов, то можно с уверенностью сказать, что в мире начиналась гонка морских вооружений. Наиболее обеспокоенной стороной были Соединенные Штаты Америки, именно они и предложили всем участникам гонки собраться в 1921 году на международную конференцию по ограничению морских вооружений.

Конференция началась 12 октября в Вашингтоне. Каждая из сторон признавала необходимость внесения ограничений на характеристики

тяжелых кораблей и их количество, стараясь при этом вписать в итоговый документ наиболее выгодные для себя цифры.



Полетные палубы авианосца Akagi



Кормовая часть главной полетной палубы авианосца Akagi. На палубе выставлены истребители A1N1 и бомбардировщики-торпедоносцы B1M2

Жаркая дискуссия продлилась до 6 февраля 1922 года, когда представители сторон, наконец, подписали соответствующее соглашение.

Основное внимание в этом договоре уделялось ограничениям характеристик тяжелых кораблей — линкоров и линейных крейсеров. Не обошли вниманием и новый класс боевых кораблей — авианосцы.

Во втором разделе четвертой части документа давалось следующее определение понятия «авианосец»: «Корабль водоизмещением более 10 000 т, приспособленный для взлета и посадки самолетов с колесным шасси». В девятом приложении говорилось, что стандартное водоизмещение авианосца не должно было превышать 27 000 т, а срок службы с момента спуска на воду должен был составлять не менее 20 лет. Правда, последнее правило не распространялось на часть уже имеющихся кораблей, которые зачислялись в разряд экспериментальных. Эти авианосцы флоты могли заменить в любое время. У англичан к таким кораблям отнесли Furious и Argus, у американцев — Langley, а у японцев — Hosho.

Каждая из сторон могла построить любое количество авианосцев, но их суммарное водоизмещение ограничивалось цифрами, указанными в седьмом приложении. Для Великобритании и США оно составляло 135 тыс. т., для Франции и Италии — 60 тыс. т. и для Японии — 81 тыс. т.

Всем странам разрешалось достроить по два линкора или линейных крейсера в виде авианосцев. При этом водоизмещение каждого не должно было превышать 33 000 т. Для того, чтобы военные не могли использовать авианосцы в качестве линейных крейсеров (или не строить эти корабли под видом авианосцев), договор ограничивал количество и калибр тяжелых орудий на их борту. Авианосец, переделанный из крейсера, мог иметь восемь пушек калибра не более 203 мм, а авианосец, построенный по специальному проекту, — не более 10 таких орудий.

Британия уже имела шесть авианосцев суммарным водоизмещением 115 тыс. т. и не планировала строить новые в ближайшее время. Японцы решили достроить линейные крейсера Akagi и Amagi как авианосцы. А американцы занялись переделкой в авианосцы недостроенных крейсеров Lexington и Saratoga.



Авианосец Akagi в море. Передний самолетоподъемник опущен

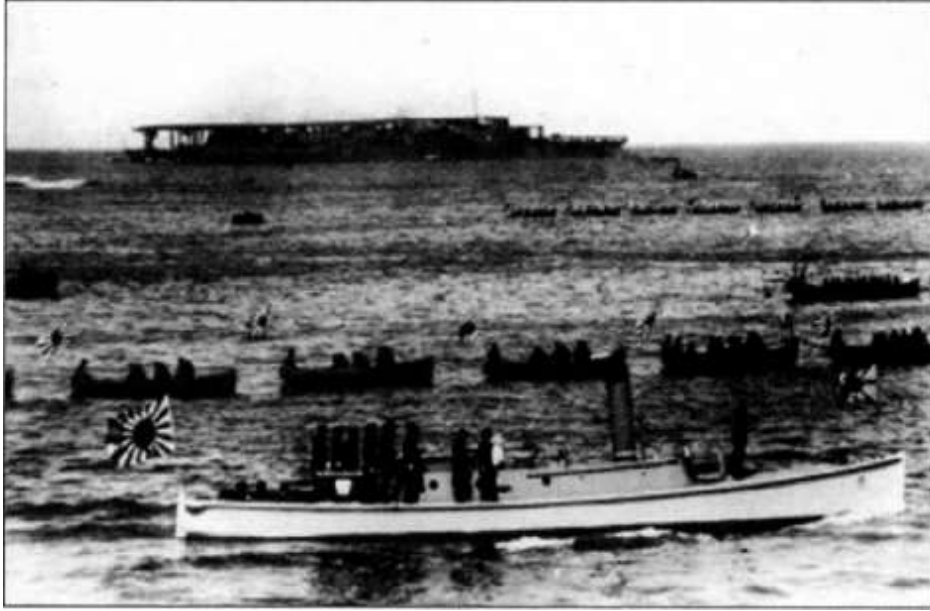
История создания и боевого применения авианосца АКАГИ

Свое наименование авианосец Akagi унаследовал от линейного крейсера, который получил его в честь одного из самых почитаемых в Японии вулканов, название которого в переводе с японского означало «красный замок». Строительство авианосца началось 9 ноября 1923 года.

Близнеца Amagi перестроить не удалось. Его корпус был серьезно поврежден в результате землетрясения 1 сентября 1923 года и отправлен на металлолом. Вместо него японцы перестроили в авианосец линкор Када.

Akagi был первым тяжелым японским авианосцем, опыта проектирования подобных кораблей в Стране восходящего солнца не было, и главный конструктор проекта капитан 1-го ранга Кикую Фудзимото обратился к английскому проекту авианосца Furious. В результате приняли решение соорудить поверх корпуса крейсера два ангара и накрыть их сверху большой палубой. Общая вместимость ангаров — 60 самолетов. Чтобы остойчивость корабля при этом не ухудшилась, надстройка должна была иметь минимальный вес. Для этого ангары сделали без стен, а верхнюю палубу изготовили из древесины и обшили стальными листами толщиной 10 мм.

Для взлета самолетов служили две небольшие площадки в передней части каждого из ангаров. Такая многоэтажная компоновка, примененная англичанами на Furious, избавляла технические команды от необходимости поднимать подготовленные самолеты на верхнюю палубу и, в конечном итоге, позволяла превратить процессы взлета и посадки в непрерывный цикл.



Торжества /то случаю ввода в строй авианосца Akagi

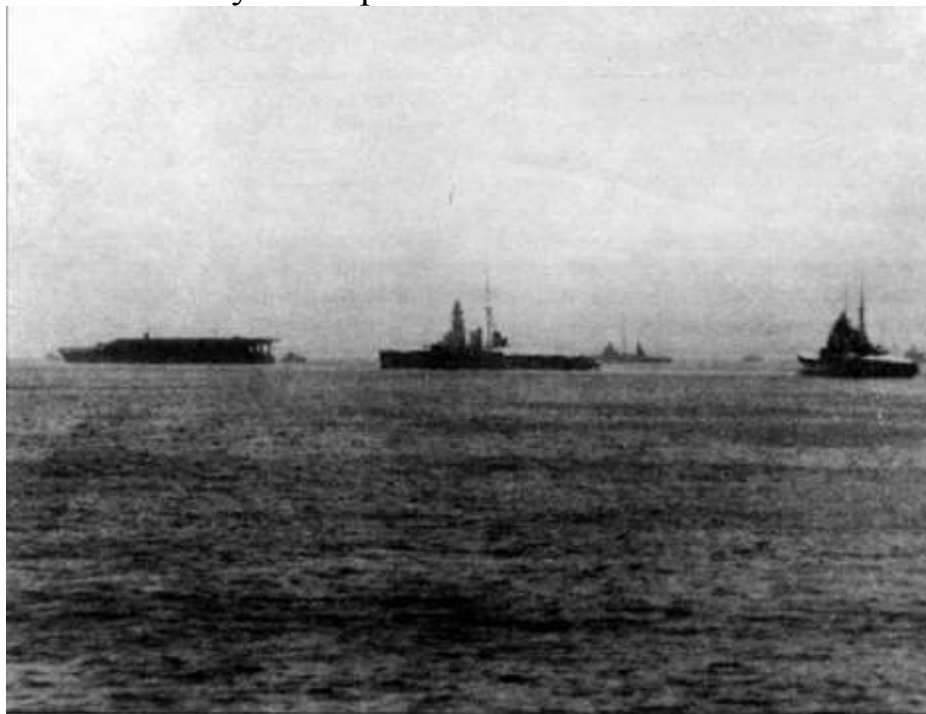
Верхняя палуба (по проекту посадочная) имела длину 190,2 м и максимальную ширину 30,48 м. Она закреплялась на корпусе на ферменных столбах и состояла из пяти частей (сегментов), которые соединялись между собой при помощи подвижного сочленения, что придавало палубе некоторую гибкость во время качки корабля. В кормовой части подъем верхней части палубы составлял 1,5 градуса, что способствовало торможению самолетов на пробеге.

Для остановки садящихся машин палуба оснащалась аэрофинишером продольного типа, состоявшим из 60 стальных тросов, каждый из которых имел диаметр 12 мм и длину около 100 метров. На оси колес основного шасси садящегося самолета прикреплялся ряд крючков, которые при посадке во время касания колесами палубы зацеплялись за тросы, после чего самолет уже не мог двигаться юзом при воздействии бокового ветра, свернуть в сторону или упасть за борт. Эксплуатация подобных аэрофинишеров показала, что данная конструкция потенциально опасна — при посадках самолеты подчас капотировали и ломали винты, а пилоты при этом получали травмы.

Нижний ангар предназначался для торпедоносцев и бомбардировщиков типа В1М. В передней части он имел взлетную площадку длиной 55,02 м и шириной 22,86 м. Для бипланов того времени палубы такой длины было вполне достаточно.

Средний ангар проектировался для размещения истребителей типа А1N, взлетный участок которого составлял всего 15 метров. Взлетать с

такой короткой дистанции отваживался не каждый пилот, и очень скоро пользоваться этой палубой перестали.



Авианосец Akagi во время маневров Японского флота. В центре линкор Kongo

По задумке конструкторов, подготовка самолетов к вылету должна была осуществляться только в ангарах. Поэтому боеприпасы, топливо и оборудование на верхнюю палубу не подавались, а все подъемные механизмы и трубопроводы концентрировались на ангарных палубах. Там же была смонтирована и угле-кислотная противопожарная система.

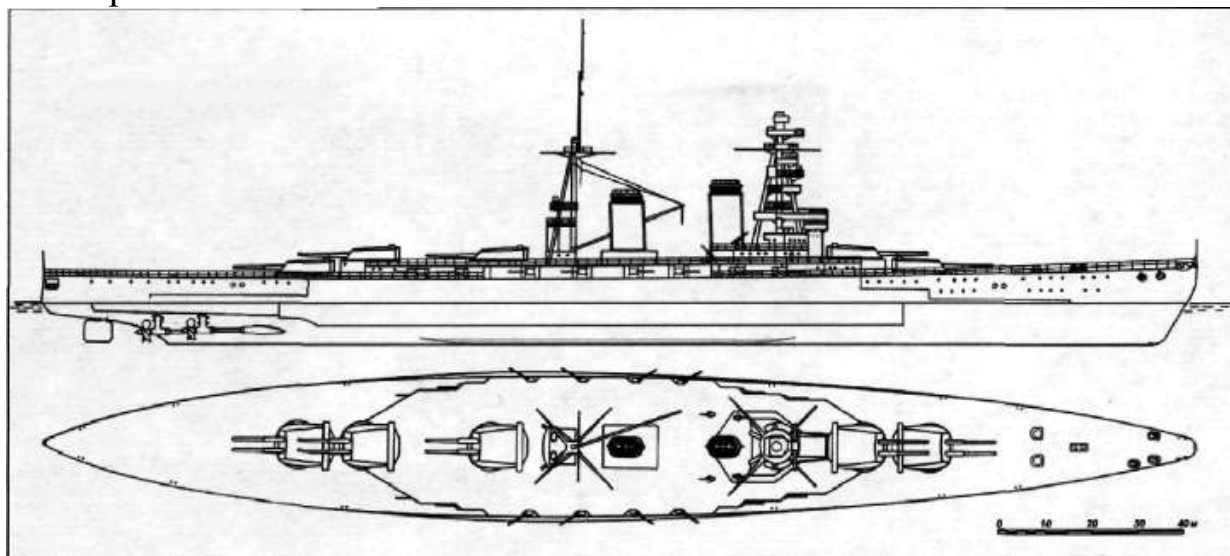
Авианосец оборудовали двумя само-летоподъемниками. Носовой имел размеры платформы 11,8 x 13 м, а кормовой — 12,8 x 8,4 м.

Под нижним ангаром находились помещения команды. На этом уровне бронирование корпуса отсутствовало, поскольку тяжелая броня могла ухудшить остойчивость судна. Единственную защиту представляли борта из стали толщиной 14,3 мм. Остальные надводные конструктивные элементы делались из листовой стали толщиной от 6,35 до 12,7 мм.

Артиллерийские погреба, запасы авиационного топлива и другие жизненно важные элементы находились внутри бронированной цитадели, занимавшей 2/3 корпуса, которую авианосец унаследовал от крейсера. По бокам цитадель защищалась противоторпедными булями

и листами брони. Внешние листы толщиной 152,4 мм, прикрытые булями, устанавливались под углом 14 градусов. Толщина верхних листов (крыша) составляла от 31,7 до 57,15 мм, в зависимости от важности прикрываемых участков. Пол цитадели был двухслойным. Верхний лист имел наибольшую толщину 24,4 мм, а нижний — 22,2 мм.

Силовая установка авианосца — котлотурбинного типа: она состояла из одиннадцати больших котлов типа «В» Kansei Nambu и восьми малых. Большие котлы работали только на мазуте, а малые могли работать и на угле. Пар от котлов с рабочим давлением 20 кг/см² подавался на четыре турбинные группы, каждая из которых вращала свой гребной винт.



Реконструкция внешнего вида линейного крейсера Akagi

Турбинная фуппа состояла из четырех турбин Gijutsu Nambu: двух — высокого давления и двух — низкого. Турбины одной группы работали на общую передачу. Мощность силовой установки составляла 131 000 л.с., она обеспечивала максимальную скорость хода в 30 узлов. Для заднего хода пар подавался только в турбины высокого давления, экономический ход обеспечивался последовательной подачей пара: сначала в турбины высокого давления, а затем — низкого.

Дым выводился в большую трубу по правому борту. Труба с системой водяного охлаждения была наклонена вниз под углом 120 градусов. Местоположение трубы, а также ее форма и наклон выбирались из соображений минимальной задымленности верхней палубы и ангаров. Во время разработки конструкторы пользовались

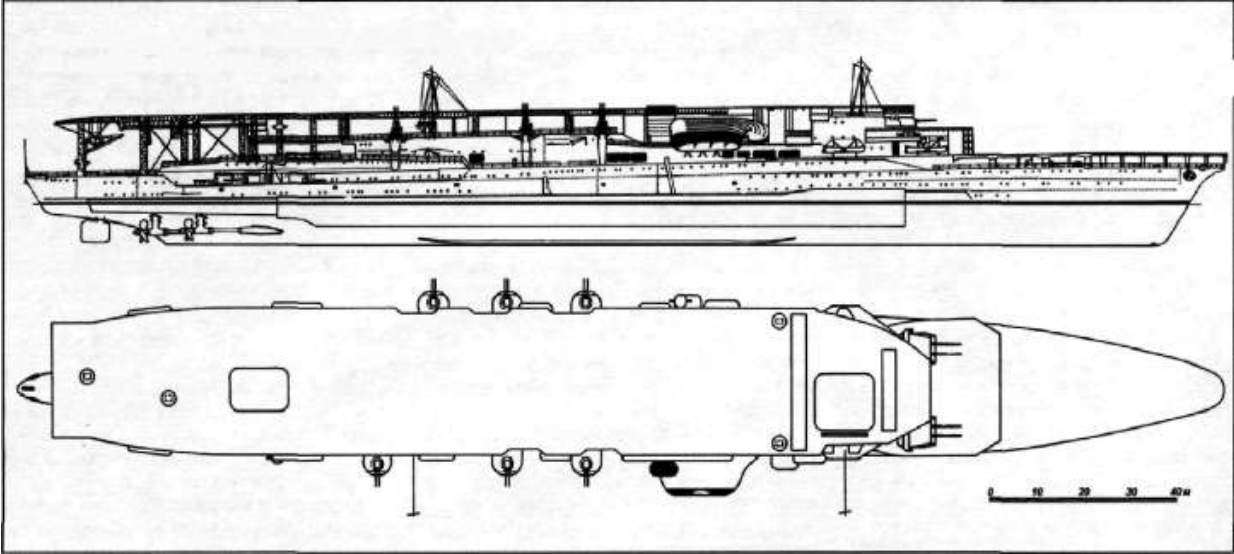
масштабной моделью корабля, которая продувалась в аэродинамической трубе. За главной дымовой трубой находилась небольшая вспомогательная труба, направленная вертикально вверх. Она немного возвышалась над верхней палубой и работала только во время розжига топок.

Для самообороны авианосец вооружался десятью 200-мм орудиями. Четыре из них располагались в двух башнях на уровне средней палубы, перед мостиком, и шесть — в казематах по обоим бортам в корме корабля. Скорострельность орудий — 5 выстрелов в минуту, масса снаряда — 110 кг.

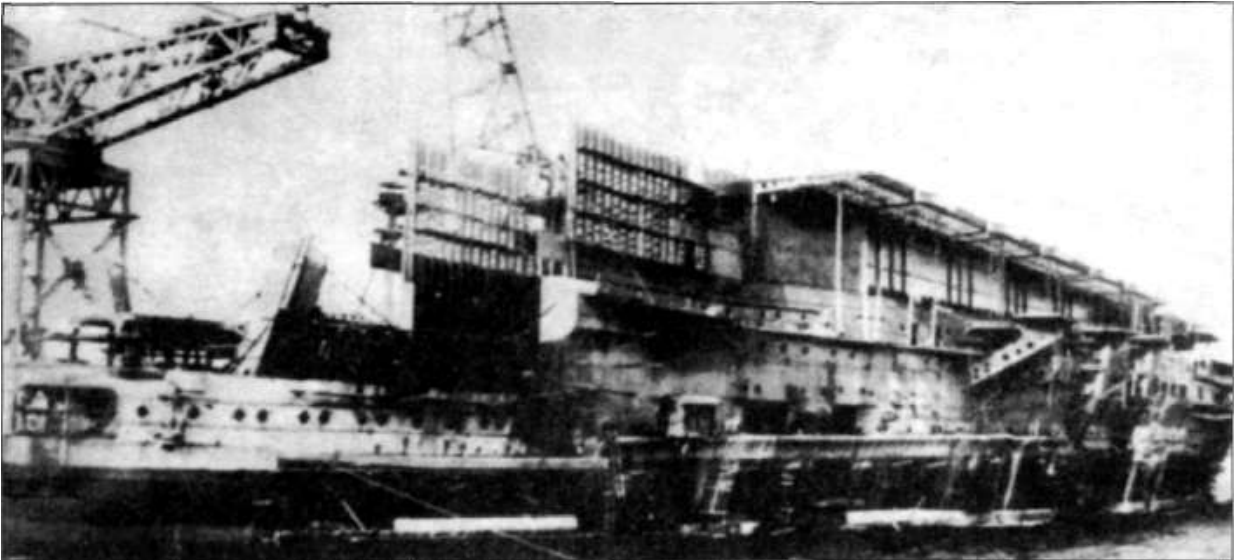
Зенитная артиллерия была представлена двенадцатью 120-мм орудиями со скорострельностью каждого 11 выстр./мин, располагавшимися в барбетах по бортам судна. Управление зенитной артиллерией осуществлялось с двух боевых постов. Первый пост находился на спонсоне за главной дымовой трубой по правому борту, а второй — на спонсоне по левому борту. Угловая информация передавалась на каждое орудие с помощью электромеханической системы. Прицельное устройство позволяло вводить поправки на ветер, качку корабля, скорость хода и погодные условия.

Для связи с самолетами на авианосце имелись КВ— и ДВ-радиостанции. Антенны приемников и передатчиков закреплялись на мачтах, которые во время полетов могли откидываться в горизонтальное положение.

Akagi спустили на воду 22 апреля 1925 года. Во время ходовых испытаний корабль развил максимальную скорость 32,5 узла. После завершения приемосдаточных испытаний в августе 1927 года Akagi вошел в строй. Через год авианосец стал флагманом Первого дивизиона авианосцев Императорского флота Японии. Вместе с авианосцем Hoshō он принял участие в маневрах флота. По сценарию, Akagi защищал эскадру от нападения палубной авиации условного противника, которую представляли самолеты с Hoshō.



Первоначальный внешний вид авианосца Akagi до модернизации 1938г.



Перестройка авианосца Akagi

В декабре 1931 года на Akagi установили новый аэрофинишер с поперечным расположением тросов, разработанный японским инженером Сиро Кабая на основе британской конструкции. Устройство состояло из 12 тросов, натянутых поперек палубы. Концы тросов наматывались на барабаны, которые тормозились электродвигателями. Палубные самолеты оборудовали задерживающими крюками.

До 1934 года корабль активно использовался в боевой подготовке, принимал участие в маневрах, парадах и других мероприятиях Японских ВМС. 24 октября 1934 года его перевели в резерв и отправили в Сасэбо на модернизацию.

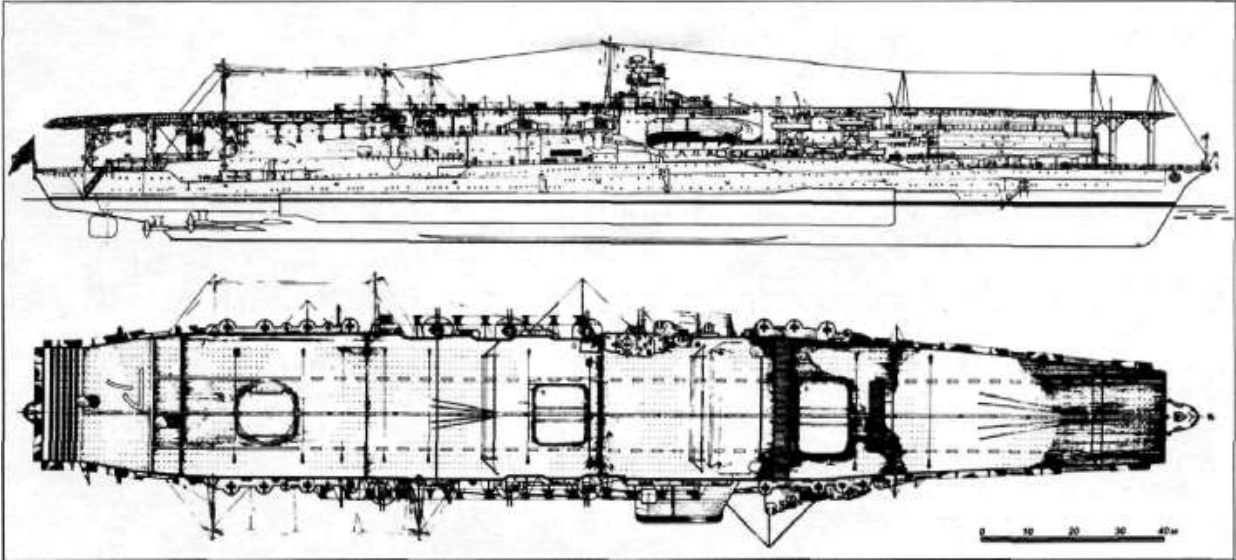
Целью модернизации стало улучшение эксплуатационных качеств и боевых возможностей корабля в свете новых достижений в кораблестроении и палубной авиации. Одним из основных недостатков Akagi, проявившихся в ходе эксплуатации, были его открытые ангары, которые часто заливались водой.

С принятием на вооружение палубных самолетов-монопланов короткие взлетные площадки в передней части авианосца уже не использовались. Убрав эти площадки, можно было увеличить размеры ангаров и, соответственно, количество палубных самолетов. Правда, для этого следовало также увеличить емкость цистерн для авиационного топлива и вместимость погребов для авиационного боезапаса.

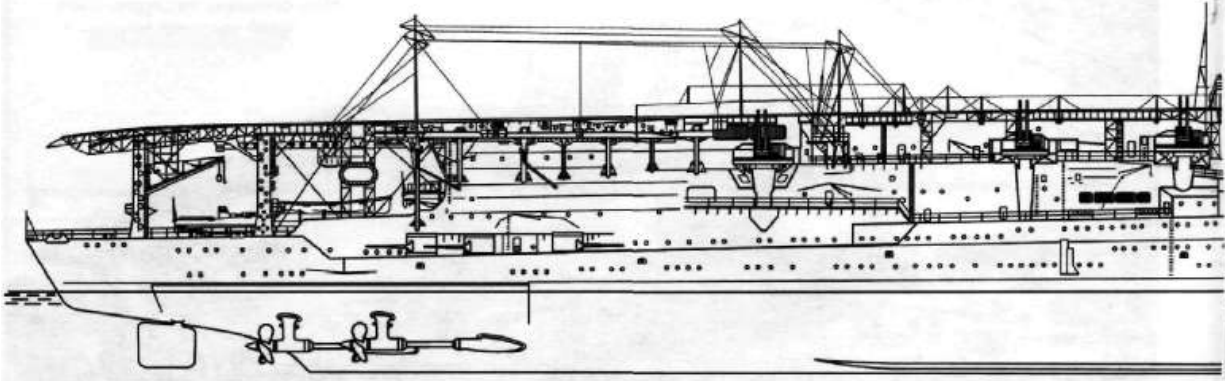
Кроме того, командование флотом хотело увеличить запас хода и мощность силовой установки, а также усилить зенитную артиллерию авианосца.

Перестройка Akagi началась с разборки всех полетных палуб. Затем приступили к модернизации силовой установки. Восемь малых котлов, которые могли работать на угле и мазуте, заменили на более производительные, работавшие только на мазуте. Мощность силовой установки выросла до 133 000 л.с. Емкость топливных цистерн довели до 5775 тонн, что обеспечило запас хода в 8200 миль. Была улучшена также система вентиляции силового отделения. Дополнительную малую дымовую трубу демонтировали, а ее дымоходы объединили с основными.

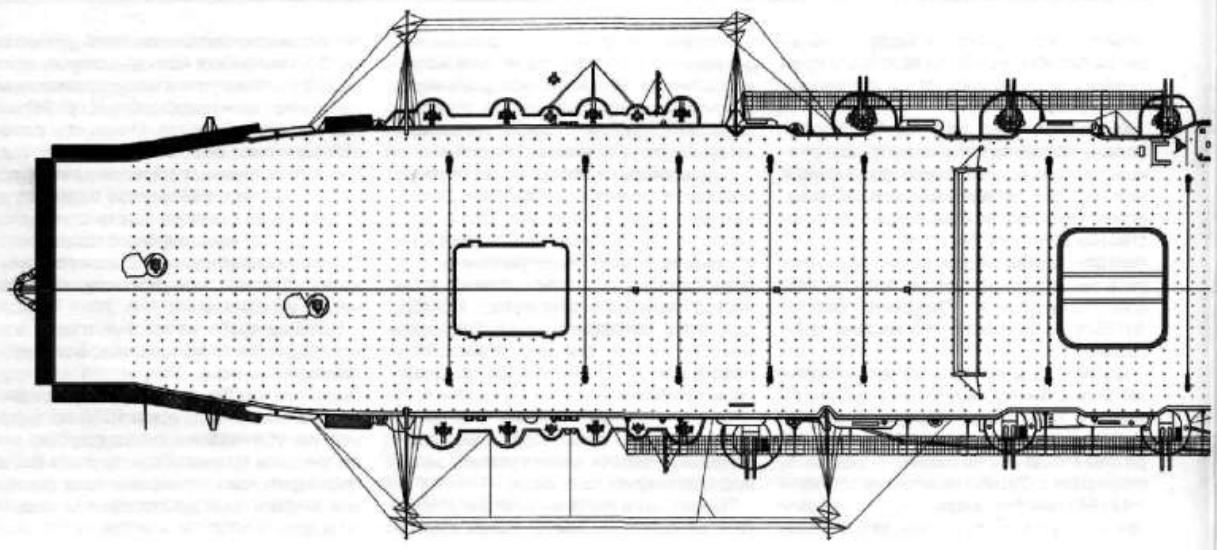
Большая труба, на которую в ходе эксплуатации часто жаловались, была увеличена и усилена. Возросший вес трубы на правом борту конструкторы решили компенсировать установкой на верхней палубе небольшой надстройки — ее внешняя форма и конструкция были предварительно проверены на деревянной модели еще до постановки корабля в док.



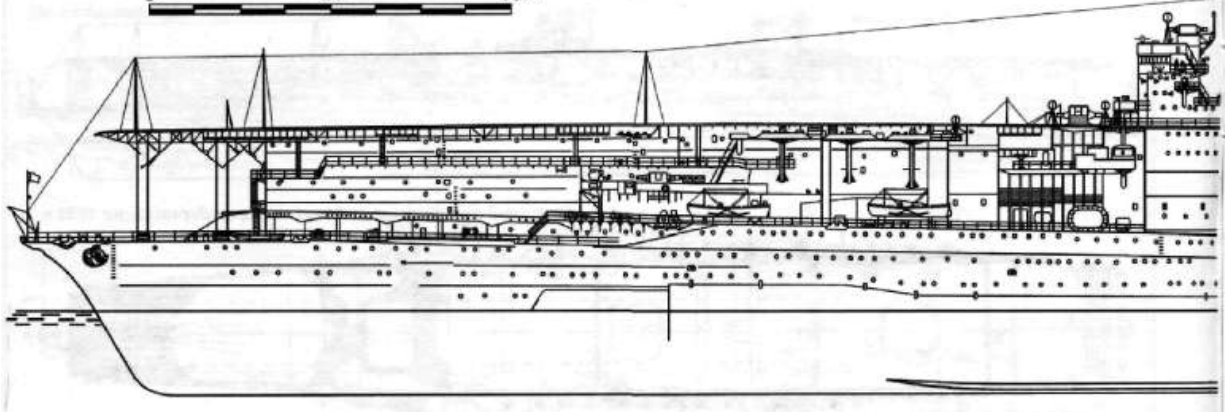
Внешний вид авианосца Акаги после модернизации 1938 г.



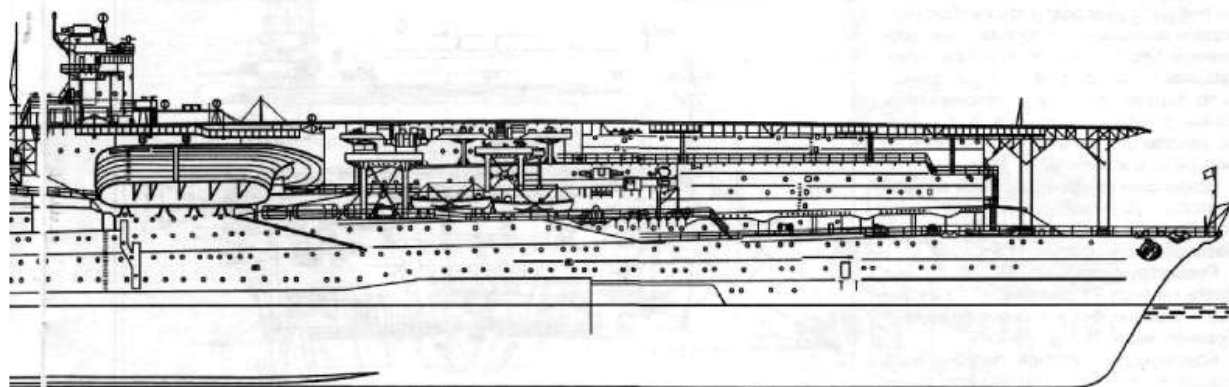
+ 16 + 15 + 14 + 13 + 12 + 11 + 10 + 9 + 8



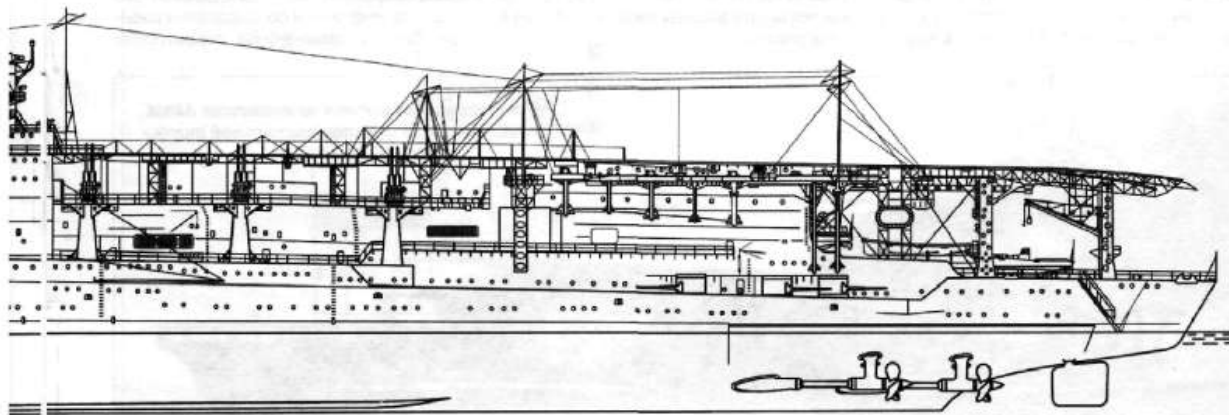
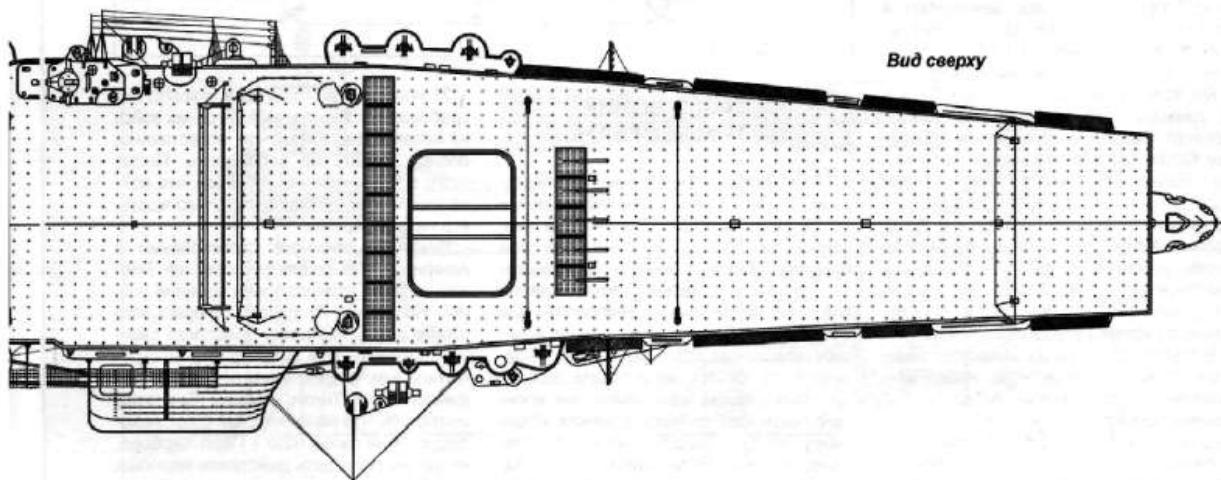
0 20 40M



Вид с правого борта



8 + 7 + 6 + 5 + 4 + 3 + 2 + 1 + 0



Тяжелый авианосец Akagi

Внешний вид корабля показан по состоянию на 1938 г. (после проведения модернизации)

Вид с левого борта

Затем боковые части ангаров закрыли стальными листами, модернизировали лифты подачи боеприпасов и систему подачи авиационного топлива. Две орудийные башни главного калибра, находившиеся на средней палубе, сняли, а по бортам расставили 14 спаренных 25-мм зенитных автоматов — по семь на каждом (по три в носовой части и по четыре — в кормовой).

Взросший внутренний объем ангаров позволил установить в носовой части корабля еще один самолетоподъемник с размерами платформы 11,8 x 16 м.

Реконструированный авианосец мог брать на борт 91 самолет — 25 из них были резервными и хранились в разобранном виде.

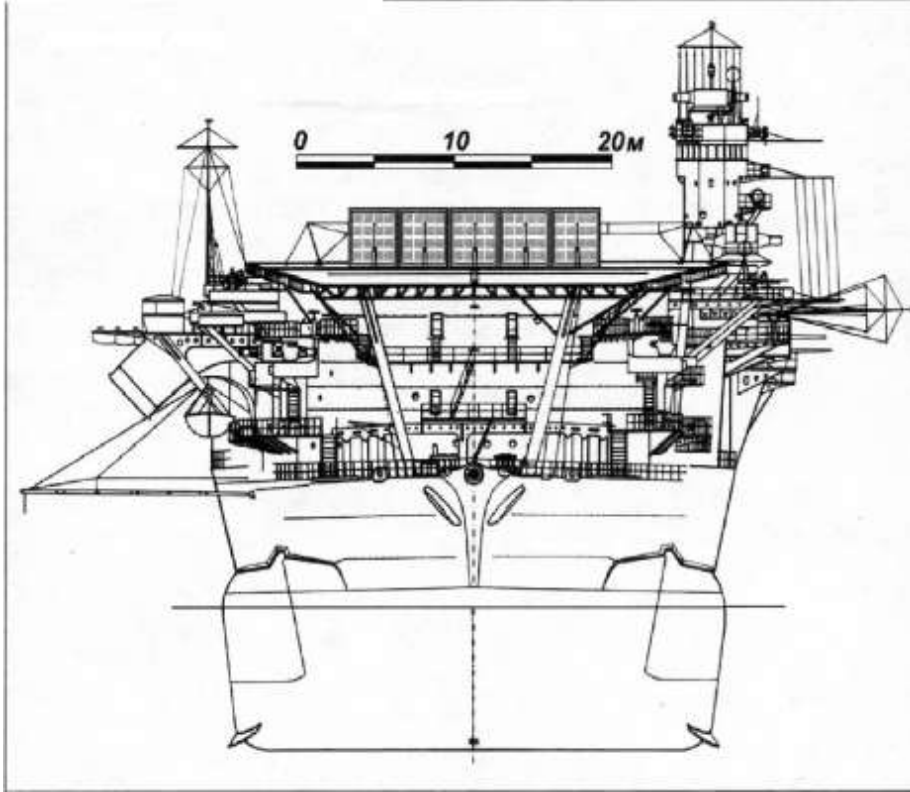
Конструкция полетной палубы была изменена. Ее продлили на всю длину корабля и теперь она собиралась из семи взаимно подвижных сегментов. Длина палубы составила 249,74 м. Ширина палубы осталась прежней.

31 августа 1938 года работы по модернизации корабля были закончены. На Akagi перебазировалась авиагруппа в составе истребителей A5M4, пикирующих бомбардировщиков D1A2 и торпедоносцев-бомбардировщиков B4Y1.

Корабль, вошедший в состав Первого дивизиона авианосцев, 30 января покинул Сасэбо и отправился к берегам Китая, где его самолеты участвовали в боевых действиях до февраля 1939 года. После возвращения в Японию для проведения текущего ремонта и дозаправки Akagi до сентября 1940 года вновь уходит в Китай для поддержки действующей армии. Зимой 1940 года на Akagi модернизировали радиооборудование и системы управления огнем.

В апреле 1941 года на авианосце заменили самолеты авиагруппы новейшими моделями: истребителями A6M2, пикирующими бомбардировщиками D3A1 и торпедоносцами-бомбардировщиками B5N2, а летный и технический состав приступил к освоению новой техники, участвуя в многочисленных учениях и тренировках.

Осенью 1941 года Akagi становится на очередной ремонт в Йокосуке.



Авианосец Акаги. Вид спереди

АКАГИ в войне на Тихом океане

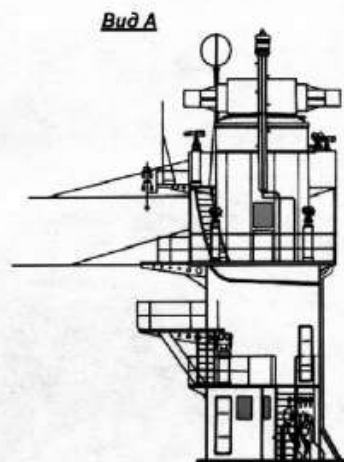
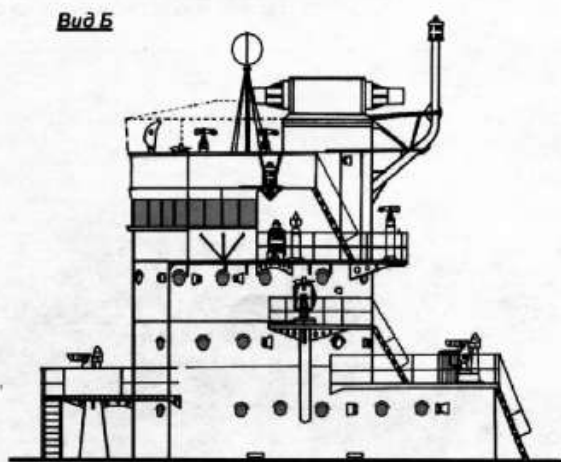
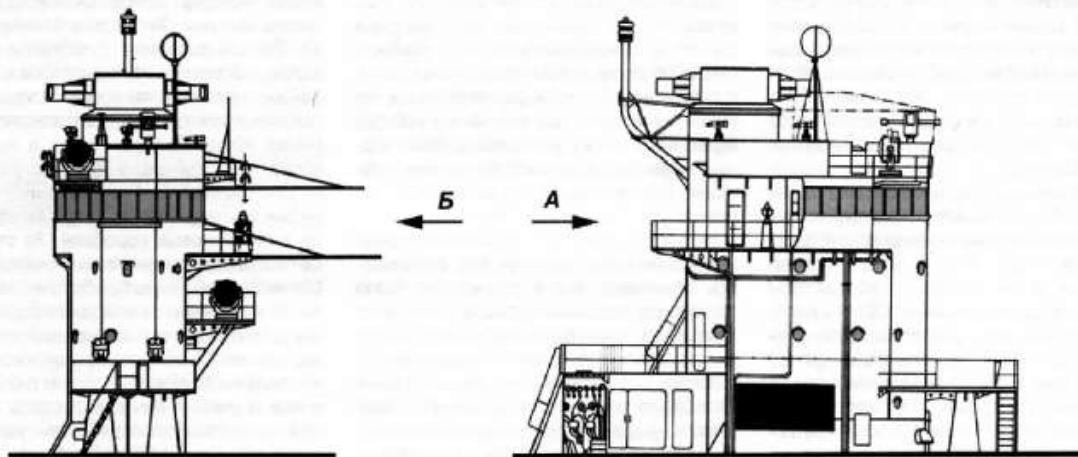
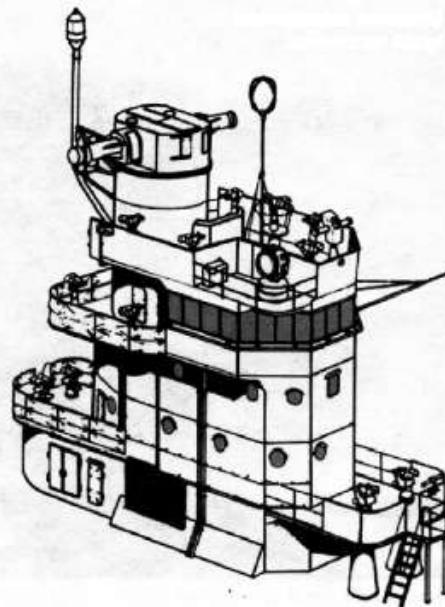
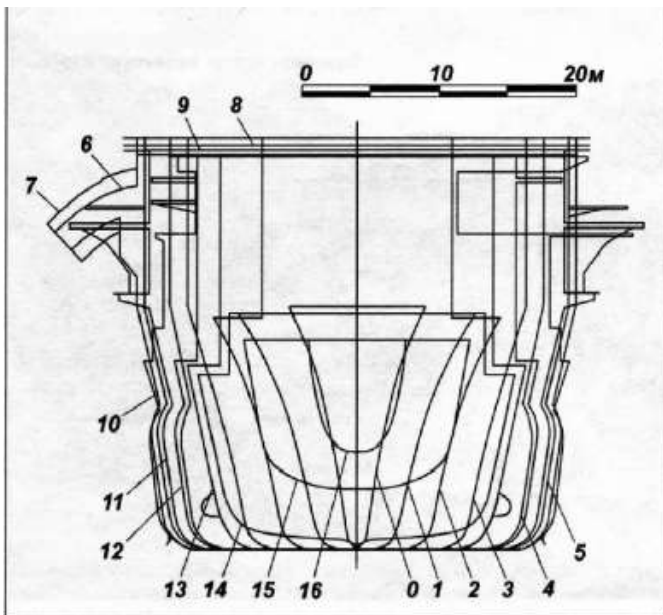
Тем временем Япония начинает подготовку к новой широкомасштабной войне на Тихом океане. Японцы считали жизненно необходимым поставить под свой контроль мировые центры производства каучука и богатые месторождения полезных ископаемых, расположенные в Индокитае. В ответ на очередное японское вторжение США не только выразили свой протест, но и пошли дальше дипломатических мер, заморозив японские счета в американских банках. Японскому послу в Вашингтоне было заявлено, что если Япония продолжит устанавливать свое господство в регионе насильственным путем, то США примут все меры для защиты своих интересов в этом регионе.

26 ноября 1940 года США открыто потребовали от Японии вывода своих войск из Китая и Индокитая, что, естественно, японцы делать не собирались. После этого в Токио пришли к выводу, что война неизбежна. Оставалось только ждать, кто начнет первым.

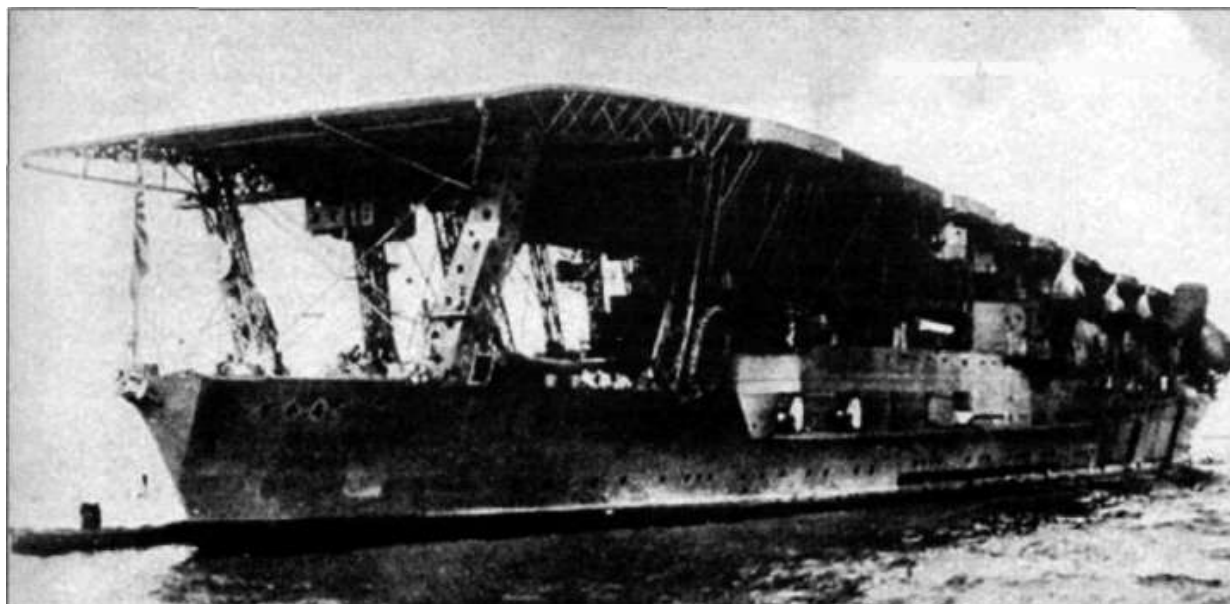
Накануне военного столкновения с Америкой у высшего руководства Японии не было единого плана ведения войны. Начальник Морского генерального штаба адмирал Нагано предлагал сконцентрировать все силы флота и стремительным ударом захватить районы в южной части Тихого океана. При этом считалось, что американский флот, находящийся на своей базе в Пёрл-Харборе, не успеет помешать действиям японских кораблей. После накопления необходимых ресурсов — главным образом это касалось нефти — и оборудования военных баз на захваченных территориях война вступала в оборонительную фазу.



Раскопегаривание котлов на авианосце Akagi. Черный дым выходит из вспомогательной трубы



Проекция «корпус» Надстройка (остров) авианосца Akagi



Кормовая часть авианосца Akagi



Авианосец Akagi

Главной задачей флота на этом этапе было воспрепятствование действию сил противника в захваченных районах. Возможность решающего боя с американским флотом в западной части Тихого океана рассматривалась лишь как далекая перспектива.

Главнокомандующий японским флотом адмирал Ямамото считал такую стратегию заведомо проигрышной. Уход основной части флота на юг оголял западный фланг империи, на котором имелись подконтрольные США Гавайские острова, что давало возможность американскому Тихоокеанскому флоту нанести удар в самое сердце империи — по Японским островам. Ямамото разработал иной план,

более дерзкий и решительный. План предполагал нанесение первого удара по Тихоокеанскому флоту противника в Пёрл-Харборе, захват превосходства на море и в воздухе и только после «зачистки» фланга — переход к операциям на юге.

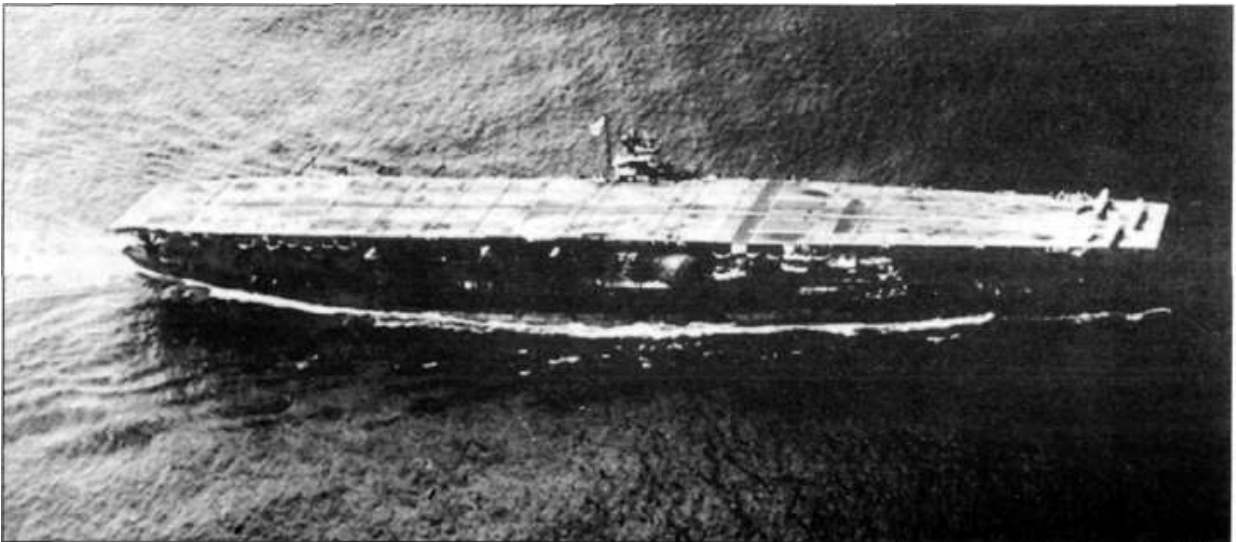
С военной точки зрения, этот план был достаточно рискованным, ведь ударная группа должна была включать главные японские силы, и если американцы смогут отразить атаку и разгромить их, то Япония, потеряв все шансы на победу, будет неминуемо уничтожена. Авантюрный план Ямамото требовал очень тщательной подготовки и чрезвычайной секретности.

Не веря в успех плана Ямамото, адмирал Нагано выступал против, отказываясь принимать его в разработку. Дело дошло до того, что адмирал Ямамото пригрозил сложить с себя обязанности главнокомандующего Объединенным флотом, если его план не будет принят. Он заявил также, что готов лично командовать ударным авианосным соединением во время нападения на Гавайские острова, если адмирал Нагумо станет на сторону Нагано. После такого ультиматума Нагано отступил.

Детальная разработка плана Ямамото началась в декабре 1941 года. Ее проводил офицер штаба 1-го воздушного флота капитан 2-го ранга Минору Гэн-да. По его расчетам, для удара требовалось не менее 300 самолетов с шести авианосцев, но в то время Япония располагала всего четырьмя авианосцами (Akagi, Kaga, Soryu и Hiryu), а еще два корабля — Zuikaku и Shokaku — только достраивались. Поэтому начало операции откладывалось до момента ввода в строй новых кораблей. За это время японские специалисты разработали 800-кг бронебойную бомбу для бомбометания по линкорам и модификацию торпеды Mod 2 для использования на глубинах менее 13 метров. Кроме того, было проведено большое количество тренировок и учений личного состава палубной авиации для отработки методики атаки кораблей в Пёрл-Харборе.



Авианосец Akagi



Авианосец Akagi во время подготовки к удару по Пёрл-Харбору. 1941 г.

Политические события стремительно приближали Японию к войне. 5 ноября правительство и высшее военное командование приняли совместное решение о том, что Япония возьмется за оружие, если к концу ноября дипломатические переговоры не приведут к соглашению с США. В этот же день адмирал Ямамото приказал Объединенному флоту закончить приготовления к войне и в общих чертах охарактеризовал действия флота на первом этапе, включая и нападение на Пёрл-Харбор. 7 ноября главнокомандующий Объединенным флотом издал приказ, в котором начало военных действий было намечено на 8 декабря.

АКАГИ в нападении на Пёрл-Харбор

22 ноября оперативное соединение из 23 кораблей, предназначенное для атаки Пёрл-Харбора, собралось в заливе Хитокаппу на Курильских островах. Соединение состояло из ударной группы, группы прикрытия и группы снабжения. Ударная группа под командованием вице-адмирала Нагумо включала шесть авианосцев, на которых базировались 353 самолета. Авианосцы прикрывались двумя линкорами, двумя тяжелыми крейсерами, одним легким крейсером и девятью эсминцами. Дозаправку кораблей соединения в пути следования должны были осуществлять восемь танкеров. Кроме этого, часть топлива хранилась в бочках, которые располагались на палубах авианосцев. Перед соединением должны были идти три подводные лодки.

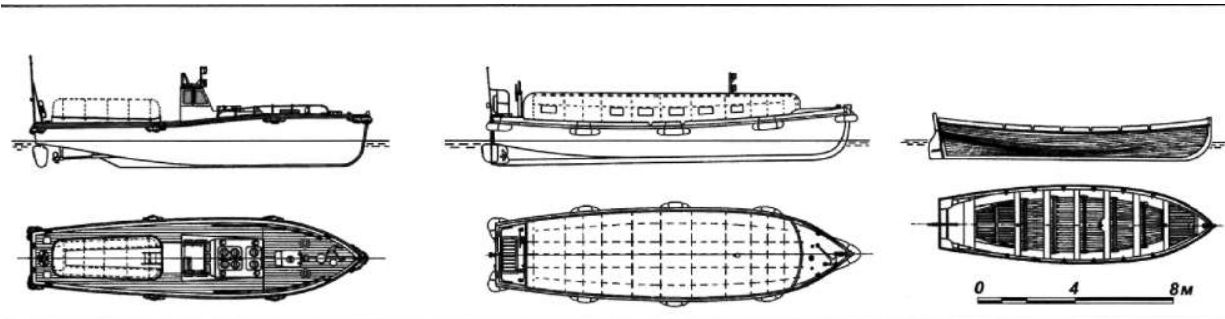
Ровно в шесть часов утра 26 ноября корабли направились в точку сбора (42° с. ш. и 170° з. д.). Чтобы не привлекать к себе излишнего внимания, они шли разными маршрутами. 28 ноября боевые корабли должны были дозаправиться топливом, но плохая погода не позволила им состыковаться с танкерами. Только через два дня волнение стихло и команды начали процедуру заправки.

Собравшись в назначенном районе, корабли стали выжидать приказа. 1 декабря император Японии принял решение о начале войны и на флагманский авианосец Акаги пришло указание выдвигаться для удара по Пёрл-Харбору. 3 декабря соединение пересекло линию перемены дат и получило последние разведанные об американских силах в Пёрл-Харборе.

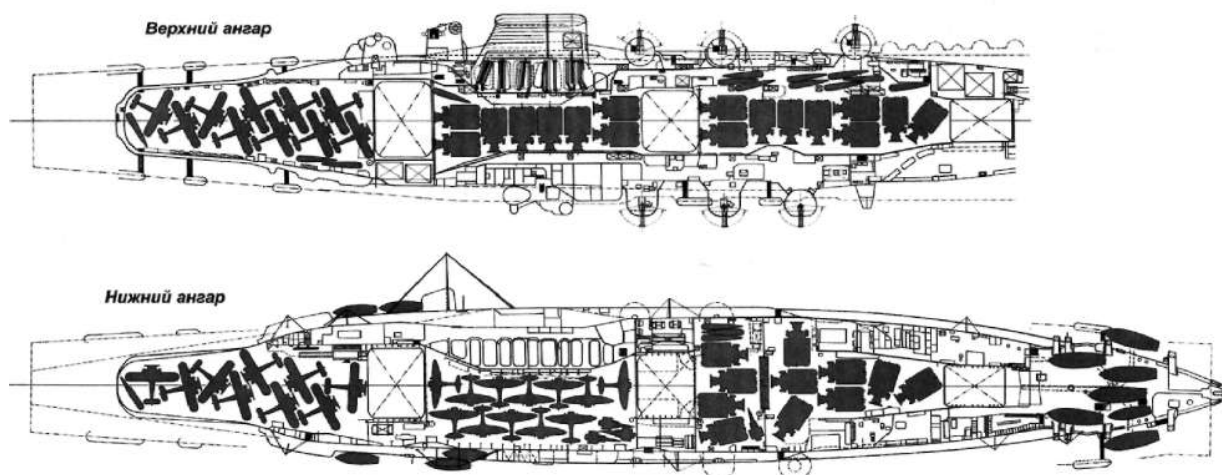
Японский консул в Гонолулу сообщил, что на базе находятся 6 линкоров, 7 тяжелых крейсеров, 4 легких крейсера, 18 эсминцев и 4 подводные лодки. Авианосцев в Пёрл-Харборе не было. Последнее сообщение ставило под сомнение и эффективность удара, и возможность безопасного возвращения ударного соединения в метрополию. Однако Нагумо принял решение продолжить операцию.

4 декабря соединение взяло курс на юго-восток. Очередная заправка топливом опять не удалась — ее провели только на следующий день. Корабли повернули на юг и со скоростью 20 узлов начали приближаться к точке выпуска самолетов.

7 декабря в 00.50, находясь всего лишь в нескольких часах хода от точки подъема самолетов, соединение приняло очередное сообщение разведки. В порту находилось девять линкоров, семь легких крейсеров, 70 эсминцев.



Размещение самолетов в ангарах авианосца Akagi после модернизации 1937 г.



Спасательные средства авианосца Akagi

Перед рассветом авианосцы вышли в конечную точку своего маршрута в 230 милях от Пёрл-Харбора, и технические команды стали поднимать на палубу самолеты первой ударной волны. На кораблях соблюдался режим радиомолчания и команды подавались положением флагов на авианосце Akagi. Приспущенные до середины мачты они означали — «Приготовиться».

Погода не благоприятствовала взлету. Большие волны сильно раскачивали корабли, продольный крен авианосцев достигал 15 градусов. 7 декабря в шесть утра по местному времени (8 декабря в 01.30 по японскому времени) флаги на мачтах Akagi резко поднялись вверх и спустились. Самолеты первой очереди начали разбег. Офицеры, руководившие стартом, давали самолетам отмашку в соответствии с колебаниями палубы. Взлет проходил успешно.

Первая атакующая волна под командованием Мицую Фучида состояла из 183 самолетов: 89 самолетов B5N2 (40 с торпедами и 49 с бомбами), 51 пикирующий бомбардировщик D3A1 и 43 истребителя A6M2.

В группу ударных самолетов с Akagi входили три эскадрильи торпедоносцев B5N2 по два звена в каждой, вооруженные бронебойными бомбами: 1-я эскадрилья — 40-е и 41-е звенья; 2-я эскадрилья — 42-е и 43-е звенья; 3-я эскадрилья — 44-е и 45-е звенья.

На расстоянии 500 метров от них летела особая ударная группа Сигехару Мураты. Она состояла из двух эскадрилий самолетов B5N2 с авианосца Akagi, вооруженных торпедами: 4-я эскадрилья: 46-е и 47-е звенья; 5-я эскадрилья — 48-е и 49-е звенья.

Группа истребителей сопровождения с Akagi (2-я эскадрилья — 9 самолетов A6M2), под командованием Сигеру Итая, шла тремя звеньями.

В начале маршрута летчики держали направление по приборам. Затем Фучида скорректировал курс, ориентируясь на сигнал радиостанции в Гонолулу, которая передавала в эфир музыку и регулярные прогнозы погоды.

О дальнейших событиях Фучида в своих воспоминаниях написал так: «Я знал, что через час сорок минут после вылета мы должны подойти к цели. Напрягая зрение, старался не пропустить момента, когда появится земля, но в небольших разрывах облаков мелькала лишь поверхность океана. Вдруг прямо под моим самолетом появилась длинная белая линия бушующего прибоя. Это был северный берег острова Оаху. Небо над Пёрл-Харбором было чистым. Вот, наконец, видна и сама гавань. Над ней висела легкая дымка утреннего тумана. Я внимательно рассматривал в бинокль корабли, мирно стоявшие на якорях. Да, линкоры были на месте. Я насчитал их восемь. Но наша надежда на то, что в гавани окажется и несколько авианосцев, не оправдалась. Я не видел ни одного.

Было 07.49, когда я приказал своему радисту передать команду «Атака!». Он немедленно стал выстукивать установленный сигнал.

Ведя за собой всю атакующую волну, торпедоносцы Мурата устремились вниз, а истребители Итая ушли вперед, чтобы перехватить истребители противника в случае их появления. Группа пикирующих бомбардировщиков Такахаси набрала высоту и скрылась из виду. Тем

временем мои бомбардировщики сделали петлю в направлении Барберс-Пойнт, чтобы выйти на цель в предусмотренное планом атаки время. В небе не было ни одного вражеского истребителя, а на земле — ни одной оружейной вспышки.

В 07.53 отправили донесение на Akagi: «Внезапная атака удалась!» Это сообщение получили на авианосце и в должное время передали в Японию. Однако, как я с удивлением узнал позже, донесение, посланное из моего самолета, было непосредственно принято и Nagato, который находился в заливе Хиросима, и генеральным штабом в Токио.

Атака началась бомбардировкой аэродрома Уиллер. Вслед за тем пикирующие бомбардировщики атаковали аэродром Хикэм и объекты на острове Форд. Боясь, что дым от взрывов бомб закроет цель, Мурата ускорил выход своей группы на линейные корабли, стоявшие на якорях у восточного берега острова Форд. От самолетов отделились торпеды и полетели вниз. Скоро в гавани поднялась целая серия белых водяных столбов.

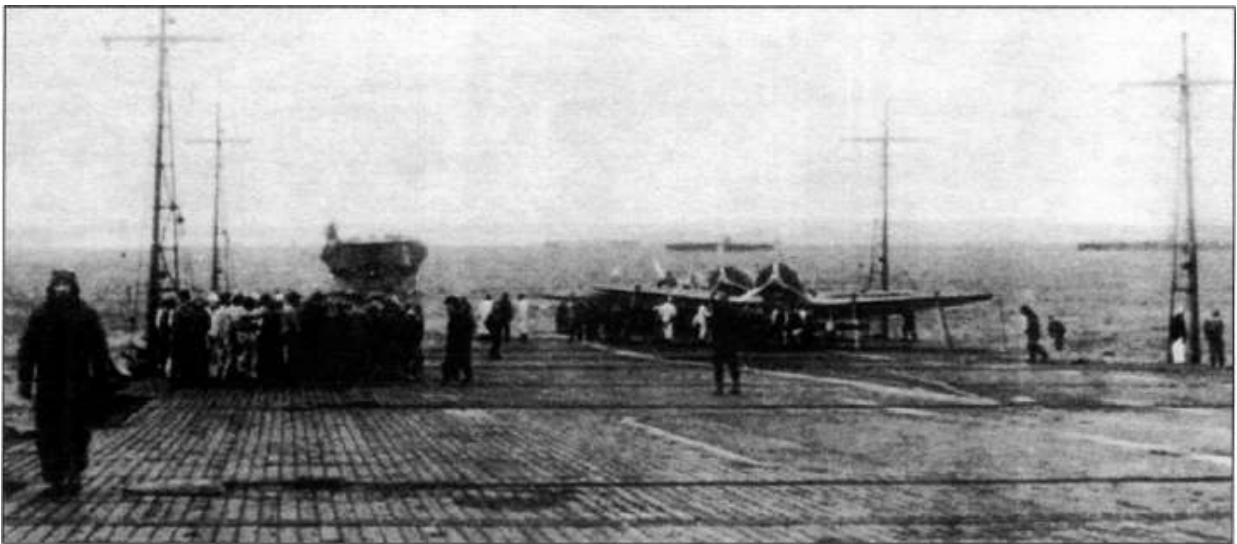
Истребители Итая господствовали в небе над Пёрл-Харбором. Появившиеся четыре вражеских истребителя скоро были сбиты. К 08.00 в воздухе не оставалось ни одного самолета противника, и наши истребители начали штурмовать аэродромы.

Моя группа бомбардировщиков готовилась лечь на боевой курс. Нашей целью были линейные корабли, стоявшие на якорях у восточного берега острова Форд. Достигнув высоты 3000 м, я выслал вперед ведущий самолет.

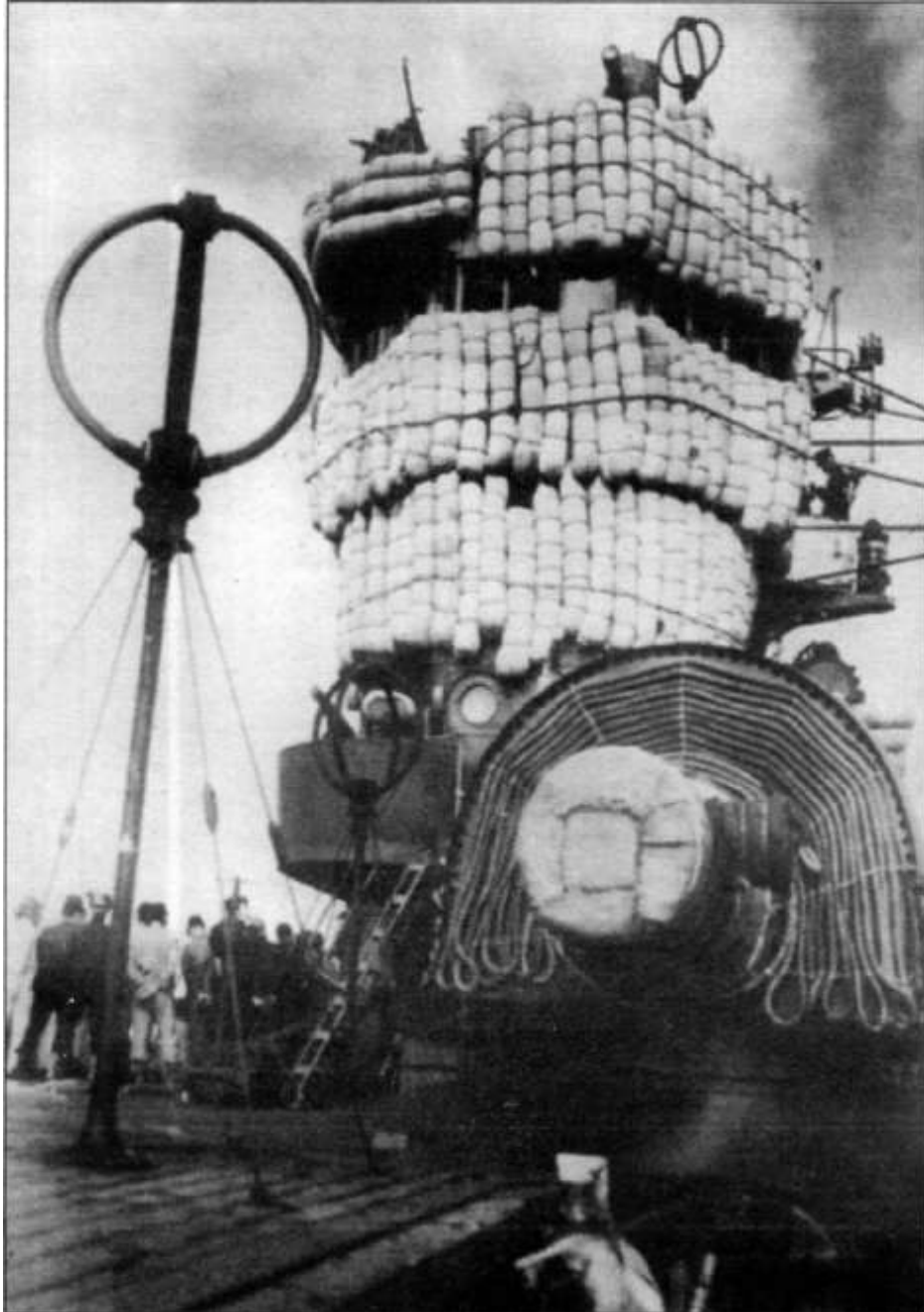
По мере нашего приближения к цели зенитный огонь противника стал сосредотачиваться на моей группе. Всюду появились темно-серые клубы разрывов. В основном огонь вела корабельная артиллерия, но активно действовали и береговые батареи. Вдруг мой самолет сильно подбросило, как будто по нему ударили чем-то тяжелым. Когда я оглянулся, чтобы узнать, в чем дело, радист доложил: «Пробит фюзеляж и поврежден руль направления».



Авианосец Акаги после модернизации. Апрель 1939 г.



На палубе авианосца Акаги перед выходом в море. Залив Хитокаппу, октябрь 1941 г.



Надстройка Akagi, защищенная от осколков мешками с песком. 6 декабря 1941 г.

Нам повезло — самолет еще подчинялся управлению, а это было главным, так как мы приблизились к цели и должны были точно выдерживать курс. Мой самолет подходил к точке сбрасывания, и все внимание я сосредоточил на ведущем самолете, чтобы уловить момент, когда он сбросит бомбы. Вдруг облако скрыло от нас корабли противника, и не успел я сообразить, что мы прошли цель, как ведущий

самолет сделал вираж и повернул прямо на Гонолулу. Из-за облака мы пропустили точку сбрасывания и должны были сделать новый заход.

В то время как моя группа делала вторую попытку выйти на цель, другие группы делали такие же заходы, причем некоторым из них пришлось повторить это трижды, прежде чем они добились успеха. Мы уже почти легли на боевой курс, как вдруг на одном из линейных кораблей раздался взрыв страшной силы. Колоссальный столб черно-красного дыма поднялся на высоту 1000 м. Очевидно, взорвался корабельный артиллерийский погреб. Даже мы ощутили удар взрывной волны, хотя находились в нескольких милях от гавани.

Выйдя на боевой курс, мы встретили сильный сосредоточенный огонь зенитной артиллерии. В этот момент ведущий самолет успешно вышел на цель и сбросил бомбы. Остальные самолеты нашей группы сделали то же самое. Я тотчас же лег на пол и открыл смотровой люк, чтобы следить за попаданиями наших бомб. Было видно, как четыре бомбы полетели вниз. Впереди темнела наша цель — два линейных корабля, стоявшие борт к борту. Бомбы становились все меньше и меньше и, наконец, совсем скрылись из глаз. Я затаил дыхание и вдруг увидел, как два крошечных клуба дыма появились на корабле слева. «Два попадания!» — крикнул я, решив, что наши бомбы поразили линкор Meriland.

Попадания бронебойных бомб с взрывателем замедленного действия почти незаметны с большой высоты. И, наоборот, всякий промах заметен очень хорошо, так как бомбы оставляют на воде концентрически расходящиеся круги, и я увидел два таких круга.

Закончив бомбометание, бомбардировщики направились на север, к своим авианосцам. Сам Пёрл-Харбор и аэродромы подверглись значительному разрушению. От строгого порядка, царившего в базе час назад, не осталось и следа. К этому времени зенитный огонь значительно усилился, но истребители противника не появлялись. Мы по-прежнему господствовали в воздухе.

В 08.54 я неожиданно услышал голос капитана 3-го ранга Симадзаки, командира авиационной боевой части Zuikaku, командовавшего самолетами второй волны. Он приказывал своим 170 пилотам начать атаку. Самолеты второй волны поднялись с авианосцев в 07.15, час пятнадцать минут спустя после вылета первой волны, и теперь были над целью. Я не возвратился на свой авианосец вместе с

первой волной, а продолжал кружиться над островом и, таким образом, видел результаты обеих атак. К тому же было предусмотрено, что мой самолет вернется последним, чтобы привести на авианосцы наши истребители, которые не имели навигационного радиооборудования».

Для торпедоносцев B5N2 с Акаги итог работы первой волны был следующим.

Торпедоносцы 46-го звена 4-й эскадрильи атаковали линкор West Virginia. Первая торпеда, пройдя на глубине 5 метров, попала в борт в метре от нижнего края бронепояса. Торпеда угодила в стык сегментов брони, и взрывом вдавила броню внутрь корпуса, обшивка под броней лопнула. При этом были повреждены топливные цистерны корабля вдоль левого борта.

Вторая торпеда попала между шпангоутами 79 и 80, на 1,5 метра ниже бронепояса. Взрыв разрушил обшивку борта. Линкор дал крен на левый борт.

Третья торпеда попала в нижнюю часть бронепояса в районе 92-го шпангоута. Взрыв разрушил обшивку корпуса и вдавил броню на глубину 0,25 м.

Четвертая торпеда попала в нижнюю часть бронепояса на стыке двух сегментов в районе 70-го шпангоута. Взрыв разрушил обшивку под бронепоясом и образовал пробоину длиной около 12 м.

Пятая торпеда попала в рулевое перо линкора. Взрывом оторвало руль, пробило днище и полностью разрушило рулевую машину.

Шестая торпеда попала в район 68-го шпангоута, в середину бронированного пояса. Взрыв вдавил броню на 0,6 м и верхняя часть пояса между 67-м и 72-м шпангоутом сместилась. Полностью разрушилась обшивка между 63-м и 71-м шпангоутом. Все эти события произошли всего за шесть минут.

Набором балласта на правый борт экипажу линкора удалось выровнять корабль и предотвратить его переворачивание.

Самолеты другого звена атаковали линкор California. Первая торпеда, пройдя на глубине 4 метра, попала в левый борт линкора между 97-м и 98-м шпангоутом. Взрывом разрушило обшивку борта, повредило топливные цистерны. Кроме этого, взрыв вызвал детонацию боеприпасов в нескольких артиллерийских погребах. В корпусе образовалась пробоина длиной 9 м и высотой 5,5 метра.

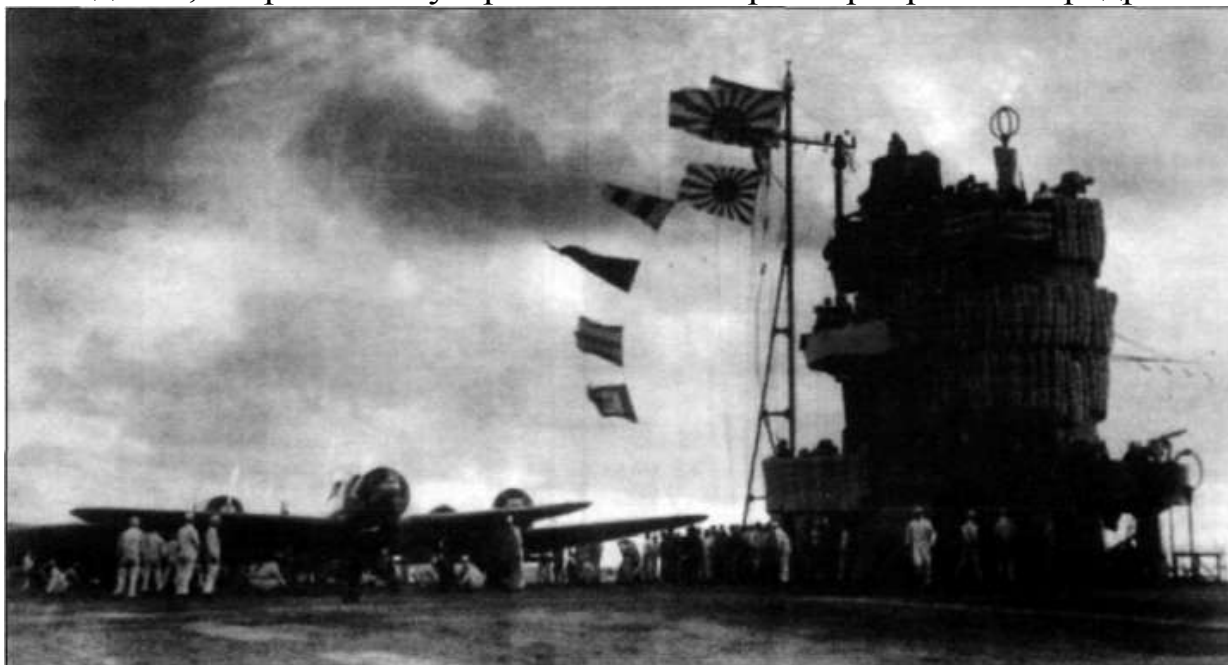
Вторая торпеда попала в район 53-го шпангоута. Вода хлынула в пробоину размерами 10х5,5 метра. В результате повреждений корабль затонул.

За час до этого с авианосцев поднялась вторая ударная волна японских самолетов под командованием полковника Сигаказу Симасаки. По первоначальному замыслу ее целью должны были стать американские авианосцы, но их отсутствие вынудило летчиков самим выбирать цели для атаки. Старт 167 самолетов состоялся в 07.15. В группу входили 54 торпедоносца-бомбардировщика B5N2, 78 пикирующих бомбардировщиков D3A1 и 35 истребителей прикрытия A6M2.

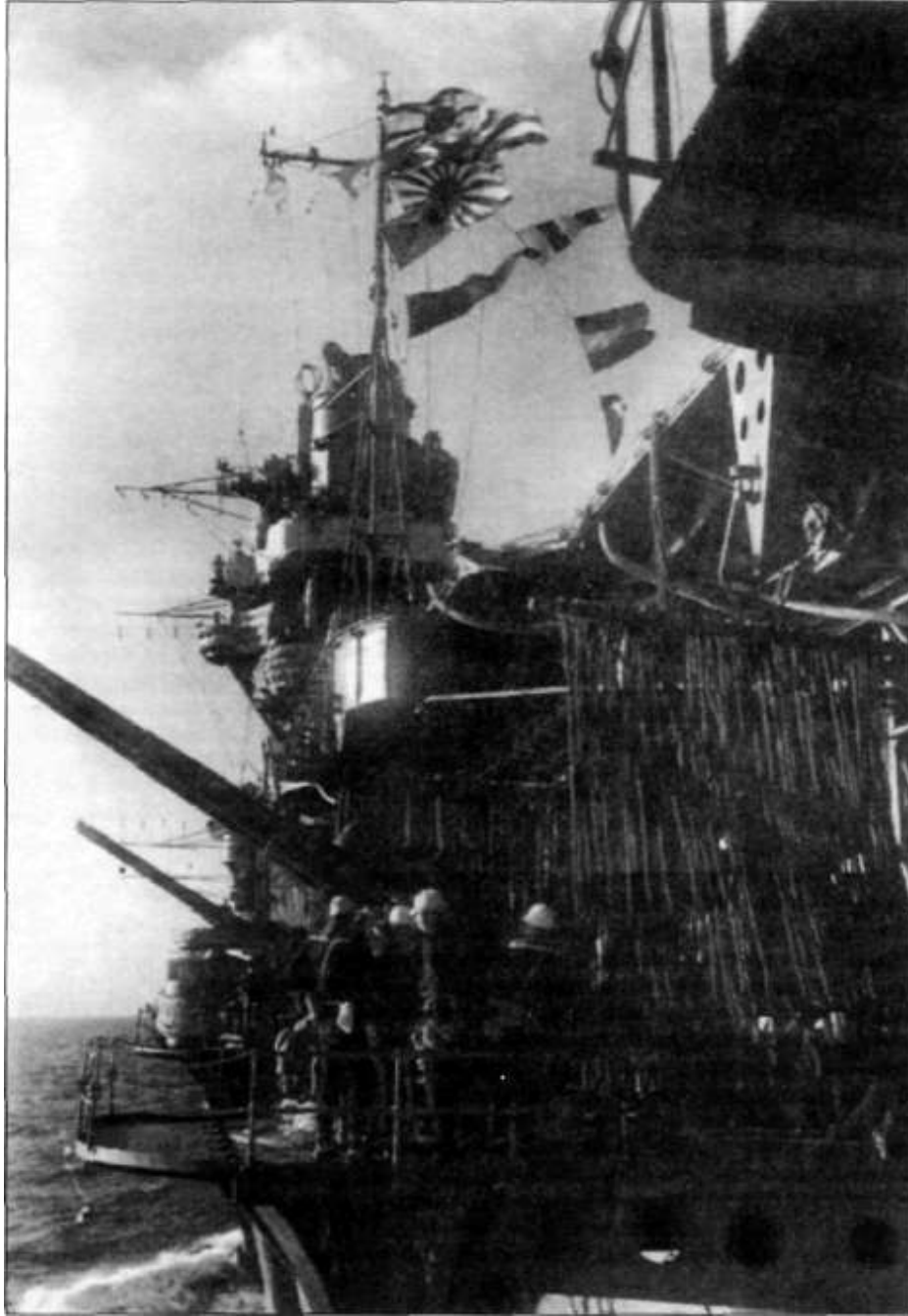
Пикирующие бомбардировщики с Akagi летели двумя эскадрильями под командой Такехико Чиахая: 1-я эскадрилья — 21-е, 22-е и 23-е звенья; 2-я эскадрилья — 25-е, 26-е и 27-е звенья.

Группа истребителей сопровождения с Akagi под командованием капитана Сабуро Синдо в составе трех звеньев шла впереди всей группы.

Мицую Фучида вспоминает: «Идя вслед за бомбардировщиками Симадзаки, истребители устремились на Пёрл-Харбор и его аэродромы.



Палубные самолеты ударной группы готовятся к полету на Пёрл-Харбор



127-мм зенитные пушки на авианосце Akagi

В этот момент, перевалив через горы восточного побережья, подошли пикирующие бомбардировщики — вслед за ведущим самолетом своего командира, который был хорошо заметен по красному хвостовому оперению, начали пикирование. От горящих кораблей и портовых сооружений поднимался густой дым, что сильно затрудняло атаку, но пикирующие бомбардировщики настойчиво выполняли свою задачу.

Большая часть бомбардировщиков Симадзаки бомбила аэродром Хикэм. Остальные атаковали остров Форд и авиабазу Канэохэ. Бомбардировщики летели на высоте не более 2000 м, чтобы производить бомбометание, находясь ниже облаков. Несмотря на это, ни один самолет не был сбит огнем зенитной артиллерии, хотя почти половина из них получила пробоины».

Пикировщики с Akagi в 08.10 появились над линкором Tennessee и добились двух прямых попаданий. Первая бомба взорвалась на крыше башни главного калибра (ГК) № 3. Другая бомба попала прямо в ствол орудия башни ГК № 2. Разрывы бомб вызвали пожары на палубе.

В 08.17 D3A1 добились двух прямых попаданий в носовую часть линкора Maryland: бомбы пробили палубу и взорвались в подпалубном пространстве, вызвав ее вспучивание, а также повредили борт корабля в районе 13-го шпангоута.

Отличились и истребители. Эскадрилья истребителей с Akagi в районе аэродрома Эва перехватила эскадрилью американских пикирующих бомбардировщиков SBD Dauntless с авианосца Enterprise, находящегося в 200 милях от Пёрл-Харбора.

Около десяти утра по местному времени самолеты первого эшелона вернулись к ударной группе. Желая собрать как можно больше самолетов, ударная группа шла к ним навстречу, приблизившись к Пёрл-Харбору на дистанцию 190 миль. Самолеты возвращались в сложных метеоусловиях, при сильном боковом ветре и качке авианосцев. Часть поврежденных машин технические команды сразу сбрасывали за борт, чтобы они не мешали посадке других самолетов. Потери японской авиации оказались минимальными. Всего было сбито 29 самолетов и еще 74 машины получили повреждения разной степени — 23 истребителя, 41 пикирующий бомбардировщик и 10 торпедоносцев-бомбардировщиков. Потери в летном составе составляли 55 человек.

С американской стороны потери впечатляли: восемь линкоров, три крейсера, четыре эсминца и несколько кораблей обеспечения. Потери в личном составе: 2388 убитых, 1109 раненых.

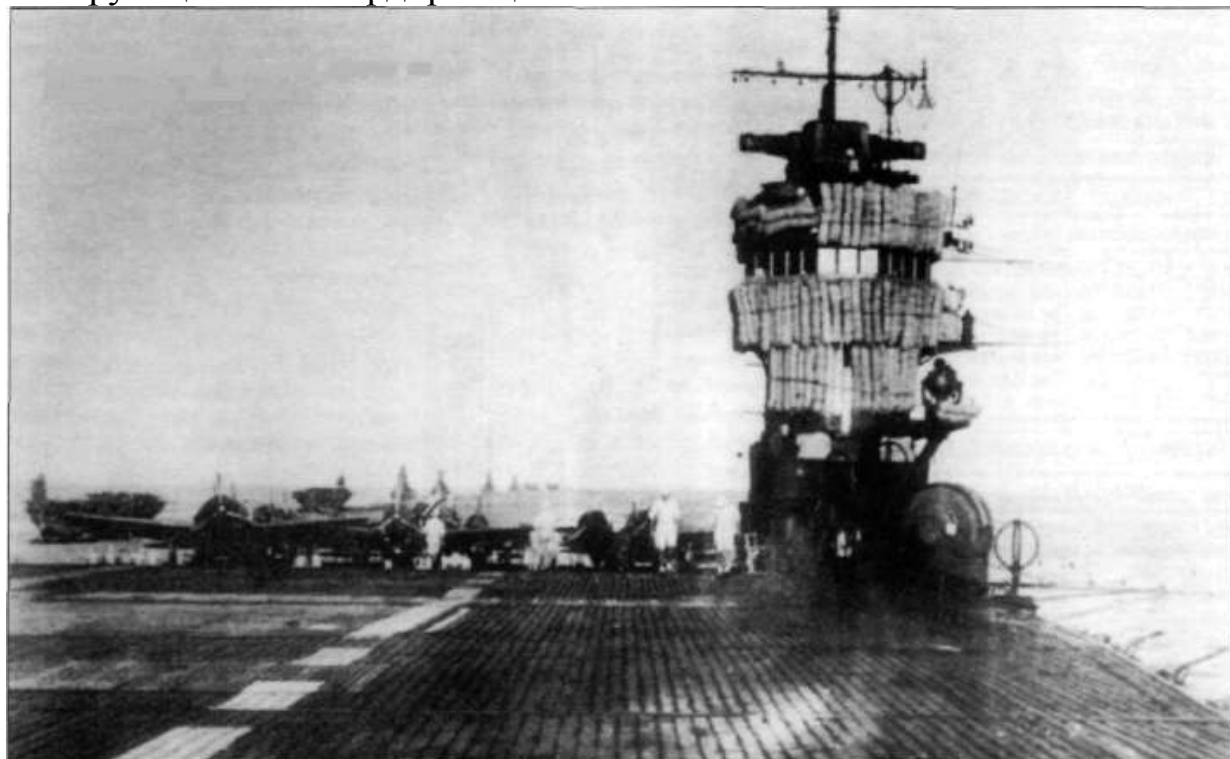
После возвращения Фучида предложил Нагумо повторить налет и добить остатки американского флота, но неясное местоположение авианосцев противника, которые могли контратаковать ударную группу, а также ограниченный запас топлива заставили Нагумо отказаться от

этого предложения. В 16.30 на Akagi подняли флаг, означающий конец операции. Корабли повернули назад.

АКАГИ в «операции R»

Через 15 дней соединение Нагумо прибыло в Японию. Пополнив бортовые запасы и проведя необходимый ремонт, авианосное соединение опять вышло в море. Перед Нагумо поставили задачу поддержать японские десанты, занимающие ключевые военные базы в Индийском океане и в южной части Тихого океана. В походе участвовали авианосцы Akagi, Kaga, Zuikaku и Shokaku. 14 января японская эскадра сделала промежуточную остановку на атолле Трук (Каролинские острова). После дозаправки 17 января Нагумо взял курс на остров Новая Британия для поддержки десанта на английскую базу Рабаул. Удар по Рабаулу подучил кодовое название «Операция R».

20 января 85 ударных самолетов с четырех авианосцев под прикрытием 24 истребителей появились над акваторией морского порта. С Akagi взлетело 20 бомбардировщиков-торпедоносцев B5N2 под командой Мицую Фучида и девять истребителей A6M2. Однако боевых кораблей противника в Рабауле не оказалось. Единственное судно — норвежский транспорт Herstein был мгновенно потоплен пикирующими бомбардировщиками с Shokaku.



Авианосец Akagi во время ударов по Порт-Дарвин. Весна 1942 г.

Над Рабаулом японские самолеты были атакованы австралийскими легкими бомбардировщиками Wirraway, но японские истребители часть самолетов сбили, а остальные принудительно посадили на аэродром. После этого налета Нагумо направил удар своих бомбардировщиков на близлежащие аэродромы в Новой Гвинее.

На следующий день самолеты с Akagi и KagI бомбили близлежащую базу Кави-енг на острове Новая Ирландия. 22 января японцы снова атаковали военные объекты вблизи Рабаула. 23 января японские войска без особого труда заняли Рабаул и Кавиенг. На захваченные аэродромы могла перелетать японская базовая авиация. Захват этих военных баз позволял наносить воздушные удары по континентальной Австралии.

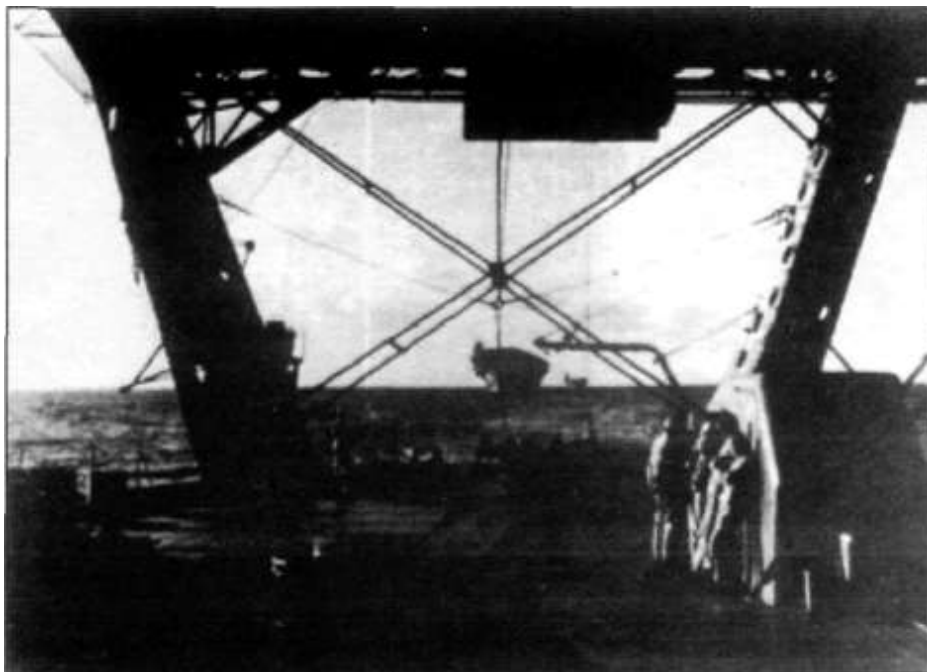
27 января ударная группа Нагумо вернулась на атолл Трук.

АКАГИ в нападении на Порт-Дарвин

В начале февраля американские авианосцы Yorktown и Entrprise появились вблизи Маршалловых островов, Нагумо немедленно покинул якорную стоянку на Труке и пошел на восток, надеясь перехватить американские авианосцы. Но те уже отбомбились по японским военным объектам и ушли на свою базу. Нагумо получил приказ отправить Zuikaku и Shokaku в Японию для защиты от возможного удара палубной авиации противника, а вместо них взять под свое командование Soryu и Hiryu, которые находились в районе Палау.



Носовая часть полетной палубы авианосца Akagi



Японские корабли следуют к Пёрл-Хар-бору. Фотография с кормы авианосца Akagi

8 февраля авианосцы встретились и направились для удара по Порт-Дарвину — базе союзного флота на побережье Австралии. Цель операции: уничтожить порт и перерезать морские коммуникации союзников между Австралией и Явой.

15 февраля ударная группа приблизилась к цели на 220 миль и стала готовиться к нанесению воздушного удара. 19 февраля в 06.20 японцы подняли в воздух 188 самолетов. С Akagi взлетели 18 бомбардировщиков-торпедоносцев B5N2, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A1 и девять истребителей. Ударной группой командовал бессменный Мицую Фучида. В воздухе к ним присоединились еще 54 самолета базовой авиации с близлежащих аэродромов. В порту находилось множество кораблей: американские — эсминец, база гидросамолетов и 2 войсковых транспорта; австралийские — корвет, госпитальное судно, 3 войсковых транспорта и сухогруз; а также канадский корвет, норвежский танкер и несколько торговых судов разных стран.

В 9.30 японские самолеты показались над Дарвином. Истребители блокировали аэродром и перехватили 10 истребителей P-40. Бомбардировщики уничтожили австралийский войсковой транспорт и сухогруз, американскую плавучую базу гидросамолетов, эсминец, транспорт, 2 корвета, танкер и 2 сухогруза. Еще один сухогруз был

поврежден и выбросился на берег. Не пощадили и госпитальное судно, которое получило прямое попадание бомбы, но она, к счастью, не взорвалась.

После этого успешного налета японские авианосцы вместе с линкорами и крейсерами сопровождения патрулировали в открытом море к югу от Явы. Они должны были отрезать союзникам пути спасения с острова, на который 1 марта высадились японские войска.

1 марта около 09.45 звено самолетов D3A1 с Akagi обнаружило американский танкер Pecos, находившийся недалеко от острова Рождества. Утром этого дня танкер принял на борт спасенных людей с потопленного американского авианосца Langley. После нескольких заходов на цель танкер пошел на дно.

В течение следующих дней японская авианосная группа потопила еще несколько кораблей союзников в этом районе.

5 марта 4 японских авианосца выслали 180 самолетов для атаки Чилачапа. В порту было потоплено около 20 кораблей, в основном торговых. Чилачап был захвачен японцами 8 марта, а на следующий день они полностью оккупировали Яву.

В индийском океане

После захвата Явы авианосному соединению Нагумо поставили задачу уничтожить британский Азиатский флот, в который вошли авианосцы Hermes, Formidable, Indomitable, пять устаревших линкоров, семь крейсеров, 16 эсминцев и несколько подводных лодок. Уничтожение этих кораблей обеспечивало беспрепятственное наступление японской армии в Бирме и на побережье Бенгальского залива.

26 марта японское ударное авианосное соединение, усиленное кораблями Zuikaku и Shokaku, вышло в море. Авианосец Када отправился для ремонта в Японию. Авианосцы шли под прикрытием линейных крейсеров Hiei, Kongo, Haruna и Kirishima, двух тяжелых крейсеров Tone и Chikuma, легкого крейсера Abukuma и восьми эсминцев. Поход обеспечивали шесть танкеров под охраной трех эсминцев.

Британская разведка предупредила командующего Азиатским флотом адмирала Сомервилла о том, что японский флот достигнет острова Цейлон не ранее 1 апреля.



Авианосец Akagi. Вид на корму перед взлетом ударных самолетов

Сомервилл вышел навстречу противнику, но его не обнаружил. Пытаясь действовать осторожно и скрытно, он приказал своим кораблям отойти к секретной базе на Мальдивских островах, в 400 милях к юго-западу от Цейлона, и ждать там появления японских кораблей.

Когда 4 апреля английский самолет-разведчик обнаружил японский флот, главные силы Азиатского флота уже подошли к Мальдивским островам и не могли ничем помочь своим войскам на Цейлоне. 5 апреля в 10.45 над Коломбо появились 125 японских самолетов. Среди них были 18 B5N2 и девять A6M2 с Akagi. Защитники города подняли против японцев 42 истребителя. В воздушном бою японские летчики сбили 24 самолета противника и позволили ударной группе прорваться к порту. В гавани находились 21 торговое судно, 8 вспомогательных и 5 военных кораблей. В итоге атаки были потоплены 1 эсминец и большая часть торговых судов и, кроме этого, разрушены доки и ремонтные мастерские.

В это время бортовой самолет крейсера Топе обнаружил в 300 милях два британских крейсера. Нагумо немедленно поднял против них 53 пикирующих бомбардировщика D3A1 с авианосцев Akagi (17 машин), Hiryu (18) и Soryu (18). В 16.29 ударные самолеты обнаружили крейсера противника Dorsetshire и Cornwall. Британские корабли пытались уклониться от бомб, маневрируя на скорости 27,5 узла, но безуспешно. Японцы сбросили 52 бомбы, из них 49 попали в цель. Dorsetshire взорвался и сразу затонул, а Cornwall еще некоторое время держался на плаву, но вскоре последовал за Dorsetshire. На борту кораблей погибло 425 человек, 1100 моряков покинули корабли на спасательных средствах. Потерь среди японских самолетов не было.

После этой атаки Нагумо отошел от Цейлона и отправился на юг. Сомервилл не решился на атаку. Двое суток, ночами, он пытался догнать японскую эскадру и обстрелять ее из пушек, однако 8 апреля британские корабли вынуждены были повернуть назад по причине нехватки топлива.

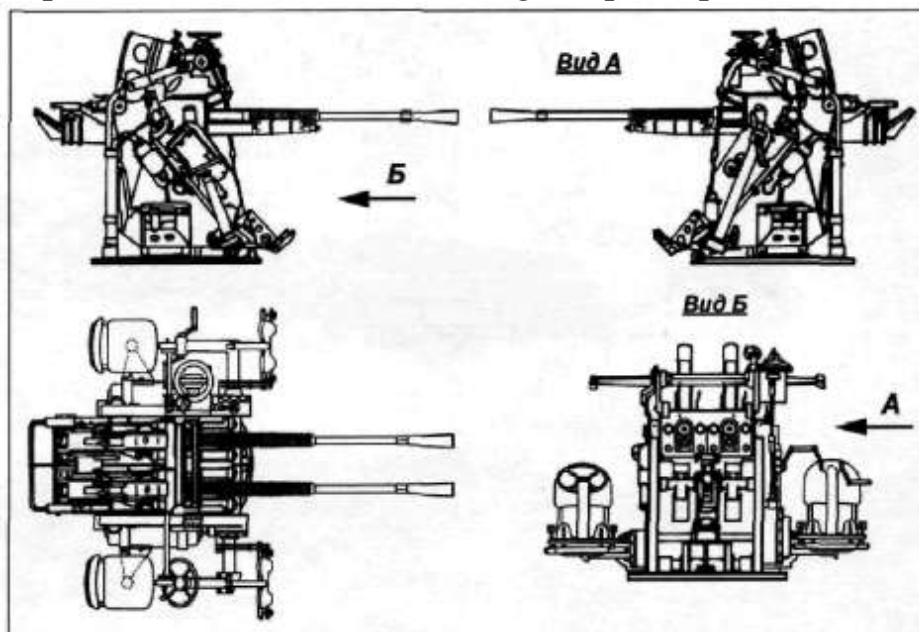
Японские корабли заправились от танкеров группы обеспечения и вновь повернули на север. На этот раз Нагумо решил ударить по базе в Тикономали, на восточном побережье Цейлона.

Утром 9 апреля 130 японских самолетов начали бомбить порт Тикономали. Англичане знали о приближении авианосцев противника, но думали, что Нагумо нанесет повторный удар по Коломбо. Поэтому навстречу японцам поднялось только одиннадцать истребителей, однако девять из них были сбиты. Кораблей в гавани не было, ударным самолетам пришлось атаковать наземные цели.

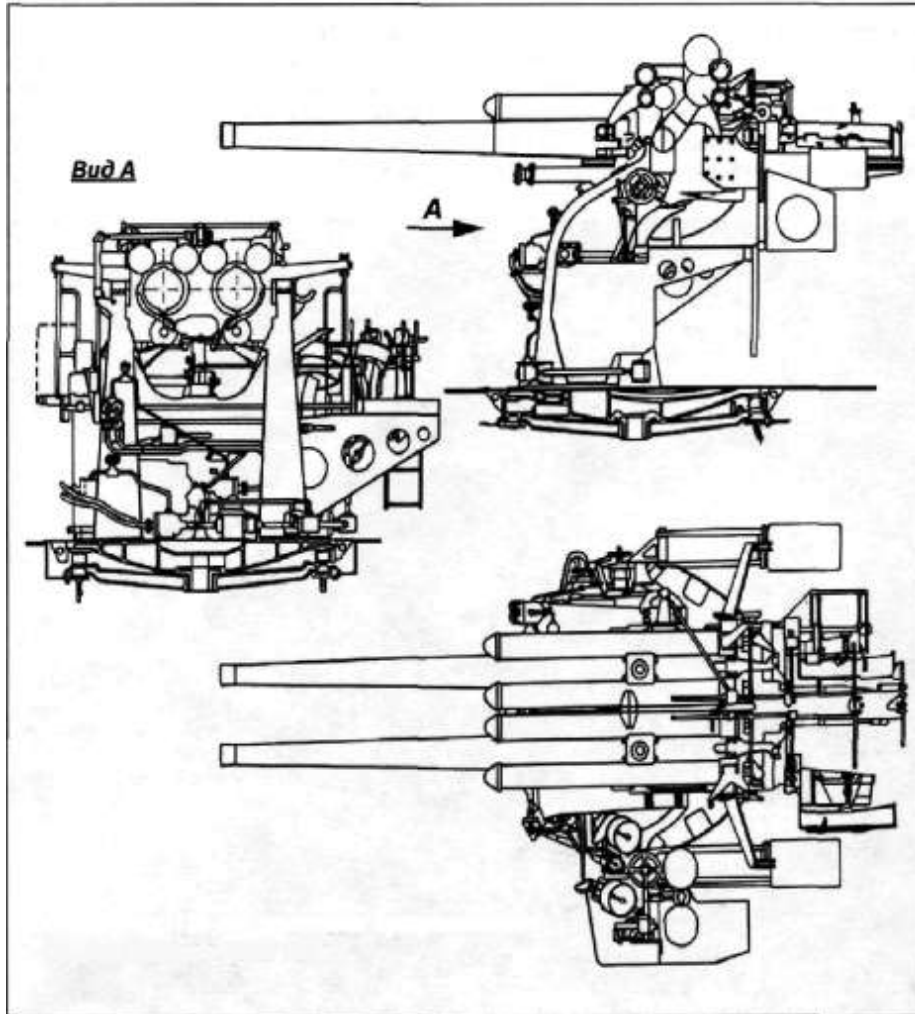
В 10.55 бортовой самолет крейсера Нагуна обнаружил британский авианосец Hermes, который следовал в сопровождении одного эсминца. Нагумо решил атаковать британцев, подняв в воздух ударную группу из 85 пикирующих бомбардировщиков D3A1 в сопровождении девяти истребителей. Атака началась в 13.50. Через пять минут Hermes, пораженный 20 250-кг бомбами, пошел на дно. Через десять минут к нему присоединился британский эсминец Vampire.

Возвращаясь на свои авианосцы, ударные самолеты встретили и затопили корвет Hollyhock, транспорт British Sergeant и вспомогательное судно Athelstone.

В это время авианосное соединение Нагумо подверглось внезапному нападению девяти британских двухмоторных бомбардировщиков Blenheim. Они подлетели на малой высоте и в 13.25 атаковали флагманский авианосец Akagi и крейсер Tone.



Спаренный 25-мм зенитный автомат (96 Shiki 25-mm Kiji 1 Gata)



Спаренная 120-мм зенитная артустановка (45 со/. WNendo Shiki 12 см)



Nakajima B5N1 в полете

В воздухе патрулировали 20 истребителей А6М2, которые немедленно бросились на защиту кораблей. Сам Akagi ответил плотным зенитным огнем. Шесть самолетов противника было сбито и три повреждено, атака британцев сорвалась. Это был первый случай с момента начала войны, когда японские авианосцы подверглись атаке с воздуха. После возвращения самолетов ударной группы адмирал Нагумо приказал возвращаться в Японию. За время боевых действий в Индийском океане авианосцы потеряли только 17 самолетов. 22 апреля 1942 года авианосец Akagi пришвартовался в Йокосуке.



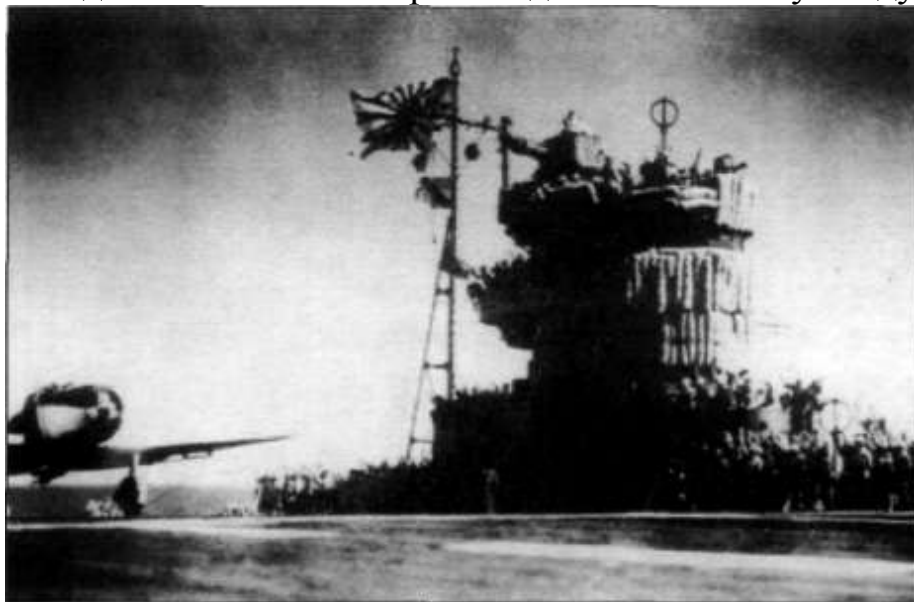
Авианосец Akagi во время сражения у атолла Мидуэй. Снимок сделан с борта американского бомбардировщика B-17

АКАГИ в бою у атолла Мидуэй

Командующий Объединенным флотом адмирал Ямамото решил провести следующее наступление в центральной части Тихого океана с конечной целью захватить атолл Мидуэй и опорные пункты на Алеутских островах. К окончательному принятию такого решения японцев подтолкнул налет американских бомбардировщиков В-25 на Токио 18 апреля 1942 года. Руководство Японии считало, что этот налет был произведен с атолла Мидуэй, хотя в действительности самолеты взлетели с американского авианосца Hornet, находившегося на расстоянии 700 миль от побережья Японии.

Замысел Ямамото заключался в следующем: захватив Мидуэй, выманить американский флот в океан и, навязав ему генеральное сражение, довершить уничтожение американских кораблей, начатое им в Пёрл-Харборе. Для достижения этой цели были сконцентрированы большие силы, которые приблизительно вдвое превосходили по своим боевым возможностям силы противника. Решение основной задачи возлагалось на японские авианосцы.

20 мая из Йокосука и Курэ вышла транспортная группа, которая должна была доставить части морского десанта к атоллу Мидуэй.



Взлет пикирующего бомбардировщика D3A с палубы авианосца Akagi. Весна 1942 г.

Она держала курс к месту сбора у острова Сайпан, куда и прибыла 24 мая. У острова Гуам бросили якоря тяжелые крейсера группы непосредственной артиллерийской поддержки десанта.

Утром 27 мая 1942 года основное ударное соединение сосредоточилось в западной части внутреннего Японского моря у острова Хасира, который находится к югу от Хиросимы. На якорях стояли: линкор Yamato, флагманский корабль главнокомандующего Ямамото; линкоры Nagato, Mutsu, Ise, Hyuga, Fuso и Yamashiro; два легких крейсера; 21 эскадренный миноносец; авианосец Hoshō; два транспорта, имевшие на борту по шесть карликовых подводных лодок и два торпедных катера.

Севернее находилось ударное авианосное соединение вице-адмирала Нагу-мо, состоящее из авианосцев Akagi, Kaga, Hiryu, Soryu и 17 кораблей охранения.

Западнее располагалась стоянка тяжелых крейсеров Atago, Takao, Myoko и Naguro, линейных крейсеров Haruna и Kirishima, легкого крейсера, восьми эскадренных миноносцев и легкого авианосца Zuiho.

В 08.00 на мачте авианосца Akagi взвился сигнал «Выход согласно плану». Подняв якоря, корабли, выстраиваясь на ходу в кильватерную колонну, двинулись к намеченной цели.

К полудню корабли вышли в открытый океан. Эскадренные миноносцы рассредоточились и начали проводить противолодочное патрулирование, а основные силы перестроились в походный порядок и взяли курс на юго-восток, приближаясь к цели со скоростью 18 узлов. Линейные корабли образовали две параллельные кильватерные колонны: справа шли Yamato, Nagato и Mutsu, слева — Ise, Hyuga, Fuso и Yamashiro. Между колоннами располагался авианосец Hoshō, самолеты которого вели разведку района прохода кораблей. Легкий крейсер и 20 эскадренных миноносцев находились в круговом охранении на расстоянии 1500 м от линейных кораблей. Два легких крейсера двигались позади, на флангах колонн, в 10 000 м друг от друга. Они должны были отражать атаки подводных лодок противника, которые могли преследовать соединение.

Тяжелые авианосцы также шли двумя колоннами: Akagi и Kaga — справа, Hiryu и Soryu — слева. Впереди авианосцев, справа и слева в ближнем охранении, находились два тяжелых крейсера, строй

замыкали линейные крейсера Nagata и Kirishima. Легкий крейсер и 12 эскадренных миноносцев осуществляли дальнейшее круговое охранение.

По оценкам японской разведки, в районе атолла Мидуэй находилось примерно 24 патрульные летающие лодки, 12 бомбардировщиков армейской авиации и 20 истребителей. Вблизи атолла Мидуэй патрулировали дозорные корабли и несколько подводных лодок. Кроме того, атолл Мидуэй оборонялся отрядом морских пехотинцев численностью 750 человек. На атолле были мощная зенитная артиллерия и большое количество орудий береговой обороны. Предполагалось также, что при получении известий о намерениях японцев военно-воздушные силы, базирующиеся на атолле, удвоятся за счет авиации с Гавайских островов. Разведка установила, что летающие лодки противника днем и ночью ведут патрулирование по дуге западнее атолла Мидуэй на расстоянии 600 миль от берега.

Основные силы американского флота должны были находиться в районе Гавайских островов. Предполагалось, что они состоят из двух-трех тяжелых авианосцев, двух-трех эскадренных авианосцев, четырех-пяти тяжелых крейсеров, трех-четырех легких крейсеров, около 30 эскадренных миноносцев и 25 подводных лодок. Базовая американская авиация на Гавайях состояла из 60 разведывательных летающих лодок, 100 бомбардировщиков и 200 истребителей.

В районе Алеутских островов военно-морских и военно-воздушных сил противника разведка не обнаружила.

Подготовка к первому боевому вылету на авианосце Akagi началась поздно ночью 3 июня, когда авианосное соединение подошло к Мидуэю с северо-запада на расстояние 240 миль. 4 июня в 02.45 утра на Akagi поступил приказ: «Экипажам самолетов, назначенным в атаку, приготовиться!» Самолеты были подняты на палубу, механики начали прогрев двигателей. Летчики приступили к предполетному инструктажу. В 04.30, за 40 минут до восхода солнца, они заняли свои места в кабинах и начали взлет.

Технические характеристики авианосца Akagi

	Akagi по состоянию на 1923 г.	Akagi после модернизации
Стандартное водоизмещение, т	26 900	36 500
Нормальное водоизмещение, т	34 364	41 300
Полная длина, м	261,214	260,675
Длина по ватерлинии, м	248,956	250,362
Длина между перпендикулярами, м	233,019	234,692
Полная ширина, м	31,326	31,716
Ширина по конструктивной ватерлинии, м	28,956	28,956
Средняя осадка, м	8,076	8,17
Длина полетной палубы, м	190,2	249,74
Ширина полетной палубы, м	30,48	30,48
Запас топлива, т	3900 — мазут 2100 — уголь	5775
Запас хода, миль	8000	8200
Скорость при экономическом ходе, уз.	14	16
Максимальная скорость хода, уз.	32,5	31,2



A6M2 Model 21 (A1-156) на палубе авианосца Akagi перед рейдом на Пёрл-Харбор

С палубы Akagi первыми поднялись девять истребителей А6М. За ними последовали 18 пикирующих бомбардировщиков Д3А, каждый из которых нес по 250-кг бомбе.

Одновременно с ними в воздух поднимались и самолеты с других авианосцев соединения. Примерно за 15 минут с четырех кораблей взлетело 108 самолетов.

Адмирал Нагумо считал, что американские авианосцы находятся далеко, но, тем не менее, решил держать наготове ударную авиагруппу, чтобы немедленно атаковать противника в случае его появления. Истребители должны были отразить возможную атаку базовой авиации с атолла Мидуэй. Для этого на Акаги стали готовить к вылету оставшиеся на борту самолеты. Их подняли на палубу и откатали на предназначенные для них места. На носовом самолето-топодъемнике доставили девять А6М, а на среднем и кормовом — 18 бомбардировщиков-торпедоносцев В5N. Матросы технического дивизиона авиационной боевой части доставляли торпеды из погребов для боезапаса и подвешивали их на самолеты. В 05.00 подготовку завершили.

Прикрытие кораблей с воздуха осуществляли девять истребителей Zero с авианосца Када, и еще девять машин этого типа были подготовлены к взлету на Акаги.

В 05.20 истребители Акаги подняли в воздух по тревоге: над кораблями соединения появилась американская летающая лодка. Перехватить или сбить лодку зенитным огнем японцам не удалось. Судя по материалам радиоперехвата, ее экипаж передал координаты японских кораблей самолетам ударной группы с Мидуэя.

В течение последующего часа японцы фиксировали появление еще нескольких американских разведывательных самолетов, которые постоянно контролировали передвижение кораблей Нагумо.

Тем временем первая атакующая волна, закончив сбор и набрав высоту 4000 м, приближалась к цели. В 150 милях от Мидуэя самолеты были обнаружены никем не замеченной летающей лодкой противника Catalina. В 30 милях от атолла летающая лодка поднялась над строем японских самолетов и сбросила осветительную бомбу, послужившую сигналом для 26 американских истребителей, которые барражировали в воздухе на высоте 5500 м. Увидев условный сигнал, американцы бросились в атаку, однако им не удалось прорваться к ударным самолетам. Первым делом пикирующие бомбардировщики устремились к аэродрому на острове Истерн-Айленд, но самолеты противника, пилоты которых были извещены о налете, уже находились в воздухе, и бомбы были сброшены японцами на пустые ангары и ВПП. Особого вреда аэродрому эта атака не нанесла.

Ведущий ударной группы капитан-лейтенант Томонага передал по радио на Akagi: «Необходима вторая атака. Время — 07.00». Он думал, что к этому часу американские самолеты обязательно вернуться на аэродром для дозаправки. Японцам удалось положить несколько бомб в ВПП, вывести из строя топливопровод, уничтожить один ангар для гидросамолетов и один топливный склад. Береговые укрепления, созданные американцами для отражения высадки морского десанта, пострадали незначительно.

Потери японцев в этом вылете были минимальными: четыре бомбардировщика и два истребителя. Американцы же заявили, что им удалось сбить 53 самолета.

В 07.05 японские авианосцы подверглись первой атаке со стороны береговой авиации американцев. Четыре торпедоносца B-26 Marauder попытались приблизиться к ордеру кораблей на дистанцию сброса торпед. Три американских самолета были сбиты истребителями, а один отказался от атаки и повернул назад.

Командиры авианосца Akagi		
Имя и фамилия командира	Вступление в должность	Сдача должности
Ryutaro Kaizu	25 марта 1927 г.	1 декабря 1927 г.
Seizaburo Kobayashi	1 декабря 1927 г.	10 декабря 1928 г.
Isoroku Yamamoto	10 декабря 1928 г.	1 ноября 1929 г.
Kiyoshi Kitagawa	1 ноября 1929 г.	26 октября 1930 г.
Goro Hara	26 октября 1930 г.	1 декабря 1930 г.
Hideho Wada	1 декабря 1930 г.	28 августа 1931 г.
Jiro Onishi	28 августа 1931 г.	1 декабря 1931 г.
Baron Masaki Shibayama	1 декабря 1931 г.	1 декабря 1932 г.
Eijiro Kondo	1 декабря 1932 г.	20 октября 1933 г.
Nishizo Tsukahara	20 октября 1933 г.	1 ноября 1934 г.
Rokuro Horie	1 ноября 1934 г.	15 ноября 1935 г.
Toshio Matsunaga	15 ноября 1935 г.	1 декабря 1936 г.
Kokichi Terada	1 декабря 1936 г.	27 августа 1937 г.
Shinichi Moizumi	27 августа 1937 г.	1 декабря 1937 г.
Junichi Mizuno	1 декабря 1937 г.	15 ноября 1938 г.
Kinpei Teraoka	15 ноября 1938 г.	15 ноября 1939 г.
Ryunosuke Kusaka	15 ноября 1939 г.	15 октября 1940 г.
Ko Ito	15 октября 1940 г.	25 марта 1941 г.
Kiichi Hasegawa	25 марта 1941 г.	25 апреля 1942 г.
Taijiro Aoki	25 апреля 1942 г.	5 июня 1942 г.

Еще шесть торпедоносцев TBF Avenger зашли на боевой курс с другой стороны. Три машины были сбиты, но оставшиеся, несмотря на

сильный зенитный огонь, все же сбросили торпеды. Однако Akagi все же увернулся от них, совершив резкий противоторпедный маневр.

В это время на борт флагманского Akagi передали важное сообщение о том, что самолет-разведчик обнаружил группу неизвестных кораблей: «Вижу десять кораблей, очевидно, противника. Пеленг 10°, дистанция 240 миль от атолла Мидуэй. Курс 150°, скорость свыше 20 узлов. Время 07.28». Вражеские корабли находились на расстоянии около 200 миль от эскадры Нагумо. Как раз в этот момент ударные самолеты, стоявшие на палубах японских авианосцев, начали перевооружать с торпед, которые предназначались для удара по кораблям, на бомбы — для повторной атаки атолла Мидуэй. Точных сведений об обнаруженном противнике не было, но Нагумо распорядился прекратить перевооружение самолетов.

Примерно через 45 минут над соединением появились бомбардировщики B-17 и с высоты около 6000 метров начали бомбить авианосцы Niyu и Soryu. Эффективность этого бомбометания была нулевой. Тяжелые бомбардировщики американцев вылетели с Мидуэя ранним утром и направились в сторону десантных сил. Однако, заметив авианосцы, летчики решили отбомбиться по более приоритетной цели. Потерь среди них не было.

Вслед за бомбардировщиками со стороны Мидуэя появилась группа из 11 пикирующих бомбардировщиков SB2U Vindicator. Они были немедленно атакованы истребителями. Прорвавшимся сквозь их заслон американским самолетам удалось сбросить несколько бомб на Niyu и линкор Нагипа, но попаданий в корабли отмечено не было.

В 08.30 на японские авианосцы вернулись самолеты первой ударной волны. На посадку всех машин ушло не более получаса.

За десять минут до этого Нагумо получил донесение, что ордер обнаруженных американских кораблей замыкает корабль, похожий на авианосец. Немедленно поднять свои самолеты в воздух Нагумо не смог: у большей части самолетов уже успели поменять комплект вооружения с торпед на бомбы, а большая часть истребителей еще находилась в воздухе, отражая последние атаки американцев — им требовалась дозаправка. Нагумо решил принять на борт авианосцев все самолеты, отойти к северу, чтобы избежать новых атак с воздуха, подготовиться и нанести удар по американским кораблям всеми силами.

На Akagi опять поступил приказ о перевооружении самолетов на торпеды. Бомбы снимались с машин и ввиду недостатка времени складывались рядом с самолетами, что являлось грубейшим нарушением инструкции, по которой боеприпасы должны были опустить в погреба для боезапаса.

В 09.18 авианосцы со скоростью 30 узлов стали отходить от Мидуэя, стараясь занять более выгодную позицию для удара по американским кораблям. В состав первой ударной группы включили 36 пикирующих бомбардировщиков (по 18 типа D3A с Hiryu и Soryu) и 54 торпедоносца (по 18 типа B5N с Akagi и Када и плюс по 9 с Hiryu и Soryu). Их подготовку планировалось завершить через час.

Именно этой паузы — паузы на подготовку самолетов к новому вылету — ожидал американский адмирал Спрюэнс. Момент взлета ударной группы из 131 самолета с авианосцев Enterprise и Hornet был вычислен удивительно точно. Около половины десятого американские самолеты были замечены с японских дозорных кораблей. В воздух поднялись все наличные японские истребители. На палубах оставили только 12 машин, которые должны были сопровождать ударную группу.

Мицую Фучида позже вспоминал: «Первая группа самолетов противника состояла из 15 торпедоносцев. Когда их обнаружили корабли охранения и самолеты прикрытия, они еще не были видны с авианосцев. Но вскоре эти самолеты появились справа по носу Akagi в виде маленьких темных точек на фоне синего неба. Их крылья сверкали на солнце. Неожиданно одна из точек вспыхнула, охваченная ярким пламенем и, оставив за собой черный хвост дыма, упала в воду. Наши истребители начали действовать, а противник, кажется, и на этот раз не имел прикрытия.

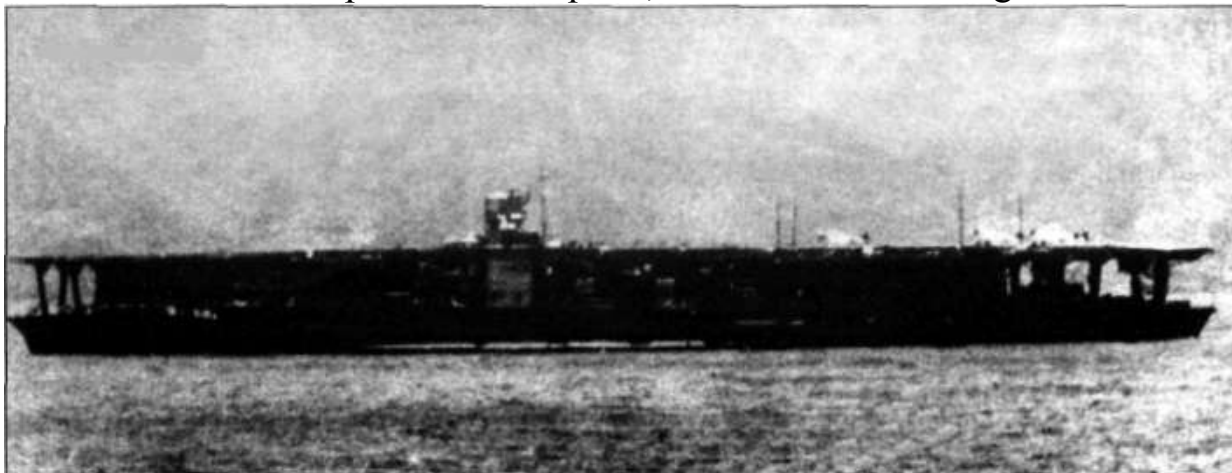
В скором времени от ведущего группы истребителей поступило сообщение: «Все 15 торпедоносцев противника сбиты». На перехват самолетов противника, не имевших сопровождения, вылетело почти 50 истребителей, и неудивительно, что им не удалось прорваться.

В 09.30 сигнальщик на мостике закричал: «Торпедоносцы противника, правый борт тридцать градусов. Идут низко над водой». За этим донесением последовало еще одно от сигнальщика левого борта: «Приближаются торпедоносцы противника, левый борт сорок градусов».

Атакующие самолеты приближались с обоих бортов, скользя над самой поверхностью моря. Летя в колонне по одному, они были уже милях в пяти от нас и, казалось, направлялись прямо к Akagi. Я наблюдал за ними, затаив дыхание, и думал — как трудно будет уклониться от всех их торпед. Но эти самолеты также не имели прикрытия, и наши истребители уже завязали с ними бой. Взгляды всех находящихся на полетной палубе Akagi были устремлены в небо. Когда самолеты противника один за другим стали падать в море, палуба потонула в громких радостных криках и свисте.

Из 14 торпедоносцев, приближавшихся с правого борта, половина была сбита, а из 12, шедших с левого, уцелело лишь пять. Оставшиеся продолжали лететь прежним курсом, быстро приближаясь к нашему авианосцу.

Вот обе группы достигли точек сбрасывания. Теперь мы внимательно следили за поверхностью моря, стараясь вовремя заметить всплески воды от сброшенных торпед, нацеленных на Akagi.



Авианосец Akagi

Но, к нашему удивлению, торпеды не были сброшены. Совершенно неожиданно в последнюю минуту самолеты оставили Akagi, резко взмыли вверх и направились к Niгу, который находился у нас за кормой по левому борту. Когда самолеты миновали Akagi, к нашим зенитчикам вернулось самообладание и они открыли уничтожающий огонь, к которому присоединился и Niгу. Не обращая внимания на эту огневую завесу, истребители продолжали преследовать американские самолеты, число которых неуклонно уменьшалось.

Авиационное вооружение авианосца Akagi

Год	Класс самолетов	Количество самолетов		Тип самолетов
		В строю	В резерве	
1928	Истребители	16	—	A1N1 Typ 3
	Бомбардировщики-торпедоносцы	28	—	B1M2 Typ 13
	Разведчики	16	—	C1N1 Typ 10
1938	Истребители	12	4	A5M4 Typ 96
	Пикирующие бомбардировщики	16	5	D1A2 Typ 96
	Бомбардировщики-торпедоносцы	38	16	B4Y1 Typ 96
1941	Истребители	18	3	A6M2 Typ 0
	Пикирующие бомбардировщики	18	3	D3A1 Typ 99
	Бомбардировщики-торпедоносцы	27	3	B5N2 Typ 97

Наконец семь самолетов противника сбросили торпеды в Niгу, пять с его правого борта и две с левого. Уклоняясь от торпед, Niгу резко отвернул вправо, и теперь мы с волнением ожидали, попадут они в Niгу или пройдут мимо. Взрыва не последовало, и все с облегчением вздохнули. Niгу тотчас же повернул влево и лег на прежний курс. Во время этих атак против нас действовало более 40 торпедоносцев, но лишь семь из них смогли сбросить торпеды, причем ни одна не попала в цель. Почти все атакующие самолеты противника были сбиты».

Пока в воздухе шел бой, японские технические команды поднимали подготовленные машины на палубу кораблей. Адмирал Нагумо отдал приказ самолетам подниматься в воздух по мере готовности.

Но американские торпедоносцы были не одни. В воздухе, над облаками, находились 33 пикирующих бомбардировщика SBD Dauntless с авианосца Enterprise. Они прибыли в район вероятного нахождения японских кораблей в 09.30. Все их попытки обнаружить противника были неудачными. Американские пилоты заблудились, и у них заканчивалось топливо. Наконец, в 09.55 командир группы капитан Clarence McClasky заметил одиночный японский эсминец, который преследовал американскую подводную лодку. Последовав за ним, американские летчики заметили в разрывах облаков вражеские авианосцы и начали атаку.

Вот как описал дальнейшие события Мицую Фучида, находившийся на борту Akagi: «Видимость была хорошая. Однако на высоте 3000 м постепенно сгущались облака, которые, несмотря на разрывы, служили отличным укрытием для приближающихся самолетов противника. В 10.24 с мостика в мегафон был отдан приказ начать взлет. Командир авиационной боевой части взмахнул белым

флагом — и первый истребитель, набрав скорость, со свистом оторвался от палубы. В это время сигнальщик крикнул: «Пикирующие бомбардировщики!» Я взглянул вверх и увидел три вражеских самолета, в крутом пике идущих прямо на наш корабль. Послышалось несколько торопливых очередей зенитных автоматов, но было уже поздно. Американские пикирующие бомбардировщики стремительно приближались. Вот несколько черных капель отделилось от их крыльев. Бомбы! Они летели прямо на меня! Инстинктивно я упал на палубу и пополз за щит управления.

Сначала я услышал ужасающий рев пикирующих бомбардировщиков и затем страшный взрыв. Прямое попадание! Вслед за ослепительной вспышкой раздался новый взрыв. Волной горячего воздуха меня отбросило далеко в сторону. Еще один взрыв, но уже менее сильный. Бомба, очевидно, упала в воду рядом с авианосцем. Лай автоматов неожиданно смолк, и наступила удивительная тишина. Я поднялся и взглянул на небо. Американских самолетов уже не было видно.

Атакующим никто не мешал, так как наши истребители, которые несколькими минутами раньше были заняты торпедоносцами противника, не успели набрать высоту. Можно сказать, что торпедоносцы проложили дорогу пикирующим бомбардировщикам. А наши авианосцы не имели времени уклониться, потому что облака скрывали приближение самолетов противника до тех пор, пока они не бросились в атаку. Нас застали в момент, когда авианосцы были наиболее уязвимы — их палубы были забиты самолетами, нагруженными бомбами, торпедами и горючим.

Оглядевшись, я был потрясен разрушениями, произведенными в течение нескольких секунд. В полетной палубе, как раз позади центрального лифта, зияла огромная дыра. Сам лифт был закручен, как полоска фольги. Искореженные листы палубной обшивки причудливо свернулись. Самолеты горели, окутанные густым черным дымом. Пламя разрасталось все сильнее и сильнее. Я пришел в ужас от мысли, что огонь может вызвать взрывы, которые неминуемо погубят корабль».

Akagi получил два прямых попадания 454-кг бомб, одно — в задний срез центрального самолетоподъемника, другое — в полетную палубу по левому борту. На авианосце начался пожар и детонация боеприпасов. Сначала взрывались подвешенные под самолеты торпеды,

затем — сложенные на ангарной палубе бомбы. Вышла из строя радиосвязь. Нагумо выбрался из боевой рубки через иллюминатор и покинул авианосец по штурмтрапу с левого борта. На мостике остался капитан корабля Аоки и несколько офицеров. Команда авианосца пыталась бороться с огнем, но пламя быстро добралось до нижней ангарной палубы. Вышло из строя электропитание, пропало освещение. Помпы, подающие воду по пожарным рукавам, прекратили работу. Машинное отделение оказалось отрезанным. Все попытки передать механикам приказ подняться наверх не увенчались успехом. В 18.00 командир авианосца отдал приказ покинуть корабль и запросил по радио у адмирала Нагумо разрешения затопить авианосец. Но Нагумо медлил с ответом, ожидая команды от Ямамото. Приказ затопить Akagi пришел только утром следующего дня. В 03.50 авианосец был торпедирован эсминцами эскорта. На борту Akagi погиб 221 человек. Авианосец погрузился в воду в 04.45 в точке с координатами 30°30' северной широты и 179°08' западной долготы.

Бой у атолла Мидуэй стал первым сражением, проигранным японским флотом с 1592 года. Японцы потеряли потопленными четыре авианосца и тяжелый крейсер. Еще один тяжелый крейсер был тяжело поврежден, два эсминца получили небольшие повреждения. Все 250 самолетов с четырех авианосцев были уничтожены, а большая часть пилотов и авиамехаников погибли. Американский же флот потерял один авианосец, один эсминец и 109 самолетов.

Начиная с этого момента флот императорской Японии перестал вести наступательные действия и, в конечном итоге, проиграл войну на Тихоокеанском театре военных действий.

Авиационное вооружение

Пикирующий бомбардировщик Aichi D3A

Бомбардировщик Aichi D3F представлял собой цельнометаллический моноплан с низкорасположенным крылом. Экипаж самолета — два человека: пилот-бомбардир и стрелок-радист.

Фюзеляж самолета цельнометаллический, монококовой конструкции, выполнялся из легких алюминиевых сплавов. Технологически он разделялся на две основные секции: переднюю и заднюю.

В передней секции располагался двигатель, там же находилась и кабина экипажа. В состав оборудования кабины входили УКВ-радиостанция, фотоаппарат для выполнения аэрофотосъемки и съемный оптический бомбовый прицел. На шкворневой установке размещался оборонительный пулемет Тур 92.

В хвостовой секции проходила проводка управления, находились узлы крепления хвостового оперения, хвостового колеса и тормозного крюка.

Крыло самолета двухлонжеронное, цельнометаллической конструкции, эллиптической формы в плане. Технологически оно состояло из трех секций: центроплана и двух отъемных консолей. Для удобства хранения самолета на авианосце законцовки крыла могли складываться поворотом вверх. В центроплане размещалось два топливных бака.

Хвостовое оперение цельнометаллической конструкции. Киль — двухлонжеронный, с дюралюминиевой обшивкой. Руль направления также дюралюминиевый, с роговой компенсацией. Обшивка руля направления — полотняная. Стабилизатор эллиптической в плане формы имел двухлонжеронную конструкцию. Обшивка стабилизатора — из листового дюралюминия, руля высоты — из полотна.

Шасси неубирающееся трехопорное, с хвостовым костыльным колесом. Стойки и колеса основного шасси закрывались обтекателями.

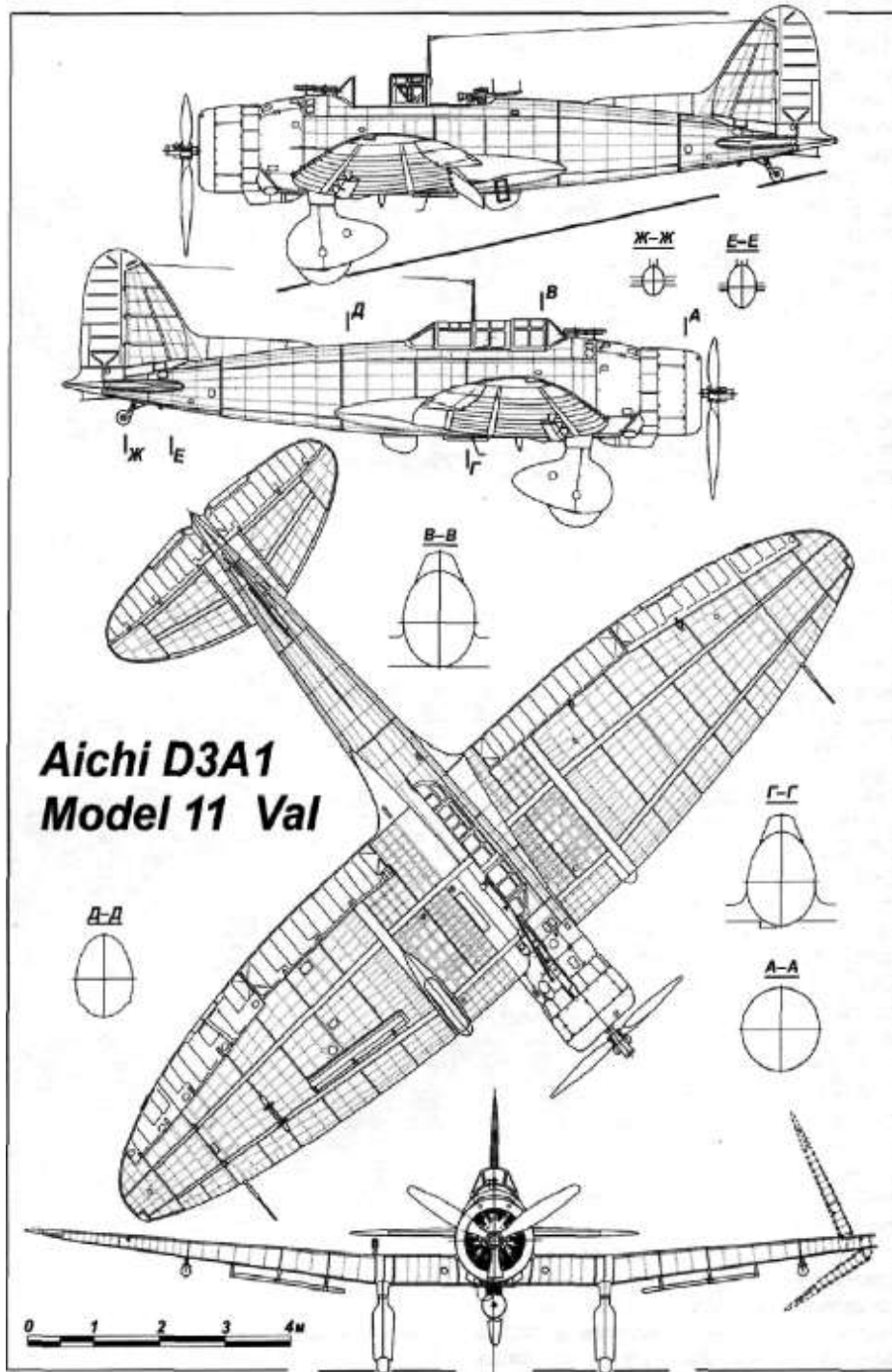
Силовая установка. D3A1 model 11 первых серий имели 14-цилиндровый звездообразный двигатель воздушного охлаждения Mitsubishi MK8D Kinsei 43 мощностью 1000 л.с. — у земли, 1080 л.с. — на высоте 2000 м и 990 л.с. — на высоте 2800 метров. Винт

трехлопастный, металлический, с изменяемым в полете шагом диаметром 3,05 м. Емкость топливных баков 1000 литров.

D3A1 Model 11 поздних серий оснащались 14-цилиндровым звездообразным двигателем воздушного охлаждения Mitsubishi MK8D Kinsei 44 мощностью 1070 л.с. — у земли и 1080 л.с. — на высоте 2000 метров. Винт трехлопастный, металлический, с изменяемым в полете шагом диаметром 3,05 м. Емкость топливных баков 1000 литров.

На D3A2 Model 12, D3A2 Model 22 и D3A2-K Model 12 устанавливались 1 4-цилиндровые звездообразные двигатели воздушного охлаждения Mitsubishi MK8E Kinsei 54 мощностью 1300 л.с. — у земли, 1200 л.с. — на высоте 3000 м и 1100 л.с. — на высоте 6200 метров. Воздушный винт трехлопастный, металлический, с изменяемым в полете шагом; его диаметр — 3,2 м. Емкость топливных баков 1079 литров.

Вооружение самолета состояло из стрелкового и бомбардировочного. Стрелковое вооружение: 7,7-мм пулемет Тур 92 в кабине стрелка-радиста и два курсовых синхронных пулемета Тур 97 в передней части фюзеляжа.



Летно-технические характеристики самолетов Aichi D3A

	AM-17	D3A1 Model 11	D3A2 Model 12	D3A2 Model 22	D3A2-K Model 12
Размах крыла, м	14,5	14,365	14,365	14,365	14,365
Длина самолета, м	9,86	10,185	10,185	10,231	10,231
Высота, м	3,35	3,348	3,45	3,45	3,45
Площадь крыла, м ²	33,0	34,91	34,91	34,91	34,91
Масса пустого, кг	2050	2408	2619	2570	2390
Взлетная масса, кг	3400	3650	3800	3800	3650
Максимальная взлетная масса, кг	—	3896	4122	4128	—
Полезная нагрузка, кг	1350	1241	1192	1230	1160
Нагрузка на крыло, кг/м ²	103,03	191,69	198,88	198,88	101,69
Максимальная скорость, км/ч на высоте, м	394 3000	386 3000	433 6200	425 6200	425 6200
Крейсерская скорость, км/ч на высоте, м	296 3000	296 3000	296 3000	296 3000	277 3000
Посадочная скорость, км/ч	111	122	129	130	125
Время набора высоты 3000 м, мин	7,00	6,27	5,39	5,48	6,15
Практический потолок, м	6000	8100	10400	10900	9300
Нормальная дальность полета, км	—	1630	1410	1560	—
Максимальная дальность полета, км	—	1829	2370	2380	—

Бомбовое вооружение включало одну 250-кг бомбу под фюзеляжем на качающемся держателе и две 60-кг бомбы на держателях под крыльями.

Истребитель Mitsubishi A6M

К созданию истребителя A6M фирма Mitsubishi приступила в 1937 году. Самолет разрабатывался в соответствии с новыми техническими требованиями, получившими обозначение 12-Shi. Первый полет прототипа состоялся 14 апреля 1939 года.

После окончания программы испытаний, длившейся несколько месяцев, 14 сентября 1939 года самолету присвоили официальное обозначение «Палубный самолет — истребитель Typ 0 Model 11 (A6M2 Model 11)». Союзники присвоили ему кодовое обозначение Zero.

A6M стал самым массовым истребителем, производившимся в Японии. За все время серийного производства (с апреля 1939-го по август 1945 года) выпустили 10 449 боевых и 515 учебных самолетов.

Самолет-истребитель Mitsubishi A6M2 представлял собой одномоторный, одноместный палубный истребитель-моноплан цельнометаллической конструкции.

Фюзеляж состоял из двух секций — передней и задней. Передняя имела полумонококовую конструкцию с работающей обшивкой, а задняя составляла единое целое с хвостовым оперением.

Крыло — двухлонжеронное, трапециевидной формы, с закругленными законцовками и дюралюминиевой обшивкой. В конструкции крыла имелись две герметичные полости, играющие роль поплавков при вынужденной посадке на воду, причем одна полость находилась между лонжеронами, а вторая — в передней части крыла.

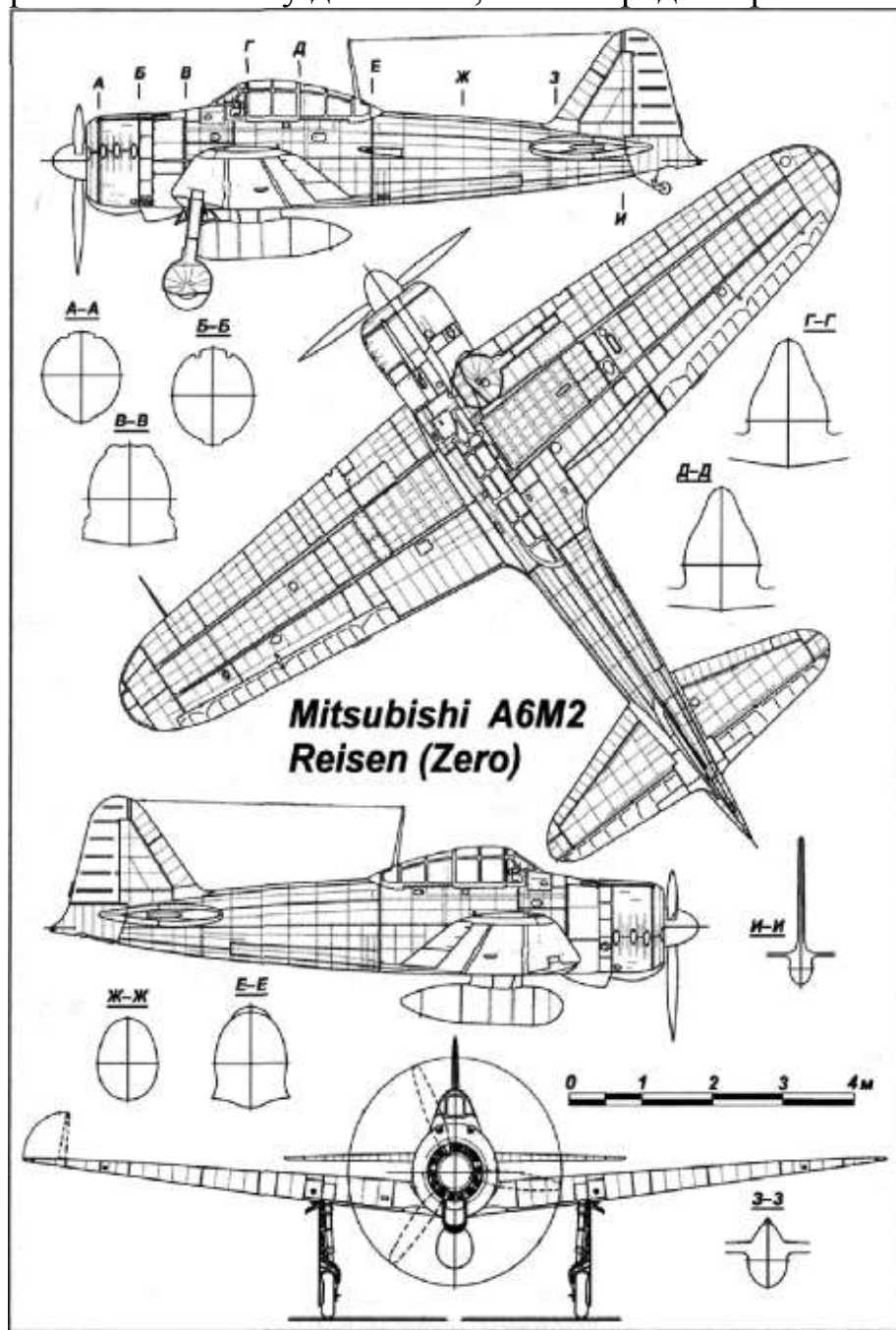
Хвостовое оперение — свободно-несущее, металлической конструкции с полотняной обшивкой рулей высоты и направления.

Шасси — классическое, трехопорное с хвостовым колесом.

Силовая установка состояла из одного 14-цилиндрового двигателя воздушного охлаждения Nakajima NK1 Sakai 12. Винт трехлопастный диаметром 2,9 м, с изменяемым шагом. Спереди втулка винта закрывалась коком.

Топливная система. Главный топливный бак располагался около двигателя. Для увеличения радиуса действия самолета предусматривалось использование подвешенного топливного бака, который закреплялся под центральной частью фюзеляжа.

Масляная система состояла из бака, смонтированного в задней части силового отделения у противопожарной перегородки, шестеренных насосов, расположенных у двигателя, и маслорадиатора.



Летно-технические характеристики Mitsubishi A6M1/2

	A6M1 Model 11	A6M2 Model 11	A6M2 Model 21
Двигатель	Mitsubishi MK2 Zuisei-13	Mitsubishi MK2 Zuisei-13	Nakajima NK1C Sakai-12
Мощность двигателя, л.с.	780	887	938
Размах крыла, м	12,0	12,0	12,0
Длина самолета, м	8,79	9,050	9,05
Высота, м	3,49	3,525	3,525
Площадь крыла, м ²	22,438	22,438	22,438
Масса пустого, кг	1652	1695	1745
Нормальная взлетная масса, кг	—	2389	2410
Максимальная взлетная масса, кг	2343	2674	2757
Максимальная скорость, км/ч	491	533	533
Экономическая скорость, км/ч	343	360	333
Посадочная скорость, км/ч	111	119	111
Взлетная скорость, км/ч	—	296—333	296—333
Время набора высоты, мин на высоту, м	7'15" 5000	7'27" 6000	5'56" 5000
Потолок, м	—	10 080	10 300
Дальность полета, норм., км	—	730	1380
Дальность полета, макс., км	—	3500	2350

Пикирующий бомбардировщик Aichi D3A1 Model 11 «Val» с авианосца Akagi. Лето 1941г.

Система переключения шага винта имела собственный масляный контур и шестеренный насос с электроприводом.

Гидросистема использовалась для уборки и выпуска шасси, а также для отклонения закрылков. Давление жидкости в системе обеспечивал шестеренный насос с отбором мощности у двигателя.

Кабина пилота. В кабине располагалось регулируемое по высоте кресло пилота, штампованное из листового дюралюминия. Комплект пилотажно-навигационных приборов и приборов, контролирующих работу двигателя, позволял выполнять полет в простых и сложных метеоусловиях. За заголовником кресла пилота была установлена противокапотажная рама, предохранявшая голову летчика. В кабине находились прицел Тур 98, радиостанция Тип 96 Ку-1 (радиус действия около 90 км), радиопеленгатор Тип I Ку-3 и аккумулятор.

Вооружение было представлено двумя 20-мм крыльевыми пушками Тур 99 и двумя 7,7-мм пулеметами Тур 97. Предусматривалась также возможность подвески под крыльями двух 30-кг бомб.

Боезапас к пулеметам и пушкам находился в коробчатых магазинах. Пушки первых модификаций имели барабанное питание на 60 или 100 снарядов.

Бомбардировщик-торпедоносец Nakajima B5N

В 1935 году был объявлен конкурс на новый одномоторный трехместный палубный бомбардировщик-торпедоносец, который должен был заменить устаревший самолет B4Y1. В конкурсе приняли участие фирмы Nakajima и Mitsubishi.

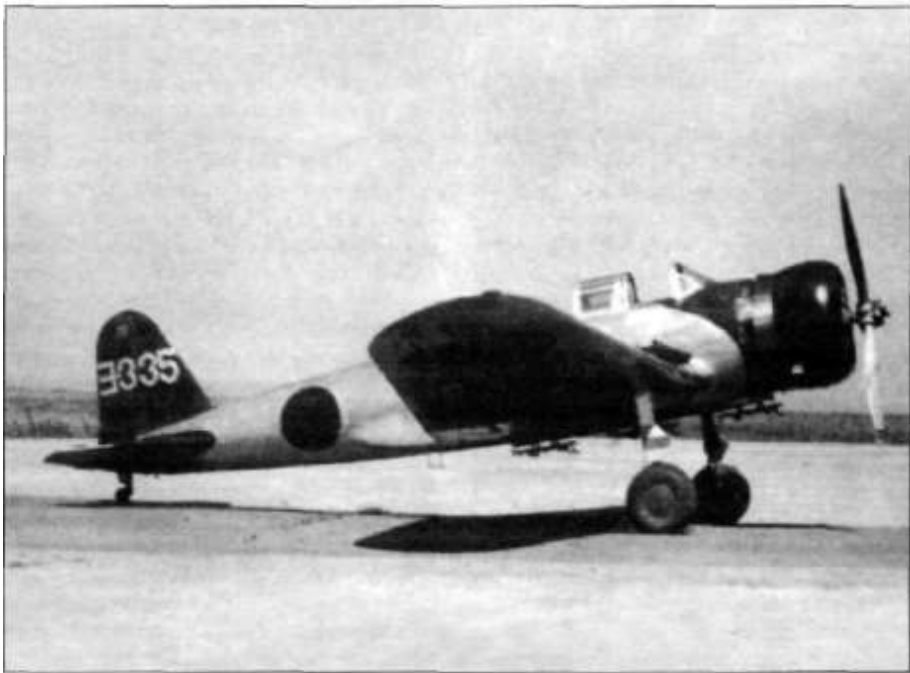
Конструкторский коллектив фирмы Nakajima представил проект машины, получившей заводское обозначение Тур-К.

Первый полет самолета состоялся в январе 1937 года. Во время испытаний второй опытный образец Тур-К показал лучшие характеристики, чем конкурент фирмы Mitsubishi — самолет Ка-16, и был объявлен победителем в конкурсе.

Самолет Nakajima B5N представлял собой одномоторный палубный бомбардировщик-торпедоносец с низко расположенным крылом. Экипаж самолета состоял из трех человек: летчик, штурман, стрелок-радист.

Фюзеляж самолета цельнометаллический, полумонококовой конструкции. Технологически он разделялся на три части: носовую, центральную и хвостовую.

В носовой части фюзеляжа размещались двигатель и маслобак с маслоради-атором. В центральной части фюзеляжа находилась кабина экипажа. К силовым шпангоутам центральной части фюзеляжа крепились лонжероны центроплана крыла.



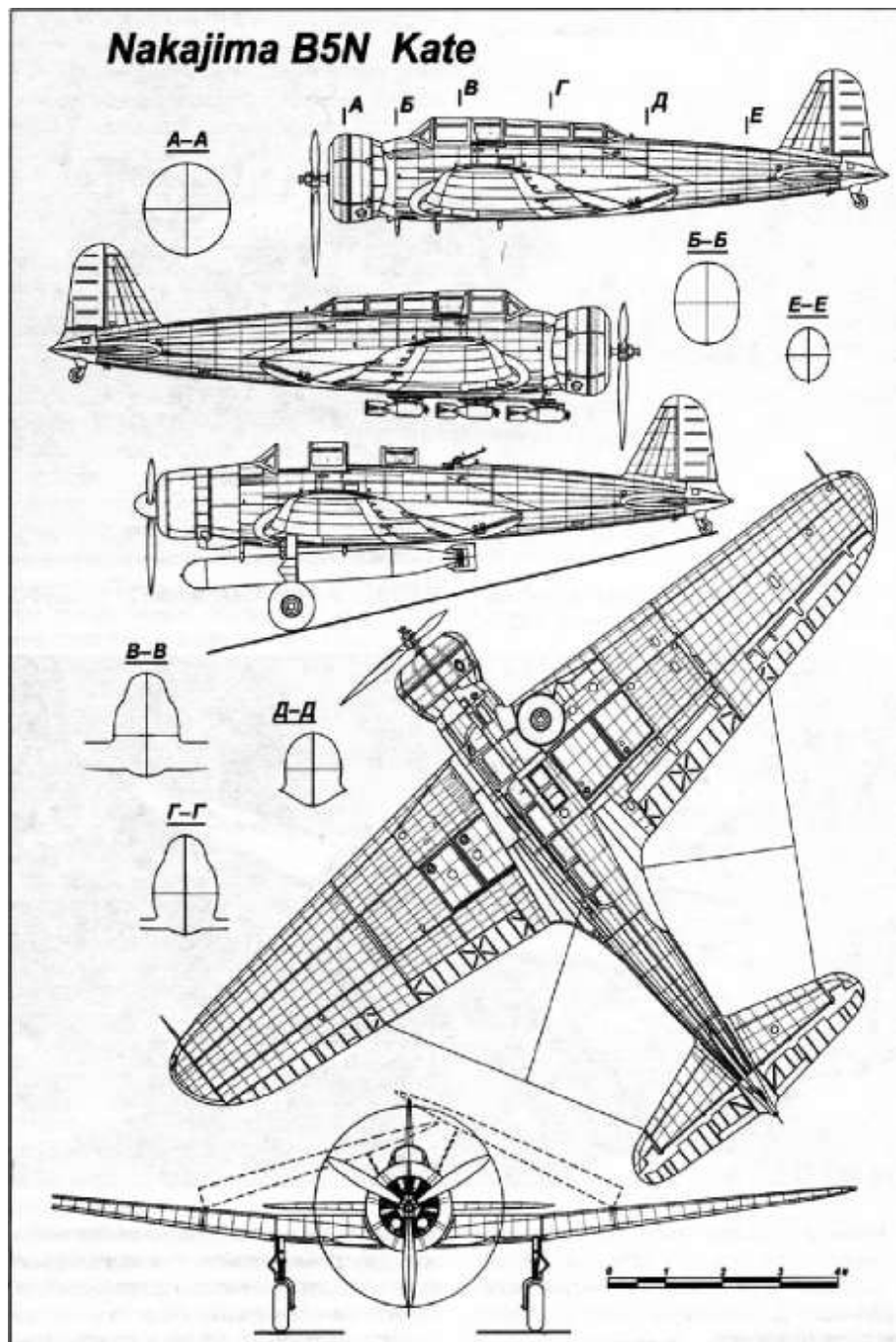
Вверху: бомбардировщик-торпедоносец — Внизу: Взлет А6М2 Model21 Nakajima B5N1 Model 11 «Kate». 1939 г. с палубы авианосца



Киль и стабилизатор были смонтированы в хвостовой части фюзеляжа,

Крыло самолета цельнометаллическое, двухлонжеронное, трапецевидной формы с закругленными законцовками.

В нижней части хвостовой секции устанавливались тормозной крюк и стойка. Технологически крыло делилось на три хвостового колеса. части: центроплан, левая и правая консоли.



Консольные части крыла складывались вручную, поворотом вверх. Силовой набор крыла состоял из двух лонжеронов, стрингеров и нервюр. Лонжероны и нервюры ферменной конструкции. Объемы между лонжеронами центроплана занимали топливные баки. Обшивка крыла дюралюминиевая, элеронов — полотняная. Для увеличения подъемной силы крыла на взлете и посадке на него были установлены щелевые закрылки. Проводка управления гибкая, тросовая.

Хвостовое оперение однокилевое, цельнометаллической конструкции. Киль — двухлонжеронный, с дюралюминиевой обшивкой. Руль направления дюралюминиевый с полотняной обшивкой. Стабилизатор обшивался листовым дюралюминием. Руль высоты — дюралюминиевый, с полотняной обшивкой.

Шасси самолета трехопорное с хвостовым колесом. Стойки основных опор шасси — убирающиеся, система уборки — гидравлическая. Хвостовое колесо не убиралось. В нижней части фюзеляжа, перед стойкой хвостового колеса, устанавливался выпускающийся тормозной крюк.

Силовая установка бомбардировщика-торпедоносца менялась в зависимости от модификации. Так, на самолете B5N1 {1-й опытный экземпляр) устанавливался 9-цилиндровый звездообразный двигатель воздушного охлаждения Nakajima Hikari 2 мощностью 840 л.с. — у земли и 800 л.с. — на высоте 3500 метров. Винт трехлопастный, металлический, с изменяемым в полете шагом, его диаметр — 3,3 м. Емкость топливных баков, расположенных в центроплане крыла, — 1150 литров.

B5N1 (2-й прототип, B5N1 Model 11, B5N1-K) оснащался 9-цилиндровым звездообразным двигателем воздушного охлаждения Nakajima Hikari 3 мощностью 770 л.с. — у земли и 840 л.с., — на высоте 3000 метров. Винт трехлопастный, металлический, с изменяемым в полете шагом диаметром 3,3 м. Емкость топливных баков — 1150 литров.

B5N2 Model 12 оснащался 14-цилиндровым звездообразным двигателем воздушного охлаждения Nakajima NK1A Sakae 11 мощностью 949 л.с. — у земли и 970 л.с. — на высоте 3000 метров. Винт трехлопастный, металлический, с изменяемым в полете шагом, его диаметр—3,2 м. Емкость топливных баков — 1160 литров.

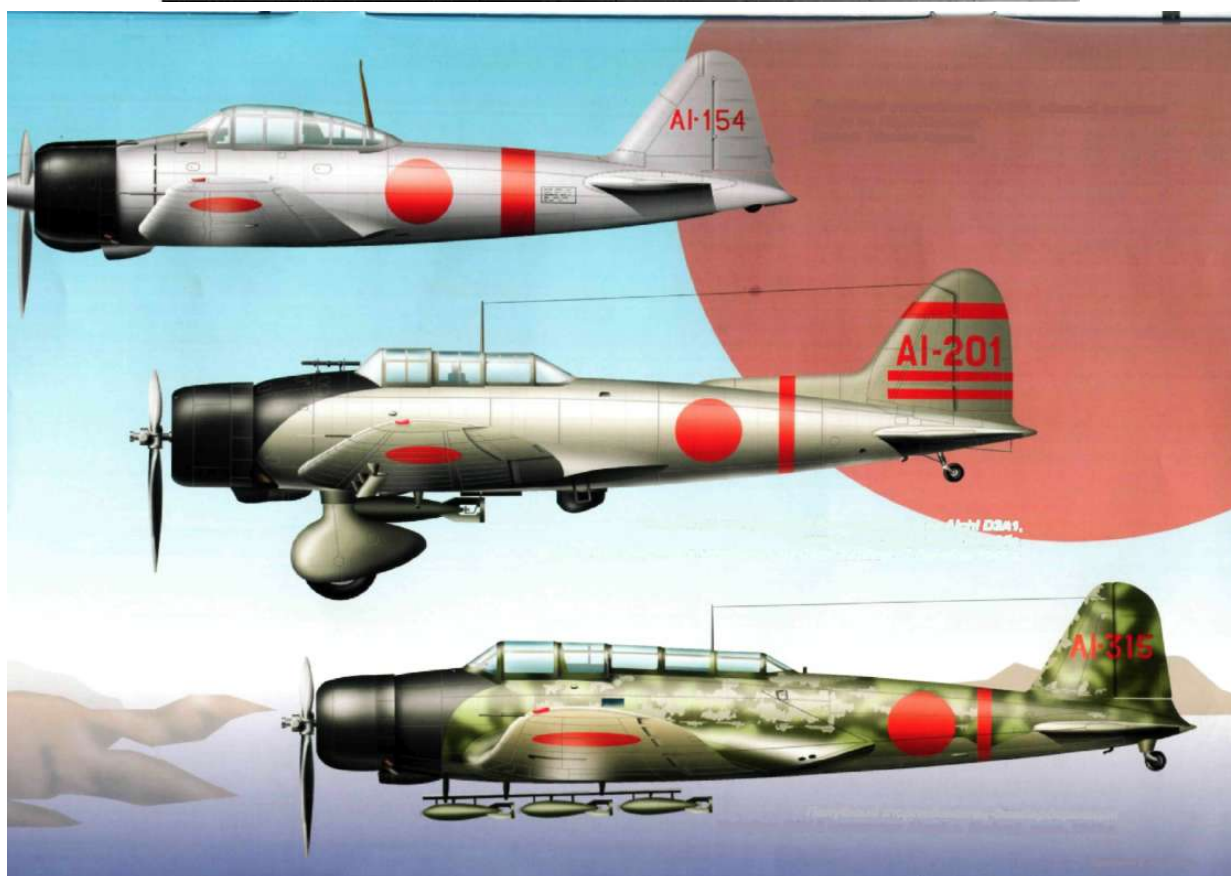
Вооружение. Стрелковое вооружение состояло из 7,7-мм пулемета Тур 92 на подвижной шкворневой установке в кабине стрелка-радиста. Боекомплект пулемета — 825 патронов.

Бомбовое вооружение было представлено одной 800-кг бомбой или тремя 250-кг бомбами, которые размещались на подфюзеляжном бомбовом держателе, установленном на центроплане, в районе центра тяжести машины.

Самолет также мог брать на борт одну стандартную 457-мм авиационную морскую торпеду Тур 91.

Летно-технические характеристики Nakajima B5N

	B5N1 1-й прототип	B5N1 2-й прототип	B5N1 Model 11	B5N2 Model 12	B5N1-K
Размах крыла, м	15,518	15,518	15,518	15,518	15,518
Длина самолета, м	10,3	10,3	10,3	10,4	10,3
Высота, м	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
Площадь крыла, м ²	37,69	37,69	3,69	3,69	3,69
Масса пустого, кг	2106	2099	2099	2279	2153
Взлетная масса, кг	3650	3700	3700	3800	3700
Максимальная взлетная масса, кг	—	3896	4015	4130	—
Полезная нагрузка, кг	1544	1241	1601	1521	1547
Нагрузка на крыло, кг/м ²	96,84	98,17	98,17	100,82	98,17
Максимальная скорость, км/ч на высоте, м	370 3000	386 3000	433 6200	378 3600	346 3600
Крейсерская скорость, км/ч на высоте, м	256 2000	296 2000	296 2000	259 3000	259 3000
Посадочная скорость, км/ч	111	122	129	113	125
Время набора высоты 3000 м, мин	7,5	7,5	7,5	7,4	7,55
Практический потолок, м	7400	7400	7400	8260	7660
Нормальная дальность полета, км	1095	1220	1220	1280	1160
Максимальная дальность полета, км	2150	2150	2150	2280	2100



Палубный истребитель А6М2, сбитый во время удара по Пёрл-Харбору. Пилот Такеши Хирано.

*Палубный пикирующий бомбардировщик Aichi D3A1, командира эскадрильи Зени Абе.
Принимал участие в нападении на Пёрл-Харбор, 7 декабря 1941 г.*

*Палубный торпедоносец-бомбардировщик Nakajima BSN-2 авианосца Akagi. о. Мидуэй,
июнь 1942 г.*

Художник А.Чечин

Приложение к журналу «МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

А.А.Чечин, Н.Н.Околелов

**Авианосец АКАГИ: от Пёрл-Харбора до Мидуэя история
создания, конструкция, боевое применение, авиационное вооружение
9 (108)*2008 г.**

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации
по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ № 77-12434

Издается с января 1995 г.

**УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — ЗАО «Редакция журнала
«Моделист-конструктор»**

Главный редактор А.С.РАГУЗИН

Ответственный редактор И.А.ЕВСТРАТОВ

Компьютерная верстка: Д.А.ДОЛГАНОВ

Корректор Г.Т.ПОЛИБИНА

Е127015, Москва, А-15, ул. Новодмитровская, д.5а, «Моделист-
конструктор» «787-35-52,787-35-53www.modelist-konstruktor.ru

Подп. к печ. 15.08.08. Формат 60x90 1/е. Бумага офсетная № 1.
Печать офсетная. Усл. печ.л.4. Усл. кр. — отг. 10, 5. Уч. — изд. л. 6.
Заказ № 3274. Тираж 3000 экз.

Отпечатано в ОАО ордена Трудового Красного Знамени
«Чеховский полиграфический комбинат».

Адрес: 142300, г. Чехов Московской обл., ул. Полиграфистов, д.1

Сайт: www.chpk.ru. E-mail: marketing@chpk.nj

Факс: 8 (49672) 6-25-36, факс: 8 (499) 270-73-00.

Телефон отдела продаж услуг, многоканальный: 8 (499) 270-73-59

Претензии по поводу типографского брака принимаются
полиграфкомбинатом в течение двух месяцев.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением автора.

**Авторы материалов несут ответственность за точность
приведенных фактов, а также за использование сведений, не
подлежащих публикации в открытой печати.**

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблюдение их авторских прав несут авторы материалов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

© ЗАО «Редакция журнала «Моделист-конструктор», 2008



В период с 1999 по 2008 год в журнале «Морская коллекция» были опубликованы следующие справочники и монографии об истории японского флота:

№ 5 — 1999. ВМС Японии, Турции и других стран Азии (1914–1918); **№ 6** — 2004. Корабли Второй мировой войны. ВМС Японии, ч.1; **№ 7** — 2004. Корабли Второй мировой войны. ВМС Японии, ч.2.; **№ 8** — 2004. «Микаса» и другие японские броненосцы.

1897–1905; **№ 2** — 2004, специальный выпуск. Морские сражения Русско-японской войны (1904–1905); **№ 9** — 2005. Легкие крейсера «Темрио», «Тапута»,

«Юбари»; **№ 7** — 2007. Подводные авианосцы японского флота.

7044



Авианосец Akagi,
май 1942 года

赤城



Художник А. Чечин

Индекс 73474

Спасибо, что скачали книгу в [бесплатной электронной библиотеке BooksCafe.Net](#)

[Оставить отзыв о книге](#)

[Все книги автора](#)