

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ  
ИЗДАНИЕ

# NAVYGAMING

WORLD OF WARSHIPS

5 (23) 2016

INTERNATIONAL  
NAVAL  
HISTORY



MAGAZINE



К Р Е Й С Е Р

# АТАГО

ИСТОРИЯ - ТАКТИКА - ВООРУЖЕНИЕ - СКРИНШОТЫ - КОНКУРСЫ - МНЕНИЯ

# 🌀 Содержание 🌀

«АТАГО» - ТИПОВОЙ ТЯЖЕЛЫЙ  
КРЕЙСЕР ЯПОНСКИХ ВМС

4

ОСОБЕННОСТИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ  
УСТАНОВОК ЯПОНСКИХ  
ТЯЖЕЛЫХ КРЕЙСЕРОВ

14

КРЕЙСЕР «АТАГО» В ОГНЕ  
СРАЖЕНИЙ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

24

НА ОСТРИЕ УДАРА – УСПЕХИ  
И НЕУДАЧИ КРЕЙСЕРОВ ТИПА

«АТАГО»

32

ЛЕЙТЕ – РОКОВАЯ СУДЬБА  
ТЯЖЕЛЫХ КРЕЙСЕРОВ ТИПА

«АТАГО»

46

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ПРОТИВ  
ТЯЖЕЛЫХ КРЕЙСЕРОВ

58

КРЕЙСЕР «ТАКАО» - «...ОСТАНЕТСЯ  
ТОЛЬКО ОДИН...»

68

ИЗ ЯПОНИИ С БОЛЬШОЙ  
ЛЮБОВЬЮ

76

ШИПСЫСТОРИЕС

82

В МИРЕ МОДЕЛЕЙ

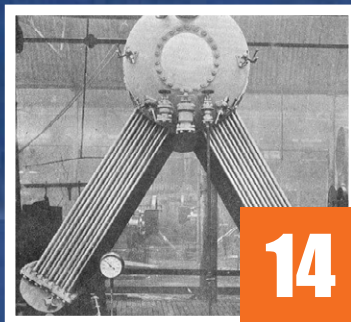
84

КНИЖНАЯ ПОЛКА

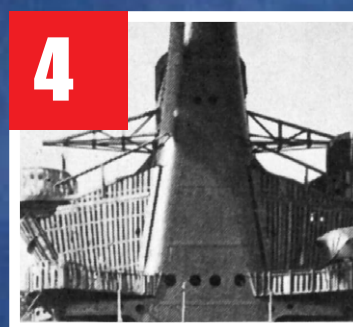
88

КОНКУРС ОТ NAVYGAMING

90



14



4



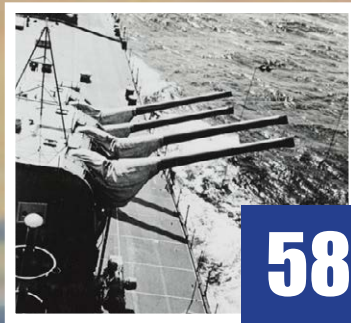
24



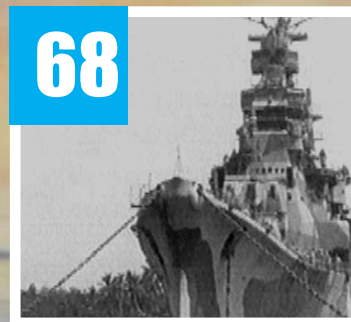
32



46



58



68

## **Уважаемые друзья!**

Летняя пора на исходе, но надо с пользой использовать оставшееся время отдыха – представляем вашему вниманию очередной выпуск журнала Navygaming. В этом номере мы предлагаем вам познакомиться с кораблем, который по праву получил звание «имбы» – с японским тяжелым крейсером «Атаго».

Среди японских тяжелых крейсеров серия крейсеров типа «Атаго» («Такао») была одной из самых совершенных, что отразилось и на «поведении» этого корабля в игре. Построенные и введенные в строй перед войной крейсер «Атаго» и его сестершипы приняли участие почти во всех боях и походах, которые проводил японский Императорский флот. Предлагаем вспомнить особенности проектирования, строительства и боевой путь данного корабля и его однотипных «собратьев». Действуя в Тихом океане, эти крейсера приняли участие в захвате Малайзии и Явы, Филиппин и Суматры, в кровопролитных боях у Гуадалканала и трагических сражениях в Филиппинском море и в заливе Лейте. Примечательно, что все четыре корабля серии практически всегда действовали вместе друг с другом и погибли почти все примерно одновременно.

Иллюстрации, схемы и видеоролики позволят наглядно оценить события и составить собственное

мнение о корабле, познакомиться с фактами из его боевой службы. Надеемся, что статьи вызовут интерес, при этом каждый читатель может высказать свое мнение и обсудить статьи в разделе журнала на страницах форума.

Не пропустите специальный раздел и познакомьтесь с мнениями игроков о данном корабле – представленные в этом разделе материалы подготовлены специально для вас. Надеемся, что они могут быть вам полезны. Не оставьте без внимания нашу книжную полку, видеоприложения к журналу и наши конкурсы, а также рубрику в разделе «Творчество» – «Шипсыисторииес». Кроме того, с этого выпуска наш журнал дополнится еще одним разделом – «В мире моделей», в котором вас ждет знакомство с 3D-моделью известного корабля. Ждем ваших отзывов как о журнале в целом, так и о поднятых темах и рубриках.

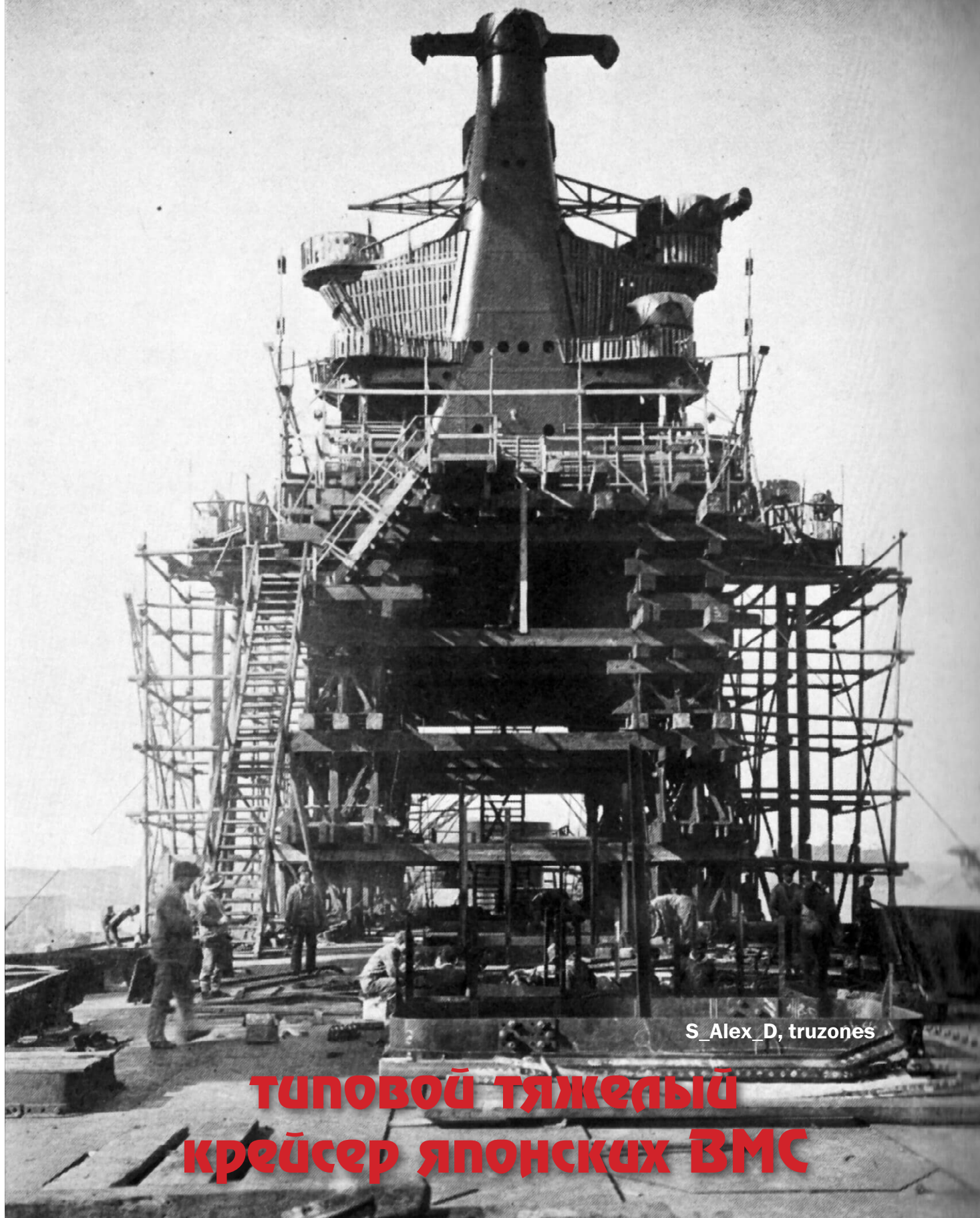
И, конечно, традиционная викторина также ждет своих участников. Мы всегда рады вашим успехам, ждем победителей и призеров, чтобы поделиться с ними наградами за счет специального фонда.

Ждем ваших отзывов и пожеланий, удачи в игровых боях!

**Сергей aka S\_Alex\_D,  
Head of Navygaming**



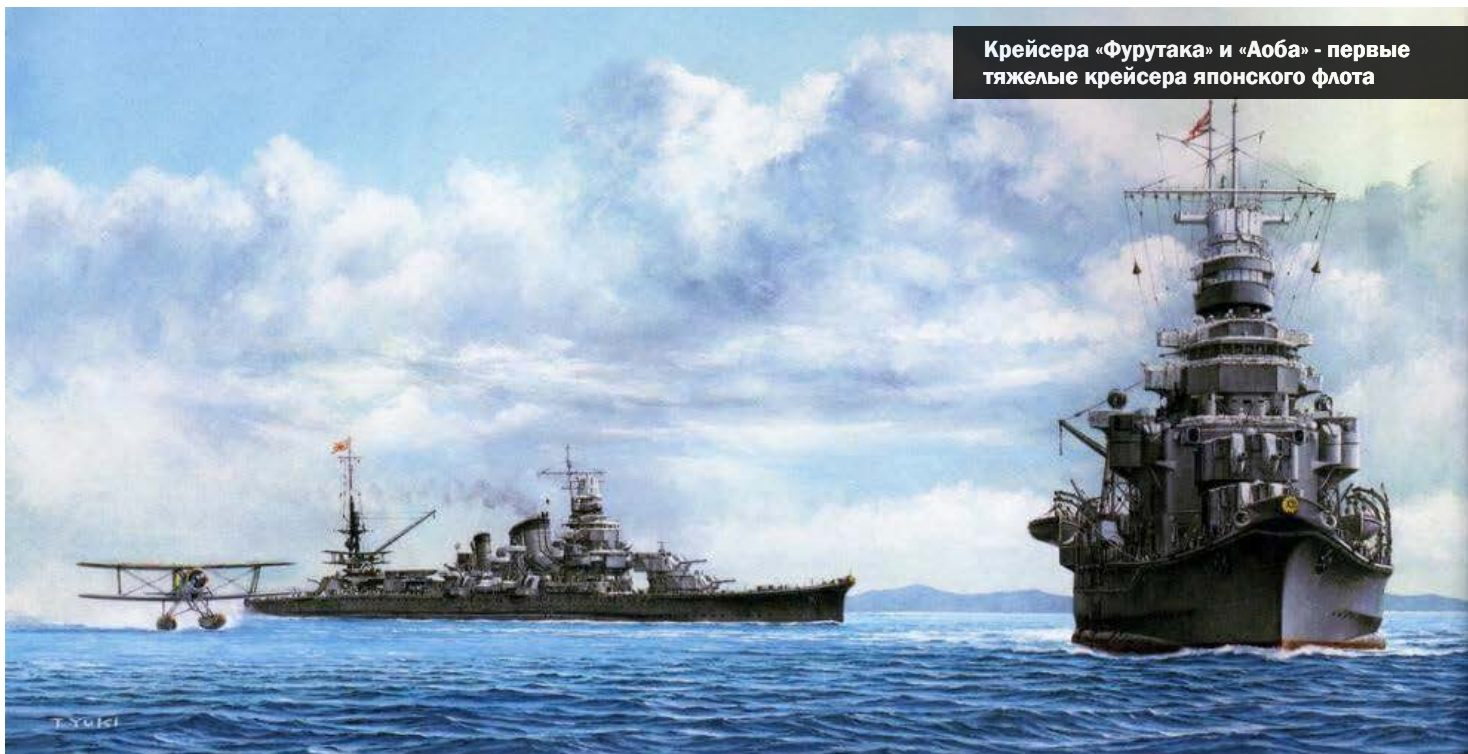
# «Атаго»



S\_Alex\_D, truzones

**ТИПОВОЙ ТЯЖЕЛЫЙ  
КРЕЙСЕР ЯПОНСКИХ ВМС**

Крейсера «Фурутака» и «Аоба» - первые тяжелые крейсера японского флота



Первая половина прошлого века была богата на новинки и инновации в области военного кораблестроения, которые в итоге вылились в создание и дальнейшее активное развитие новых классов кораблей, постройку кораблей большими сериями, оснащение их более совершенными видами вооружений и систем, в том числе радиоэлектронных. Анализируя прогресс в области морских вооружений, можно сделать вывод, что каждая из крупных держав внесла что-то свое в гонку вооружений в межвоенный период, при этом стараясь в первую очередь придерживаться своей стратегии и своего пути.

После Первой мировой войны японский флот, ранее «тяготевший» к британской школе кораблестроения, выбрал «свой собственный» путь развития, постаравшись творчески воплотить опыт мировой войны. И надо признать, это у японских флотоводцев и кораблестроителей получилось неплохо – были созданы линейные крейсера типа «Конго», эсминцы типа «Фубуки», мощные авианосные силы. К достижениям Японии в области развития военно-морских вооружений можно отнести и солидный «флот» тяжелых крейсеров, ставший грозной силой в военной стратегии Страны восходящего солнца. Причем Япония, начав-

шая строить свои тяжелые крейсера практически сразу после английских «хаукинсов», быстро заняла лидирующие позиции в этом классе, разработав собственный стандарт.

К моменту проектирования и постройки крейсера «Атаго» (тип «Такао»), «героя» нашего номера, японский флот пополнился несколькими типами крейсеров, позднее отнесенных к классу тяжелых. Получив опыт в постройке крейсеров типа «Фурутака» и «Аоба», которые ранее классифицировались как «7100-тонные скауты», японский императорский флот в конце двадцатых годов пополнился четырьмя тяжелыми «вашиingtonскими» крейсерами типа «Миоко», проект которых оказался достаточно удачным. Соответственно, было принято решение построить еще четыре корабля по несколько усовершенствованному проекту, однако если с концептуальной точки зрения все было достаточно обоснованно и решено, то с практической еще оставались вопросы.

С точки зрения современного читателя, если разработан удачный проект боевого корабля, и страна взяла курс на усиление своей военной мощи, то в дальнейшем уже не должно быть организационных проблем на пути реализации кораблестроительных программ. Однако и тогда, как и сейчас, борьба политических сил

в стране часто оказывала влияние на процесс развития армии и флота.

Так в случае с усилением японского флота в основном и постройкой «Атаго» (и его сестершипов) в частности борьба политических сил в середине 20-х годов прошлого века привела к сокращению военных расходов и отклонению ряда кораблестроительных программ, рекомендованных военными. Однако Морской генеральный штаб (МГШ) продолжал вести разработку новых программ, внося коррективы, которые могли бы быть приняты правительством.

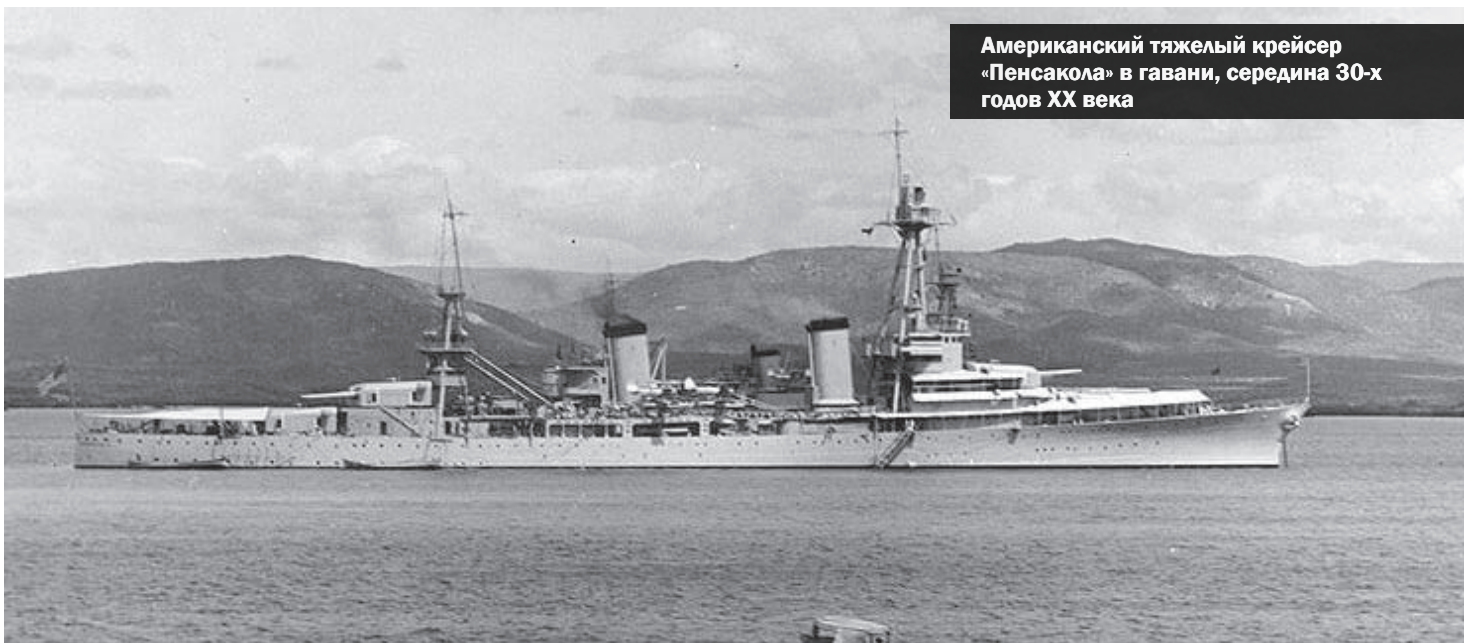
В работе Э. Лакруа «Japanese cruisers of the Pacific War» («Японские крейсера в войне на Тихом океане») представлены данные по нескольким вариантам военных программ кораблестроения, подготовленных и представленных для рассмотрения, из которых был утвержден только последний вариант – «вариант Е» (табл. 1)

Как видно, в каждой последующей программе количество запланированных к постройке кораблей сокращалось, причем по некоторым классам достаточно значительно. Показательно, что запланированные к постройке 36 эсминцев водоизмещением по 1 700 т относились к уже известному нам типу «Фубуки» (Navygaming, № 3/2016), а четыре крейсера по 10 000 т – к типу «Такао», один из этих крейсеров и

Тяжелый крейсер «Миоко», предшественник крейсеров типа «Такао»



Американский тяжелый крейсер «Пенсакола» в гавани, середина 30-х годов XX века



стал крейсером «Атаго». Следует отметить, что заслуга в реализации проекта «Такао» во многом «принадлежит» и американцам. Решение американцев строить тяжелые крейсера серийно, закрепленное в принятом конгрессом США «Первом крейсерском биле», подтолкнуло и японское правительство. И хотя американцы только начинали планировать постройку своих первых тяжелых крейсеров (ставших впоследствии CA-24 «Пенсакола» и CA-25 «Солт-Лейк-Сити»), японский МГШ прекрасно представлял потенциал промышленности США и возможности их судостроительных верфей. Соответственно, кораблестроительная программа под названием «Новая кораблестроительная программа по замене флота 1927 года» была принята на 52-й сессии парламента, и в рамках данной программы, как мы видим из таблицы, предусматривалась постройка четырех крейсеров по 10 000 т. Два крейсера должны были строиться по бюджету 1927/1928 года,

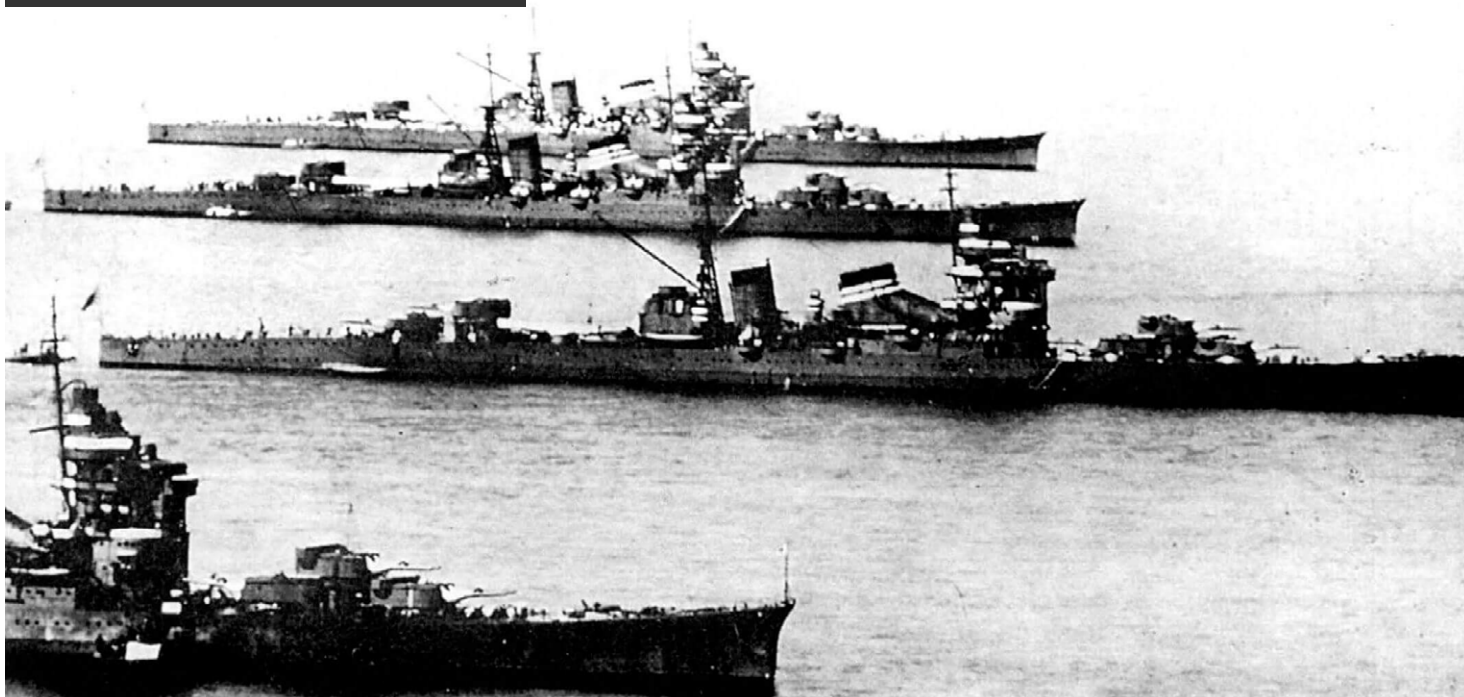
два других – по бюджету 1928/1929 года. Крейсер «Атаго» (условное обозначение – крейсер «класса А» № 10) должен был строиться в первой паре вместе с основателем серии крейсером «Такао» (условное обозначение – крейсер «класса А» № 9).

Процесс проектирования новых крейсеров был достаточно коротким, так как проект рассматривался как «усовершенствованный «Миоко», и, несмотря на то, что крейсера типа «Такао» по водоизмещению были чуть больше своих предшественников типа «Миоко», их размеры были практически одинаковыми. Однако с учетом опыта постройки и эксплуатации японских крейсеров, а также информации о строительстве иностранных аналогов в проект были внесены некоторые изменения.

Требования к новым японским тяжелым крейсерам были сформулированы МГШ еще в 1925 году, то есть еще до утверждения программы строительства, и они основывались в первую очередь на задачах, которые

должны были решать эти корабли, и на выборе ожидаемых противников. В соответствии со стратегией и задачами, решаемыми флотом, основными задачами крейсеров типа «Такао» стали поддержка своих сил, дальняя эскадренная разведка и борьба с вражескими крейсерами. Наиболее вероятным противником рассматривались подобные 10 000-тонные «вашигтонские» крейсера Великобритании и США с 203-мм артиллерией главного калибра. В качестве основного вооружения для новых кораблей были выбраны проверенные на предшественниках десять 203-мм орудий (у Э. Лакруа они названы «20-см орудия») и четыре 610-мм торпедных аппарата на верхней палубе. Было выдвинуто требование по усилению бронирования, которое должно было обеспечить защиту машинного отделения (в первую очередь) от любых попаданий 150-мм и «непрямых» попаданий 203-мм снарядов на дистанции от 7 000 до 20 000 м, а на дистанции от 10 000 м – от

Эскадра крейсеров типа «Миоко» на учениях



**Таблица 1**

**Варианты кораблестроительных программ по усилению японского флота (1924-1927 гг.)**

Вариант	A	B	C	D	E
Год разработки программы	1924	1925	1925	1927	1927
Корабли:					
Авианосец (27 000 т)	1	-	-	-	-
Крейсера (10 000 т)	12	4	4	4	4
Эсминцы (1 700 т)	36	22	20	16	15
Подводные лодки	28	10	5	5	4
Всего	115	43	37	33	27

прямых попаданий 203-мм снарядов.

С учетом возросших требований по защите проектная скорость была уменьшена до 33 узлов, а дальность плавания оставалась как и для КР типа «Миоко» – до 8 000 миль (14 узлов). Проектируемое количество гидросамолетов (ГСМ) было увеличено до трех единиц, отдельно была оговорена возможность использования данных крейсеров как флагманов флота в мирное время и флагманов эскадр в военное время.

Разработка проекта, по которому был построен «Атаго», была начата в 1925 году капитаном 1-го ранга К. Фудзимото, проект окончательно был утвержден в 1926 году уже под руководством контр-адмирала Ю. Хирага. В целом, как уже отмечалось ранее, корпус, система защиты, энергетическая установка и расположение орудий главного калибра (ГК) повторяли тип «Миоко», однако были и некоторые существенные отличия. В первую очередь во всех справочниках при описании данного типа крейсера упоминается, что его «20-см орудия 3 года № 2» (203,2-мм) имели увеличенный до 70 градусов угол возвышения, что по замыслу конструкторов должно было обеспечить возможность их применения против авиации противника. К отличиям проекта также относят более мощную защиту погребов, широкое

использование стали Дюколь (вместо стали НТ), алюминия и электросварки. Корабли также получили две катапульты (как и новые американские тяжелые крейсера), поворотные торпедные аппараты на уровне верхней палубы и специфическую массивную носовую надстройку. Следует отметить, что ряд особенностей в проект новых крейсеров были внесены по результатам зарубежной командировки Ю. Хирага, которому удалось получить информацию о характеристиках строящихся британских тяжелых крейсеров типа «Кент».

Таким образом, к моменту начала финансирования проектные работы были завершены, и вскоре были заложены все четыре крейсера: головной «Такао» – 28 апреля 1927 года на верфи ВМФ в Йокосуке, крейсер «Атаго» – также 28 апреля 1927 года на верфи ВМФ в Куре, крейсер «Майя» – 4 декабря на верфи фирмы Кавасаки, крейсер «Текай» – 26 марта 1928 года на верфи фирмы Мицубиси. Стоимость каждого крейсера оценивалась в 28,37 млн. иен.

Строительство кораблей шло практически по плану, в зависимости от полноты финансирования работ. Головной крейсер серии – «Такао» был спущен на воду 12 мая 1930 года, крейсер «Атаго» – 16 июня 1930 года (всплыл в доке) на верфи в Куре, там же, где был построен

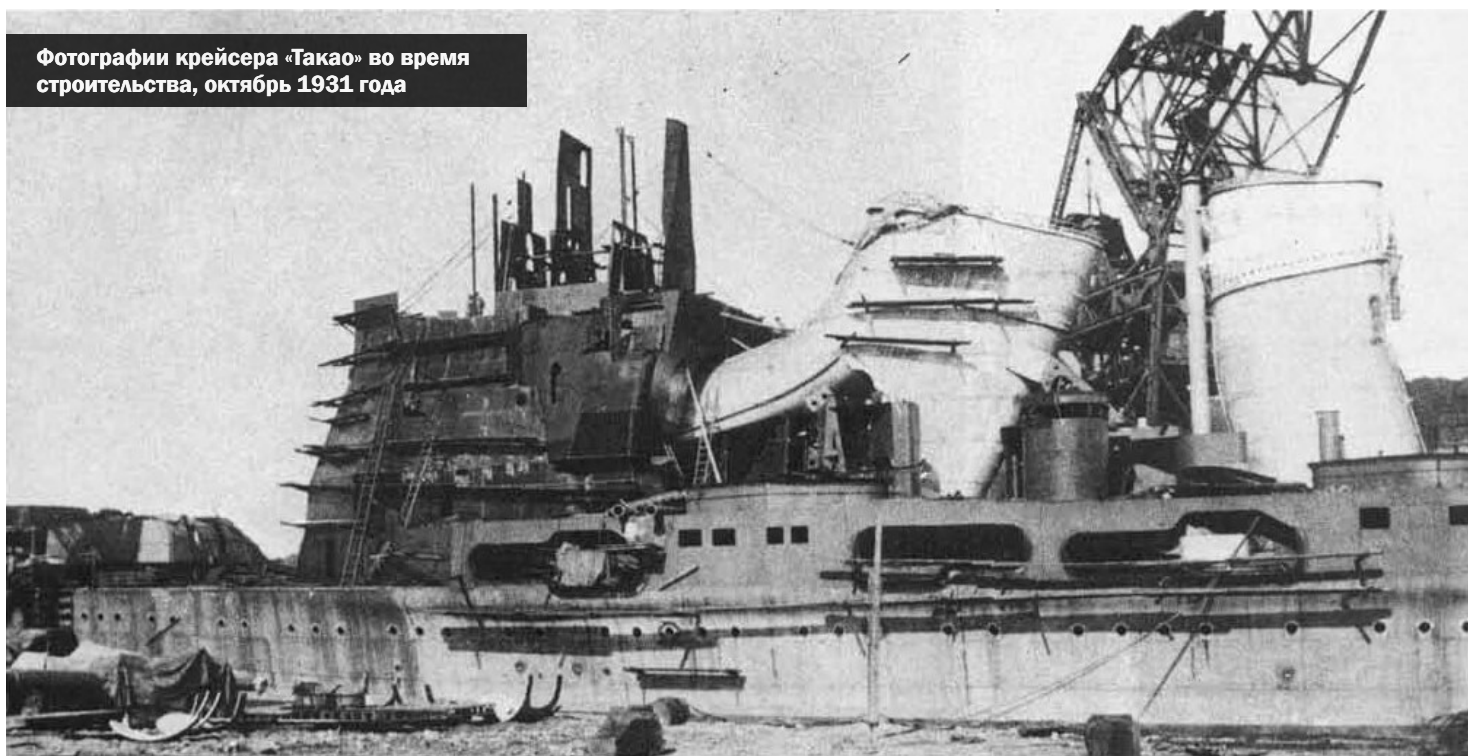
линкор «Нагато», авианосец «Акаги» и позднее будет строиться линкор «Ямато». Интересно, что после спуска на воду этих двух крейсеров их постройка была приостановлена. Это было вызвано необходимостью испытаний макета новой носовой надстройки крейсера «Такао», которые прошли в октябре-декабре 1930 года. Первым 30 марта 1932 года в строй флота вступил крейсер «Атаго», вторым, 31 мая того же года – крейсер «Такао». Любопытно, что заложенные позже крейсера «Текай» (заложен позже на 11 месяцев) и «Майя» (заложен позже на 20 месяцев) вступили в строй примерно в тот же период, 30 июня 1932 года.

Как отмечает Э. Лакруа, первоначально крейсера типа «Такао» как корабли водоизмещением более 7 000 т были отнесены по существующей японской классификации к «крейсерам первого класса» (по классификации 1898 года). После подписания Лондонского соглашения 22 апреля 1930 года крейсера были разделены на две категории в зависимости от вооружения: крейсера класса «А» (с 203-мм орудиями ГК) и крейсера класса «Б» (с 152-мм орудиями и меньше), позднее названные тяжелыми и легкими крейсерами соответственно. Таким образом, «Атаго» и его сестершипы были отнесены к тяжелым крейсерам и именно

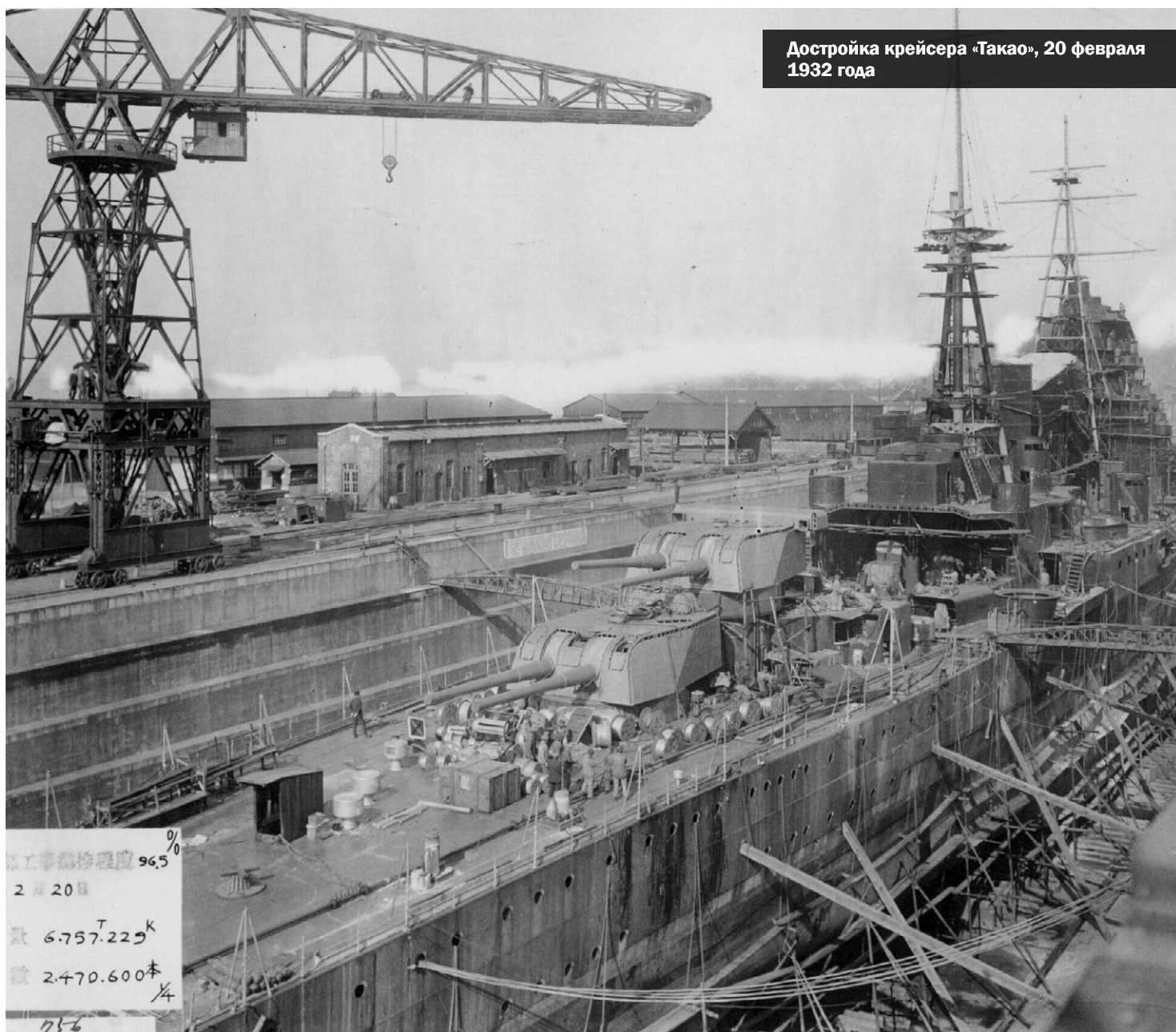


**Строительство тяжелого крейсера типа «Такао»**

Фотографии крейсера «Такао» во время строительства, октябрь 1931 года



Достройка крейсера «Такао», 20 февраля 1932 года



工事率進捗程度 96.5 %  
2月20日  
数 6,757.225<sup>K</sup>  
数 2,470.600<sup>本</sup>  
756

Сравнение отдельных элементов проекта крейсеров

Характеристики проектов (фактическое состояние)	Тип «Миоко»	Тип «Атаго» («Такао»)
Отношение длины корпуса к ширине	11,292	11,095
Отношение ширины корпуса к осадке	2,866	2,776
Распределение весов, %		
корпус	29,7	29,3
броня и защита	15,3	16,7
вооружение	12,2	12,3
механизмы	20,5	19
Коэффициент полноты мидель-шпангоута	0,875	0,882

в этом качестве вошли в историю.

После окончания постройки корабли имели длину между перпендикулярами 192,54 м (по ватерлинии – 201,72 м; общую – 203,759 м), ширину максимальную 18,999 м (по ватерлинии – 18,18-18,2 м), осадку – 6,529 м. Сравнивая данные показатели с проектными, можно отметить их практическое соответствие друг другу, однако с водоизмещением такое «равенство» обеспечить не удалось. По проекту новые крейсера должны были иметь стандартное водоизмещение 9 850 т (с 67 % запасов – 12 986 т), что позволяло формально их отнести к 10 000-тонным крейсерам. Фактически, по состоянию на 1932 год, крейсера этого типа имели стандартное водоизмещение от 11 350 т до 11 472 т, нормальное – 12 050-12 532 т, а с 67 % запасов – 14 129-14 260 т. Таким образом, корабли получили значительную перегрузку – реальное водоизмещение, как видно, превысило проектное значение более чем на 10 %, к примеру, крейсер «Атаго» имел водоизмещение 14 260 т, а полное – 15 625 т!

Такое превышение водоизмещения уменьшило высоту надводного борта, дальность и скорость кораблей, ухудшило их мореходность. В такой ситуации наибольшую опасность представляло уменьшение метацентрической высоты (МВ) и снижение остойчивости крейсеров, особенно в облегченном состоянии (при уменьшении запасов топлива и боеприпасов). К примеру, крейсер «Такао» в 1932 году при водоизмещении 11 406 т имел МВ равной 0,38 м и диапазон остойчивости 73 градуса (в 1937 году – 11 523 т;

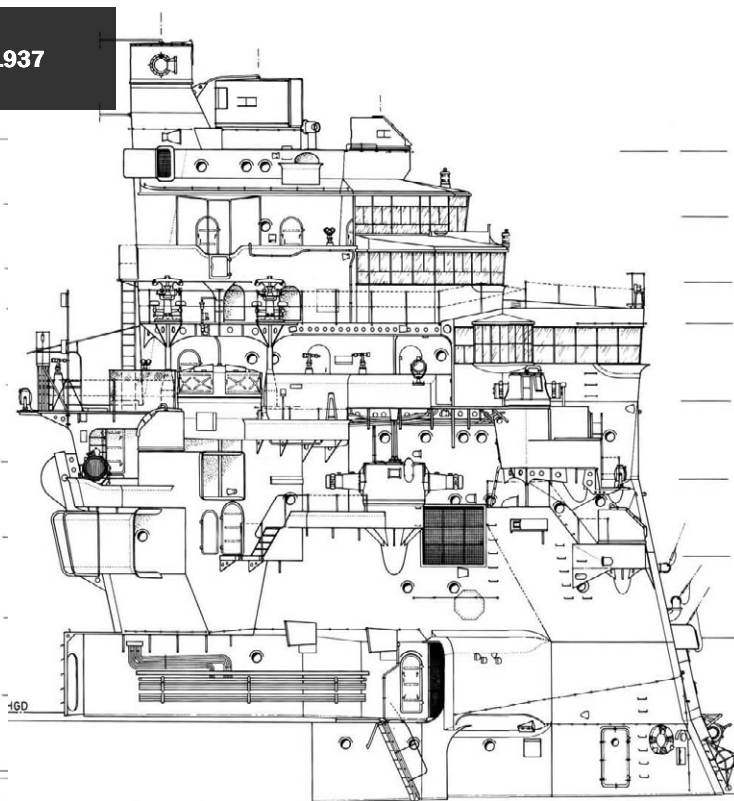
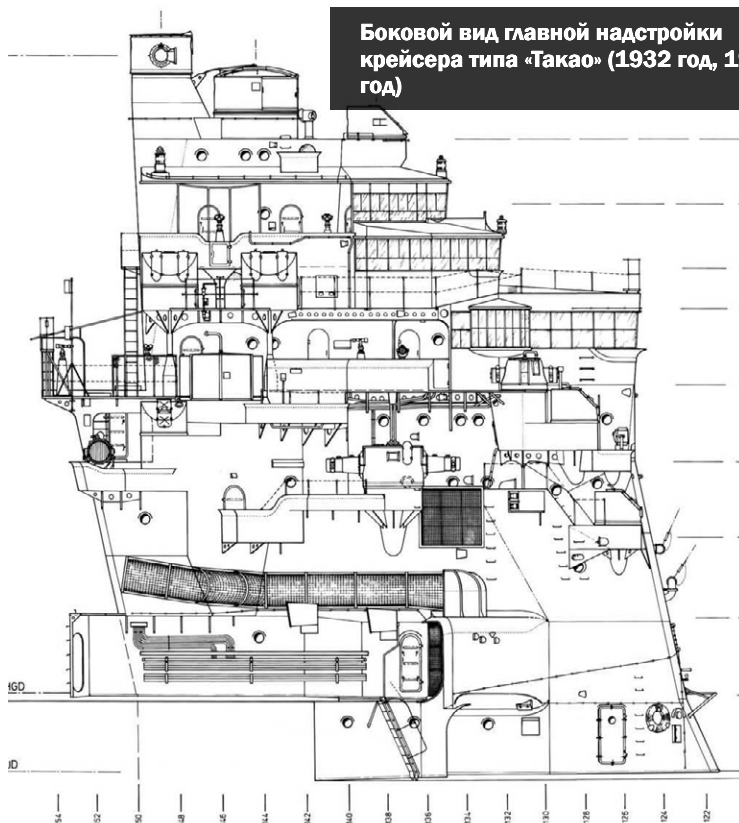
Крейсер «Такао» в Йокосука, 20 мая 1932 года



Крейсер «Такао» на испытаниях в Татейама, июль 1939 года



Боковой вид главной надстройки крейсера типа «Такао» (1932 год, 1937 год)

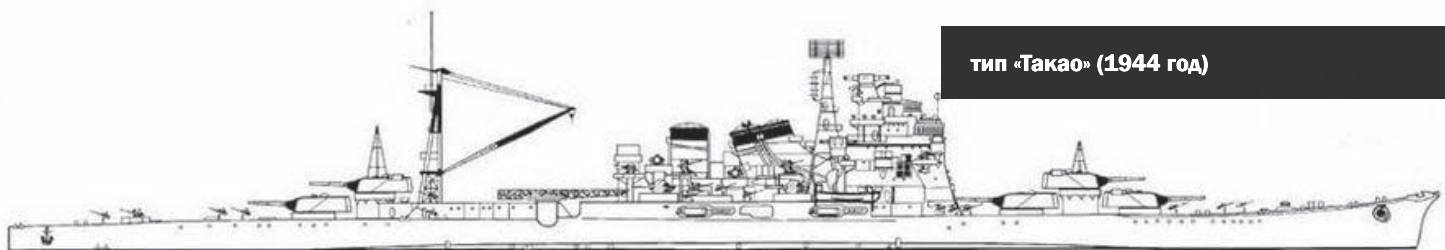


Схемы внешнего вида японских тяжелых крейсеров:

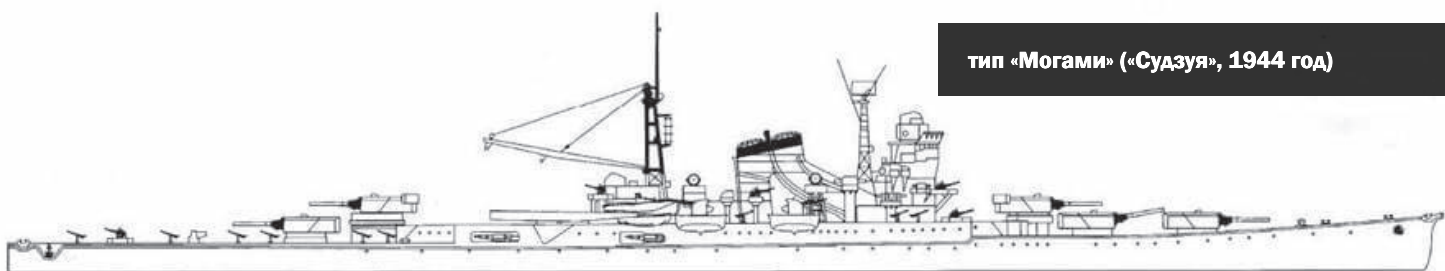
тип «Миоко» (1945 год)



тип «Такао» (1944 год)



тип «Могами» («Судзюя», 1944 год)



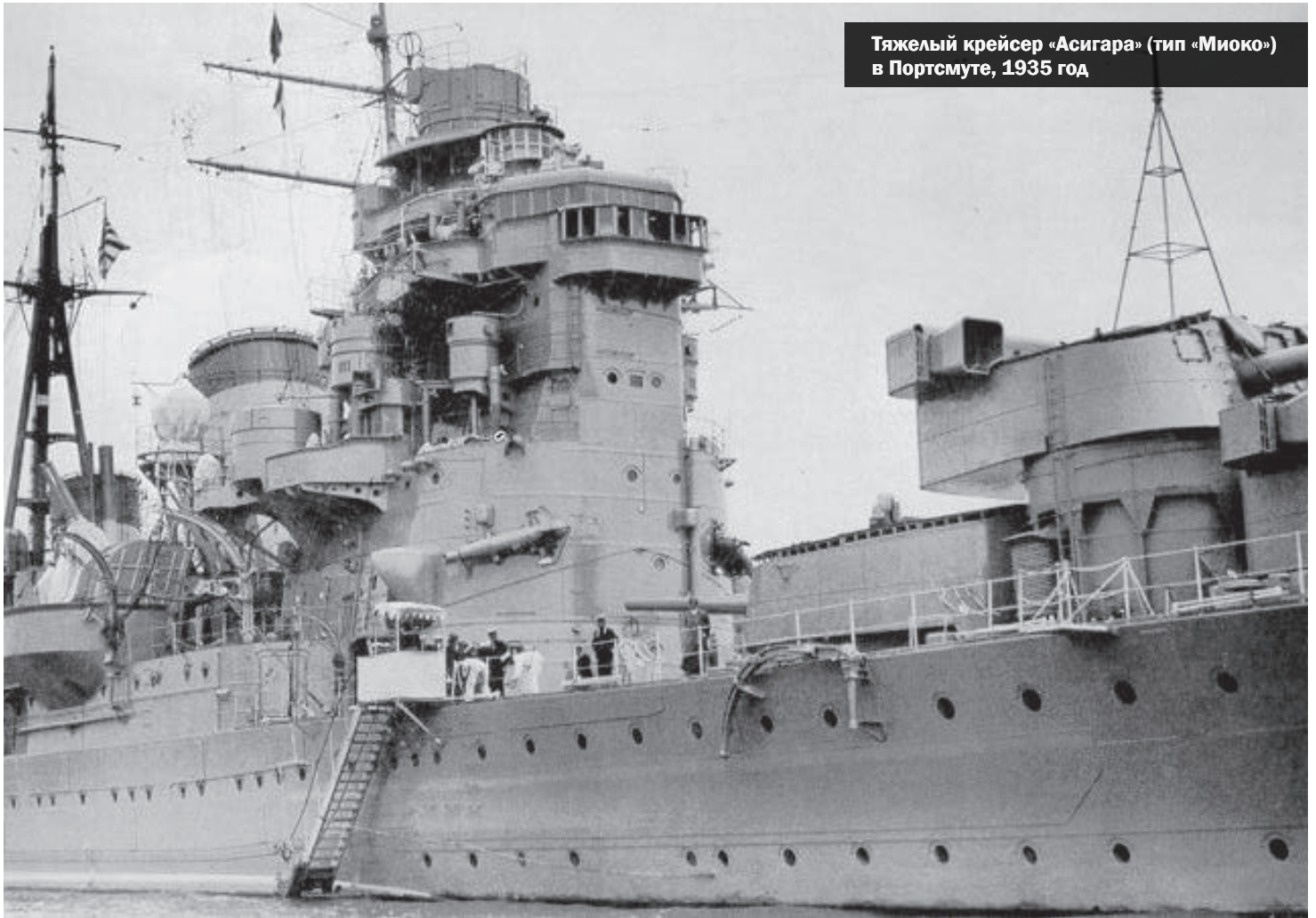
МВ – 0,17 м; 68 градусов) вместо МВ более 1 м и диапазона 75 градусов (по норме). В тот же период крейсер «Атаго», как и остальные сестершипы, имел метацентрическую высоту 0,14-0,19 м, а диапазон остойчивости 66-67 градусов. Вскоре японский Императорский флот получил урок, который показал, к чему приводит пренебрежение требованиями по остойчивости («инцидент с 4-м Флотом», трагедия с «Томодзуру»), что повлекло за собой проведение работ по снижению верхнего веса на кораблях и уменьшение строительной перегрузки, однако полностью исключить все последствия просчетов при

строительстве не удалось. В качестве одного из способов улучшения остойчивости было принято решение увеличить запас жидкого балласта (морская вода) до 250 т, а затем, после инцидента с «Томодзуру», до 450 т (для «Текай» – до 600 т).

Однако неверно будет считать, что данный недостаток был присущ только крейсеру «Атаго» и другим крейсерам типа «Такао», в сущности, такое же положение дел было с большинством кораблей японского флота, с крейсерами и эсминцами в первую очередь. Так что можно сказать, что крейсера данного типа в полной мере стали «типовыми»

крейсерами японского Императорского флота, построенными в 20-30-е годы XX века: быстроходными кораблями с мощным артиллерийским и торпедным вооружением, с облегченной защитой, но перегруженными и с пониженной остойчивостью.

Уже отмечалось, что крейсер «Атаго» во многом повторил корабли типа «Миоко» за исключением тех или иных особенностей, о которых мы расскажем в следующих статьях. Здесь же только подчеркнем отдельные, уже ставшие «типовыми», аспекты проекта. Так, корпус корабля и его обводы повторяли таковые в типе «Миоко», так же, как и на предше-



Тяжелый крейсер «Асигара» (тип «Миоко») в Портсмуте, 1935 год



Тяжелый крейсер «Хагуро» (тип «Миоко») в Желтом море, апрель 1936 года

Крейсер «Майя» на ремонте, 9 января 1943 года



стенниках, горизонтальная и вертикальная броня были включены в силовую структуру корпуса. Некоторые данные для сравнения этих кораблей нами были объединены в таблицу 2.

Анализ данных таблицы позволяет сделать вывод, что японцы «нашли» свой типовой проект тяжелого крейсера, который в дальнейшем можно было только улучшать и тиражировать.

Типовой для японских тяжелых крейсеров стала и бронева защита, основанная на принципах, отработанных еще на проекте «Фурутака», разумеется, с некоторыми улучшениями от проекта к проекту. Также типовым для японских тяжелых крейсеров стало пирамидальное размещение большинства (трех-четырёх) двухорудийных башен ГК с 203,2-мм орудиями в носовой части, а также размещение торпедных аппаратов на верхней палубе. Количество орудий главного калибра (10-203-мм орудий) стало своеобразной «визитной карточкой» японских тяжелых крейсеров, что было обусловлено желанием обеспечить своим кораблям максимально возможное вооружение, и в дальнейшем стало неким стандартом. Система управления артиллерийским огнем (так называемая «система слежения за указателем») была аналогом

ранее установленной на предыдущих японских тяжелых крейсерах. Дальномерное оборудование было таким же, что и на типе «Миоко», но с дополнительным дальномером.

Что касается защиты, то начиная с «Миоко», бортовой пояс тяжелых крейсеров закрывал не только машинно-котельные отделения (МКО), но и охватывал борт от барбетов носовых башен до кормовых и имел наклон наружу. Систему защиты, примененную на «Атаго», японцы впоследствии применили (с некоторыми изменениями) и в последующих проектах (КР типа «Могамы», «Тоне», ЛК типа «Ямато»). Горизонтальное бронирование практически полностью соответствовало бронированию, используемому на крейсерах типа «Миоко», как и система противоторпедной защиты (ПТЗ).

Силуэт новых крейсеров в целом был похож на силуэт крейсеров предыдущего типа: две трубы (одна из них двоянная – первая); три башни ГК в носу, две – в корме; массивная носовая надстройка. Все это позволяло однозначно идентифицировать национальную принадлежность данных кораблей, в то же время размещение готмачты, кормовой надстройки и особенности носовой позволяли отличать крейсера именно данного типа

даже на значительном расстоянии.

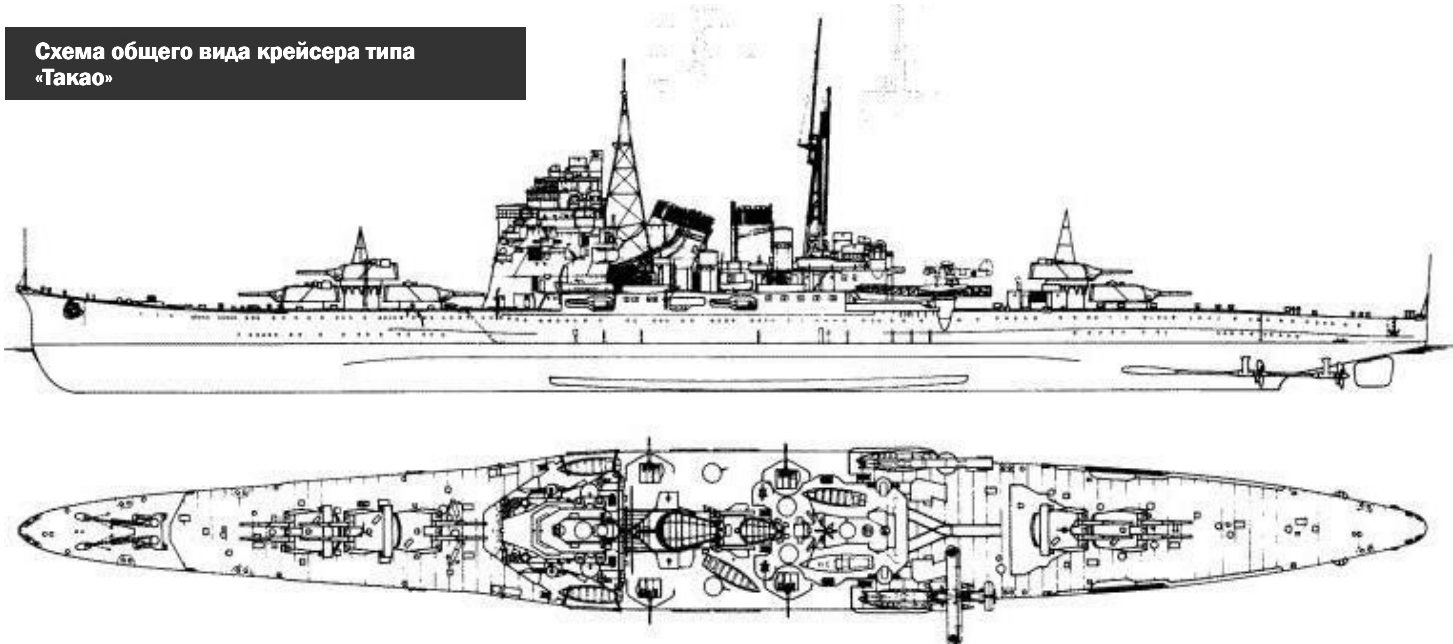
Типовые решения нашли свое применение и в энергетической установке (ЭУ) крейсера «Атаго» и однотипных с ним кораблей. По данным Э. Лакруа, механизмы крейсеров типа «Такао» во многом повторяли ЭУ крейсеров типа «Миоко», но отсутствовали электромоторы-генераторы для вращения внутренних гребных валов на крейсерском ходу. Носовая труба объединяла дымоходы № 1 и № 2 и имела больший наклон назад из-за увеличенных размеров носовой надстройки, а кормовая (дымоход № 3) – была прямой в отличие от кораблей типа «Миоко».

После ввода в строй всех крейсеров типа «Такао» их прикрепили к военно-морскому округу Йокосука, и 1 декабря 1932 года они составили 4-ю эскадру крейсеров Второго флота, в которой и находились основное время своей боевой службы (за исключением вывода в резерв и выполнения отдельных заданий). Эти корабли стали последними разрешенными договорами японскими тяжелыми крейсерами, и в них были использованы самые современные на тот момент технические решения, что позволило избежать большой череды модернизаций, через которые прошли крейсера предшествующих проектов накануне Второй мировой.

Но первую, «незапланированную», модернизацию кораблей провели уже в течение весны-осени 1936 года как реакцию на решение комиссии по расследованию «инцидента с 4-м флотом». На «Атаго» и других однотипных кораблях провели работы по усилению продольной прочности корпуса, закрепив по бокам от киля 16-мм плиты стали Дюколь (шириной 1,5 м) и добавив на верхней палубе 19-мм плиты. Кроме этого на кораблях серии укоротили фок-мачту, заменили 40-мм зенитные орудия Виккерса на счетверенные 13,2-мм пулеметы Гочкиса, заменили прожекторы, сняли вспомогательный котел.

Первую основную модернизацию крейсеров типа «Такао» планировали провести в два этапа: «Атаго» и «Такао» – до конца 1939 года, «Майя» и «Текай» – до середины 1941 года. Однако этим планам не удалось осуществиться, и модернизация была проведена только на первых двух крейсерах: «Атаго» модернизировался на верфях флота в Майдзуро и Йокосуке с апреля 1938 года по 30 октября 1939 года, а «Та-

Схема общего вида крейсера типа «Такао»



Тяжелый крейсер «Такао» в Йокосуке, декабрь 1939 год

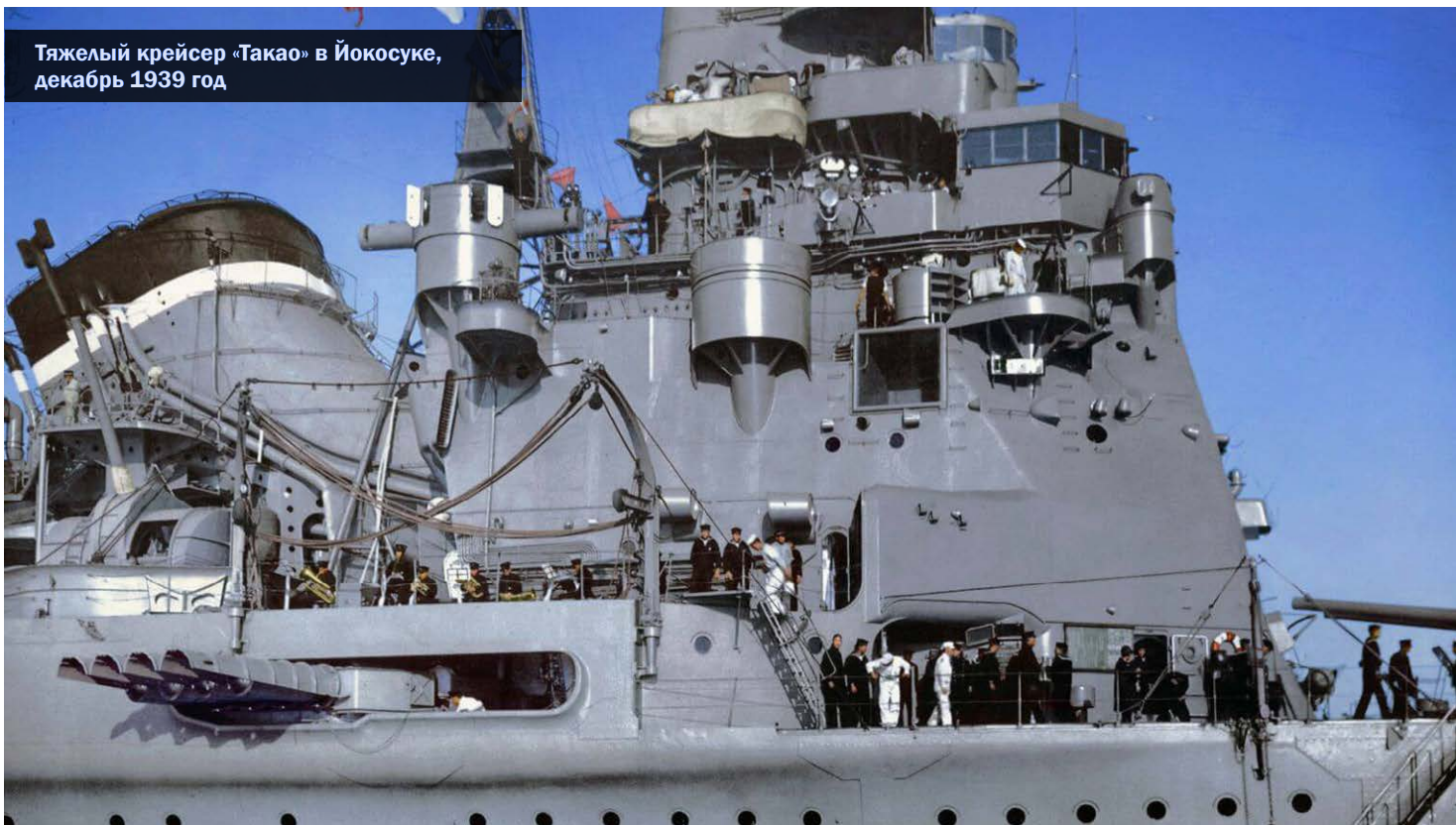
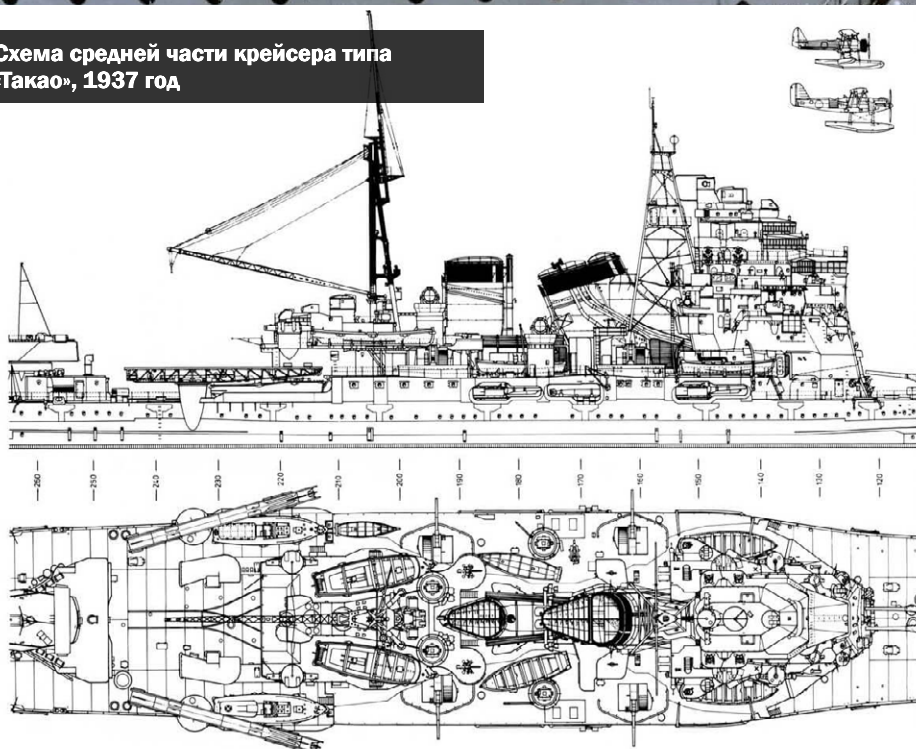


Схема средней части крейсера типа «Такао», 1937 год



као» – на верфях флота в Йокосуке с мая 1938 года по 31 августа 1939 года. Два других крейсера должны были встать на модернизацию («Текай» – на верфи Йокосуки, «Майя» – на верфи Куре) сразу после завершения модернизации крейсеров типа «Могами» и «Миоко», однако эти работы пришлось отложить исходя из сложившейся обстановки.

В ходе этой модернизации на «Атаго» и «Такао» заменили стволы орудий ГК (позже, в августе 1940 года), модернизировали устройства управления артиллерийским огнем (установили новые дальномеры, визиры и вычислительное устройство), установили четыре новых 25-мм спаренных зенитных автомата. Двухтрубные торпедные аппараты (ТА) типа 89 (вместе с системами быстрой перегрузки) заменили на четыре 4-х трубных ТА типа 92 без щитов модели 1 мод.1; с 1940 года эти КР несли по 24 торпеды типа 93 (16 штук в ТА, 8 – в специальных защищенных пеналах). Были усовершенствованы и устройства торпедной стрельбы (установлены новые директоры, визиры, вычислитель), что позволило управлять торпедной стрельбой на большие дистанции (до 30 км). Были изменены и надстройки в кормовой части корабля (убрали ангар для ГСМ), заменили грот-мачту и катапульты.

Для улучшения остойчивости и продольной прочности корпуса крейсера получили новые були, увеличившие максимальную ширину корпуса до 20,726 м. Часть объема булей заполнялась стальными водонепроницаемыми трубами, а остальное пространство занимали топливо и отсеки системы контрзатопления. Правда, это привело к уменьшению запасов топлива примерно на 480 т, что потребовало дополнительных работ.

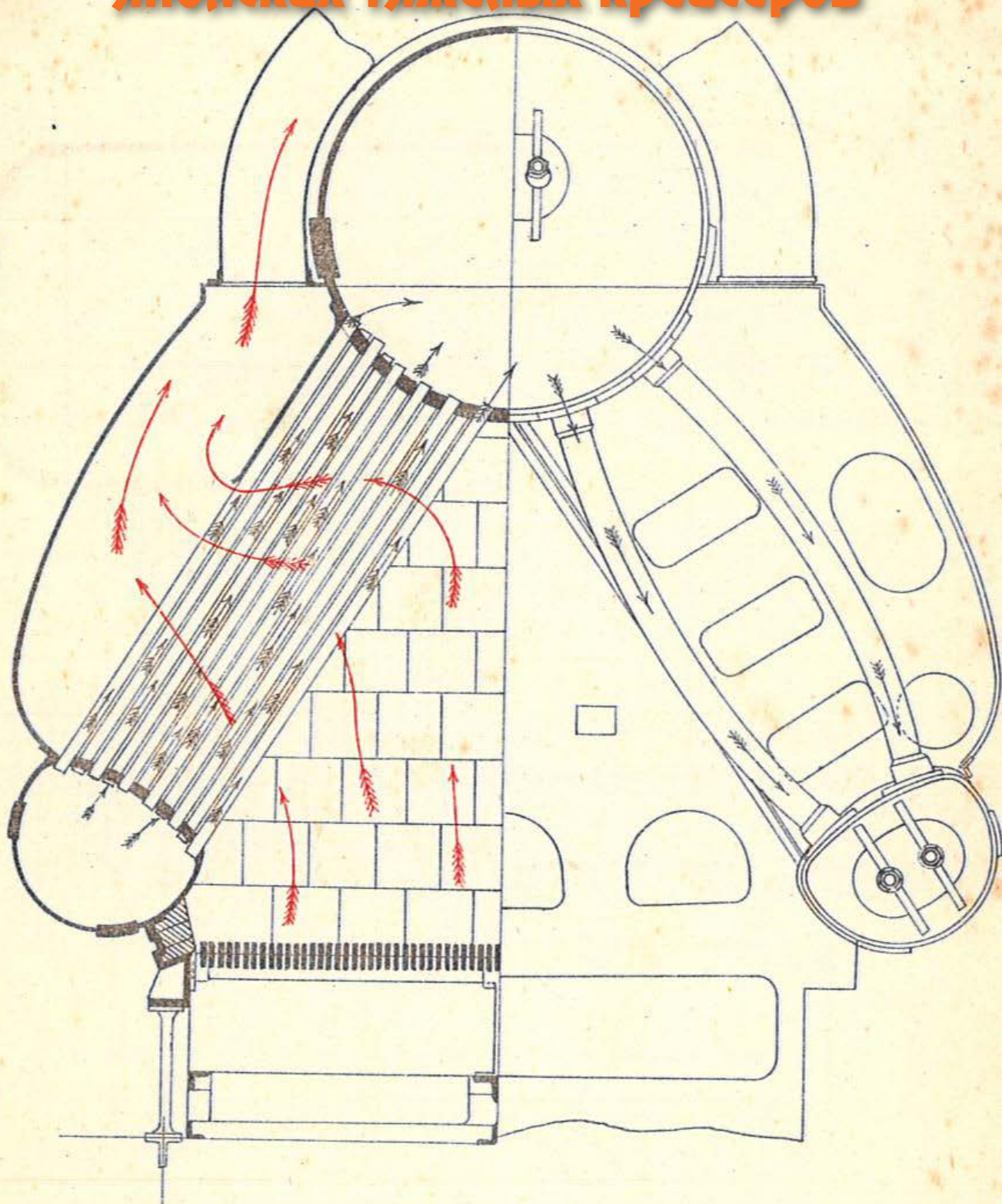
Модернизация энергетической установки включала в себя замену форсунок (для уменьшения расхода топлива) и демонтаж «индукционных» турбин кормовых агрегатов. На испытаниях после завершения всех работ крейсер «Атаго» (14 838 т) развил скорость хода 34,12 узла

при мощности машин 133 000 л.с., а «Такао» (14 989 т) – 34,25 узла (133 100 л.с.). Крейсера получили новую систему контрзатопления и осушения со своим постом управления, для этого часть топливных систем были переделаны в водонепроницаемые отсеки, затоплением которых можно было исправлять дифферент (для исправления крена использовались отсеки в булях).

Два сестершипа «Атаго» – крейсера «Текай» и «Майя», несмотря на то, что их «основная» модернизация была отложена, также получили небольшие улучшения. Торпедные аппараты типа 89 были приспособлены для стрельбы торпедами типа 93, катапульты модели 3 заменили на катапульты модели 5, а гидросамолет типа 94 – на ГСМ типа 0.

В таком состоянии «Атаго», «Такао», «Текай» и «Майя» встретили начало войны на Тихом океане, причем крейсер «Атаго» – под флагом главного командующего Соединением Южных районов вице-адмирала Нобутаке Кондо. Вступивший в силу в 1930 году Лондонский морской договор прервал в Японии линию развития «вашиingtonских» крейсеров, заставив кораблестроителей и военных искать иные пути пополнения флота мощными боевыми единицами, которые впоследствии стали крейсерами типа «Могами» и «Тоне». Однако и в строительстве новых кораблей можно легко найти черты крейсеров типа «Такао», ставшими своего рода стандартом для крейсеров класса «А» в японском флоте.

# Особенности энергетических установок японских тяжелых крейсеров



GeorgeK30

**FIG. 9. YARROW BOILER.**



direction of circulation of water.

" " " " flames & gases.

5715. 29557. DB10. 25000. 10. 16.

Malby & Sons, Lith

Крейсер «Атаго» на испытаниях в 1939 году



Крейсер CL56 «Колумбия» (тип «Кливленд»), январь 1944 года



Энергетические установки (ЭУ) крейсеров типа «Такао» не содержали в себе никаких принципиально новых инженерных решений и являлись дальнейшим развитием схемы, использовавшейся в конструкции крейсеров типа «Миоко». Подобный эволюционный подход, без ярких инженерных решений, стал характерной чертой большинства боевых кораблей, созданных японскими кораблестроителями в предвоенную эпоху и крейсеров «вашингтонского типа» в частности.

Наибольшее влияние на выбор конструктивных решений и на становление японской школы судовой энергетики в целом оказало длительное сотрудничество с военно-морским ведомством Великобритании. Поэтому неудивительно, что фундаментальная основа конструктивных решений, которые касались механизмов японских кораблей, была заложена британскими специалистами. Приоритет в проектировании отдавался проверенным и надежным решениям, которые бы исключали серьезные проблемы при эксплуатации уже боевых единиц. Поэтому на боевых кораблях императорского флота не было уникальных энергетических установок с высокими параметрами пара (как немецкий «Адмирал Хиппер», американские «Кливленд», «Новый Орлеан» и «Балтимор») или линейных кораблей с дизельными двигателями (броненосные корабли типа «Адмирал Шеер»), которые иногда встречались в составе других флотов. Любопытно, что любое решение сначала применялось на наземных станциях, потом отработывалось на вспомогательных судах и только после решения всех технических проблем и всестороннего изучения собранной информации аккуратно переносилось на боевые корабли.

Разработкой и техническим сопровождением при размещении заказов на изготовление и эксплуатацию занималась четвертая секция Морского Технического Департамента (МТД). Секция охватывала проблемы судовой энергетики в целом и вела проектирование как судовых котлов, так и турбозубчатых агрегатов (ТЗА). В дальнейшем целесообразно эти два направления рассмотреть

подробнее – начнем с судовых котлов, а затем перейдем к турбинам.

При создании судовых котлов, в свое время, за основу, опять же не без влияния британских специалистов, был взят водотрубный паровой котел Ярроу, который помимо хороших характеристик, надежности и крайне низкой взрывоопасности имел значительный резерв по модернизации и развитию в техническом плане. Первый котел МТД спроектировал в 1902 году, который получил обозначение «Канпон». Конструктивно он представлял собой видоизмененный котел схемы Ярроу с 3-мя коллекторами, расположенными по схеме треугольника. Верхний коллектор был пароводяным (парообразующим) круглого сечения, а нижние коллекторы были водяными с плоскими верхними стенками.

При проектировании был учтен опыт эксплуатации аналогичных котлов на судах Императорского флота английской постройки. Так было выявлено, что прямые трубки котла страдали от неравномерного расширения при пуске и остановке котла, и со временем вальцованное соединение у верхнего парового коллектора давало течи. Применение сварного соединения кипятильных труб с коллектором также не сняло проблемы полностью – материал не выдерживал и давал трещины от сварного шва вдоль трубок. Прямые трубки заменили на изогнутые, конструкция стала менее жесткая и более гибкая к температурным деформациям. Так же уход от прямых трубок облегчил сборку котла при изготовлении и их замену на случай ремонта. Такие котлы

**Крейсер «Такао» на якоре в Сукумо-бей,  
11 мая 1937 года**



**Тяжелый крейсер «Новый Орлеан» в  
районе Гавайев, 8 июля 1942 года**



«Карманный» линкор типа «Дойчланд» с дизельной силовой установкой



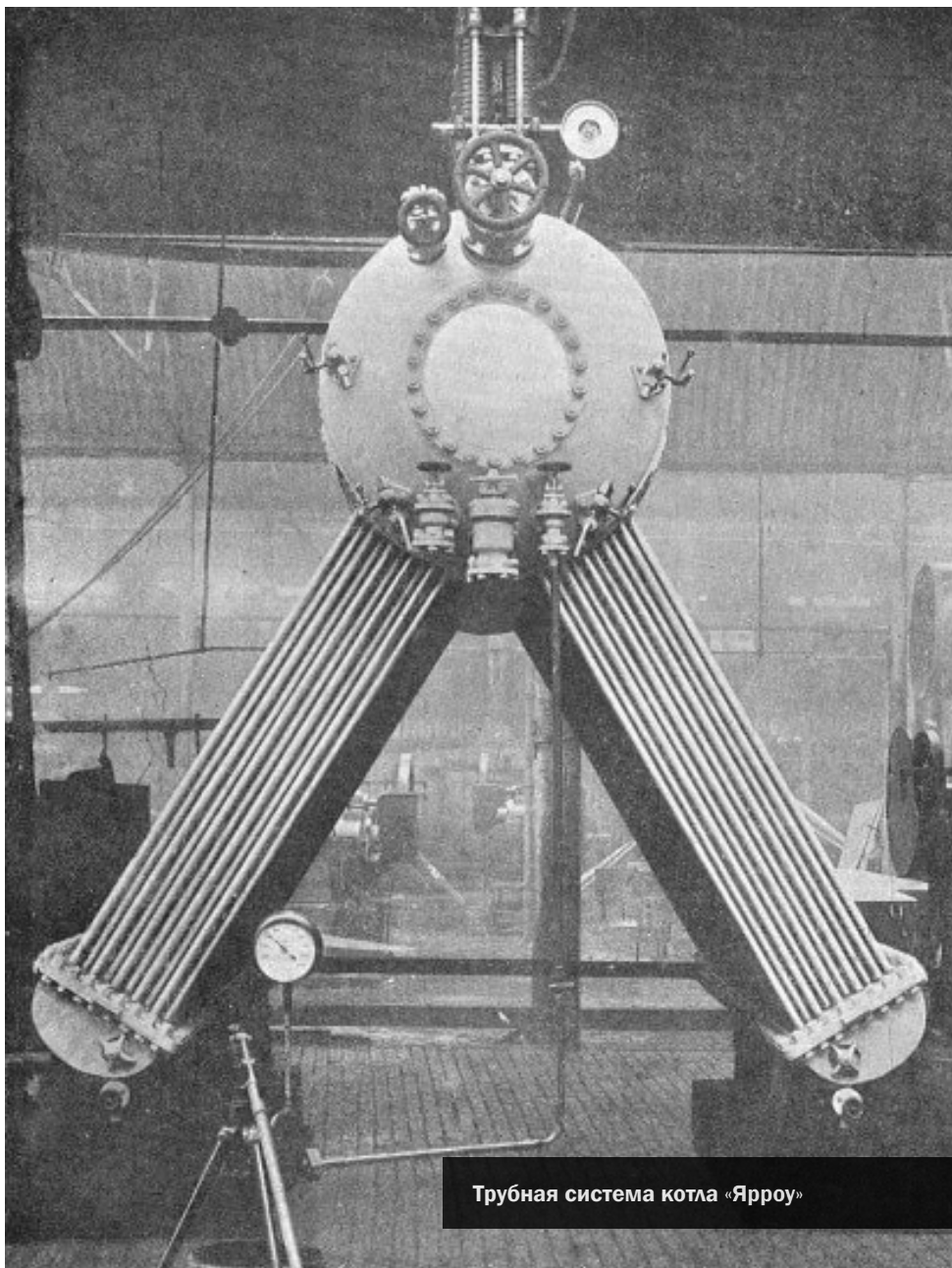
получили обозначение «Кампон 1 Го» и устанавливались большой серией на 375-ти тонные японские эсминцы постройки 1904-1905 гг.

Несмотря на модернизацию начальной схемы, эти котлы доставили много проблем при эксплуатации – в месте стыка плоской панели с цилиндрической частью нижних водяных коллекторов, который являлся концентратором напряжений, регулярно появлялись трещины. После экспериментов нижние водяные коллекторы также стали изготавливать круглого сечения, как и верхний, и более таких массовых и серьезных проблем котлы данного типа не доставляли. Доработанный котел получил обозначение «Кампон Ро Го» и стал стандартным для всех кораблей японского флота вплоть до окончания войны.

Котел «Кампон Ро Го» мог выпускаться в 3-х вариантах: большой, средней и малой версии, в зависимости от типа корабля. Характеристики по давлению были абсолютно средними. В то время как специалисты Германии и США экспериментировали с котлами, работающими на давлении до 100 атмосфер, японские котлы работали на давлении 19,3 атм («Кампон Ро Го» большой версии для линкоров) и 18,3 атм – версии котлов для крейсеров и эсминцев.

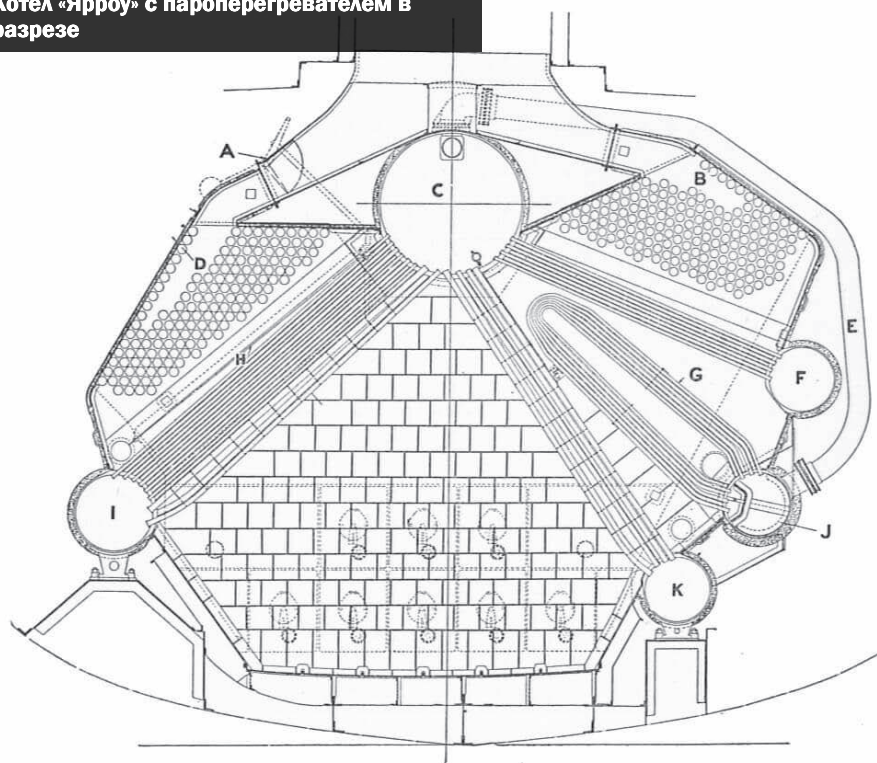
Японские инженеры тем не менее прекрасно понимали, что использование перегретого пара давало серьезные плюсы в экономии топлива. Так они все-таки решились на использование котлов «Кампон Ро Го» с пароперегревателем, установленным в топке котла и повышающим температуру пара выше на 37 градусов от нормальной при установленном рабочем давлении. Такой, казалось бы, незначительный перегрев сулил экономию топлива на расчетные 10 %. А ведь не надо забывать, что для Тихого океана дальность плавания, напрямую зависящая от запасов топлива и экономичности ЭУ кораблей, была одним из основных боевых показателей в японском флоте.

Котлы с пароперегревателями были установлены на крейсера типа «Фурутака». Однако использование перегрева поставило перед инженерами ряд вопросов, с которыми столкнулись и специалисты-энергетики



Трубная система котла «Ярроу»

Котел «Ярроу» с пароперегревателем в разрезе

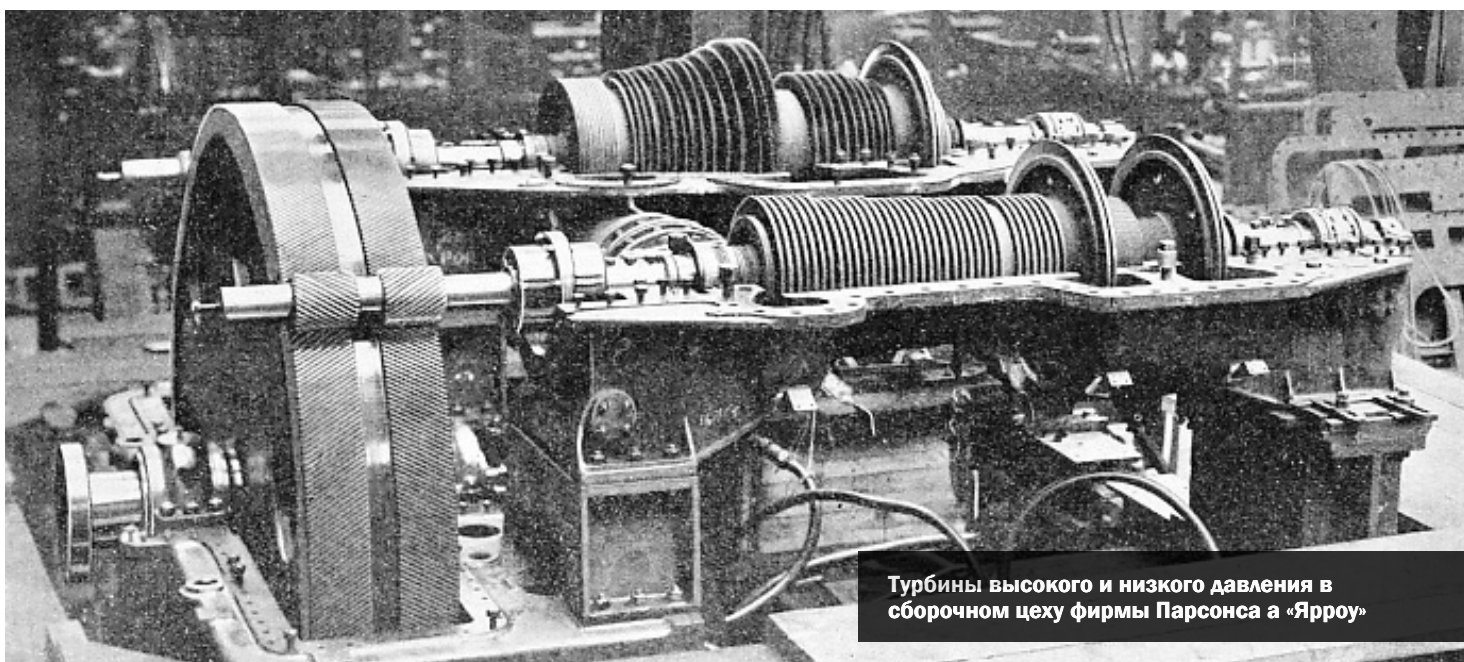
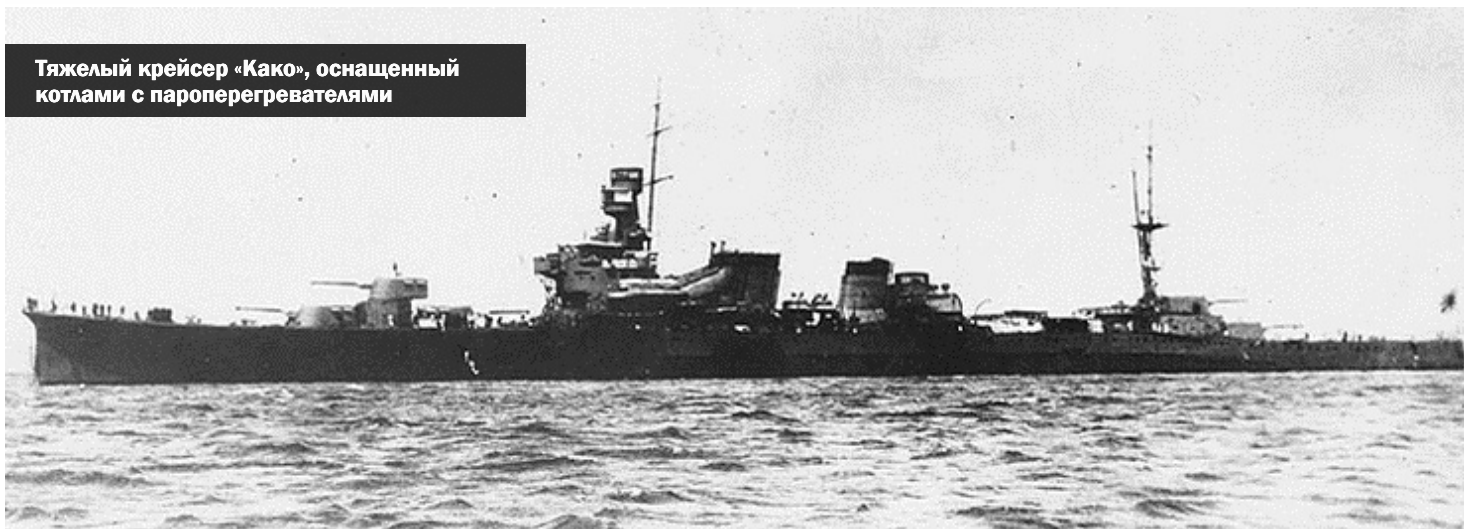


других стран – повышение температуры резко увеличивало скорость коррозии трубок пароперегревателей из-за активного выноса растворенных в питательной воде солей на их поверхность и интенсификации процессов так называемой пароводяной коррозии. Решение этих проблем заняло довольно много времени, и ЭУ с перегретым паром на крейсерах стали использоваться только на крейсерах типа «Могами», а на крейсере «Атаго», как и на всех кораблях типа «Миоко» и «Такао», ЭУ работали на обычных параметрах пара.

Основным видом топлива был мазут, но уголь все еще закладывался при проектировании. Для крейсеров это было актуально только для типа «Фурутака», на котором были установлены два котла, работающих на угле, которые затем были демонтированы в ходе модернизации в 1936 году. Подобная «многотопливность» в ЭУ «вашиingtonских» крейсеров больше не использовалась ни на одном типе.

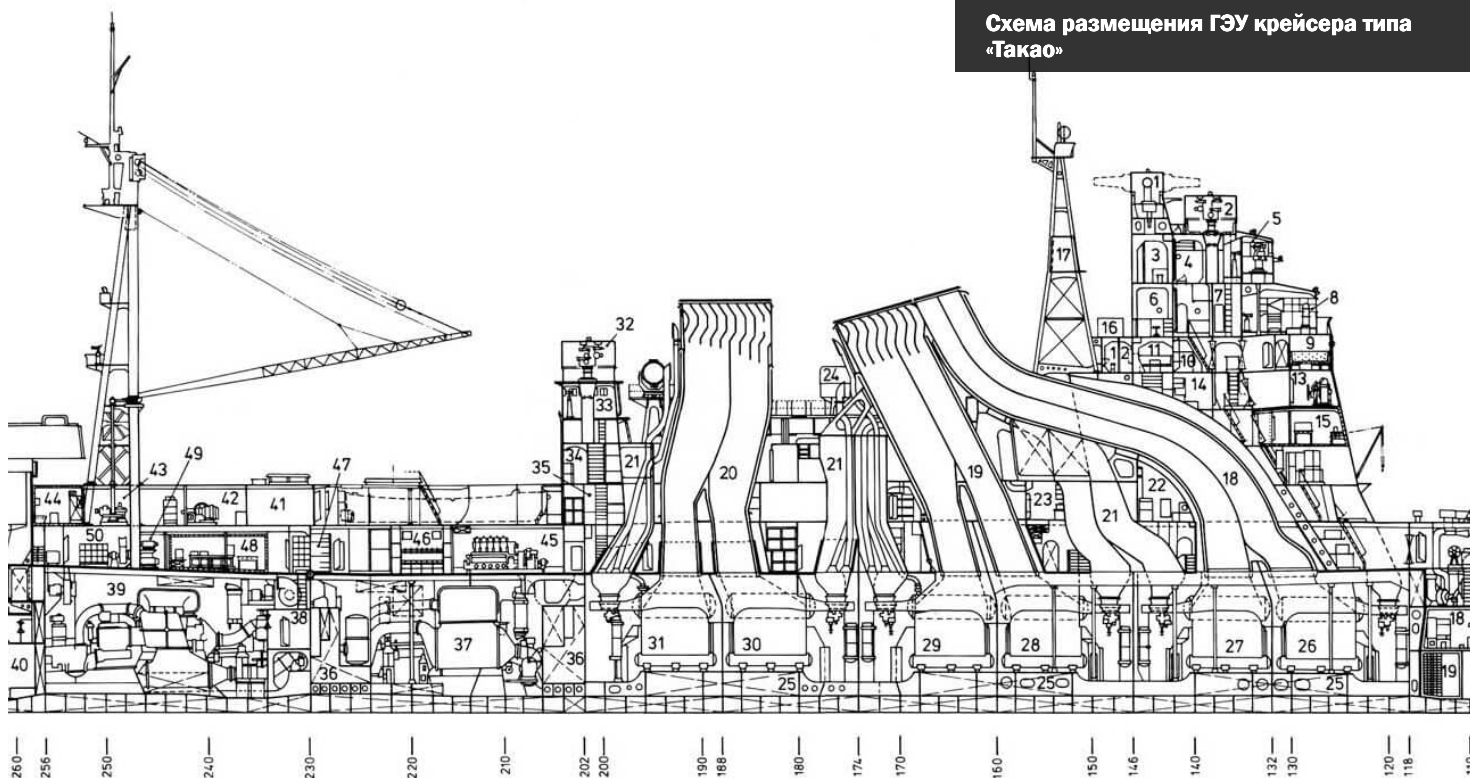
Что касается паровых турбин, то и здесь японским инженерам пришлось найти свой путь. Работы по переходу флота на турбины начались в Японии в 1907 году. Поскольку промышленность на тот период оказалась в роли «догоняющей» стороны, то помимо характерных проблем, с которыми столкнулись все ведущие флоты (совмещение высокой скорости вращения турбин с нужной скоростью винтов и повышение коэффициента

Тяжелый крейсер «Како», оснащенный котлами с пароперегревателями



Турбины высокого и низкого давления в сборочном цеху фирмы Парсонса а «Ярроу»

Схема размещения ГЭУ крейсера типа «Такао»



Во время строительства «Такао» - сооружение замысловатой дымовой трубы, 21 сентября 1931 года



полезного действия турбины на малых и крейсерских ходах для экономии топлива), японским инженерам приходилось наверстывать отставание в общей культуре производства, технологиях обработки и сварки легированных сталей и металлургии.

Проблему с различной скоростью вращения турбин и валов первоначально решали увеличенным диаметром ротора, который напрямую соединялся с гребным валом, а начиная с кораблей «программы 1916 года» турбозубчатые агрегаты (ТЗА) выполнялись по схеме полного редуцирования, т.е. турбины соединялись с гребными валами через редукторы. Применение редукторов позволило существенно сократить габаритные размеры ТЗА и повысить количество их оборотов с 200-300 до 3000 об/мин.

Вопрос с повышением КПД ТЗА также был решен довольно стандартно – на турбинах реактивного действия закладывалась отдельная ступень

крейсерского хода или же монтировалась турбина крейсерского хода, соединяемая с валом через сцепление. Турбины активного действия оказались проще в регулировании – для обеспечения крейсерской скорости было достаточно заглушить необходимое количество паровых сопел на рабочем колесе ротора.

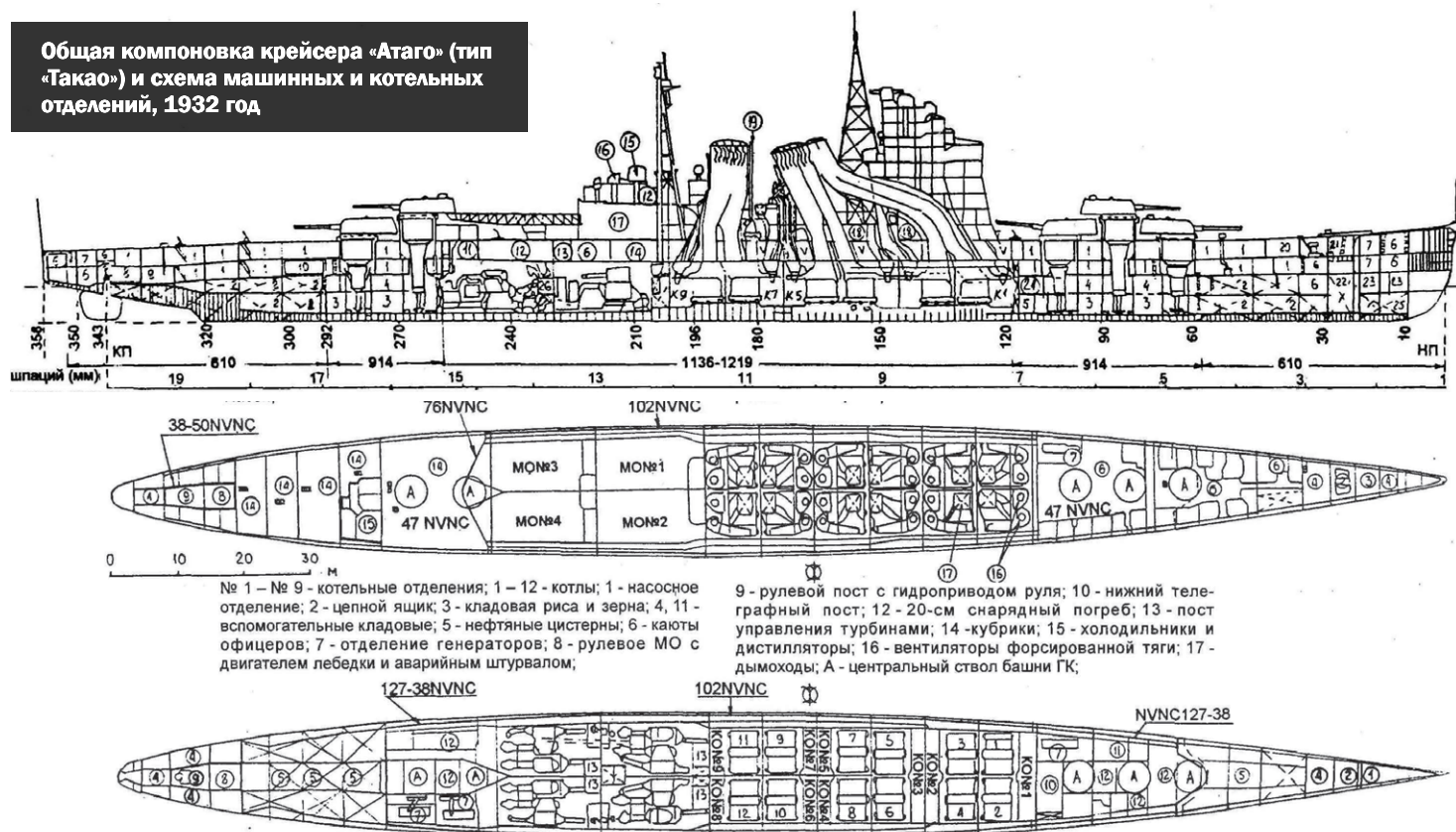
Первоначально использовались готовые турбины, полностью спроектированные и изготовленные на фирмах Парсонса и Кертиса, а по мере развития технологических и инженерных возможностей промышленности приступили к их изготовлению по лицензии. Несмотря на то, что оба типа турбин выдавали практически одинаковые характеристики, они имели принципиальные отличия по типу действия (турбина Парсонса была реактивного действия, а Кертиса – активного), что требовало различных подходов в обеспечении требуемых параметров ЭУ

на крейсерских ходах и различных требований к качеству подготовки производства при их изготовлении.

Работы с турбинами для японских крейсеров вела все та же Четвертая секция МТД. Стремясь к стандартизации конструкций, по аналогии с котлами, при строительстве в 1922-м году крейсеров-скаутов «Фурутака» и однотипного с ним «Како» японские инженеры намеренно использовали на них различные типы турбин. На «Фурутаке» в составе ТЗА устанавливалась турбина Парсонса, разработанная в Англии и изготовленная по лицензии фирмой «Мицубиси», а на его сестершип «Како» смонтировали ТЗА на турбинах Кертиса, также спроектированных за рубежом и произведенных по лицензионному соглашению японцами из «Кавасаки».

Опыт эксплуатации и производства показал, что турбины Парсонса сложнее в производстве, требуют особой точности при изготовлении и сложные

## Общая компоновка крейсера «Атаго» (тип «Такао») и схема машинных и котельных отделений, 1932 год



при осевой балансировке. Подобные операции нередко заканчивались поломкой лопаток. В довершение ко всему ТЗА на турбинах Парсонса передавали значительные осевые усилия на валы и редукторы, что требовало принятия дополнительных конструктивных мер к их компенсации. Неудивительно, что крейсера типа «Фурутака» стали последними в Императорском флоте, которые были оснащены турбинами, спроектированными иностранными специа-

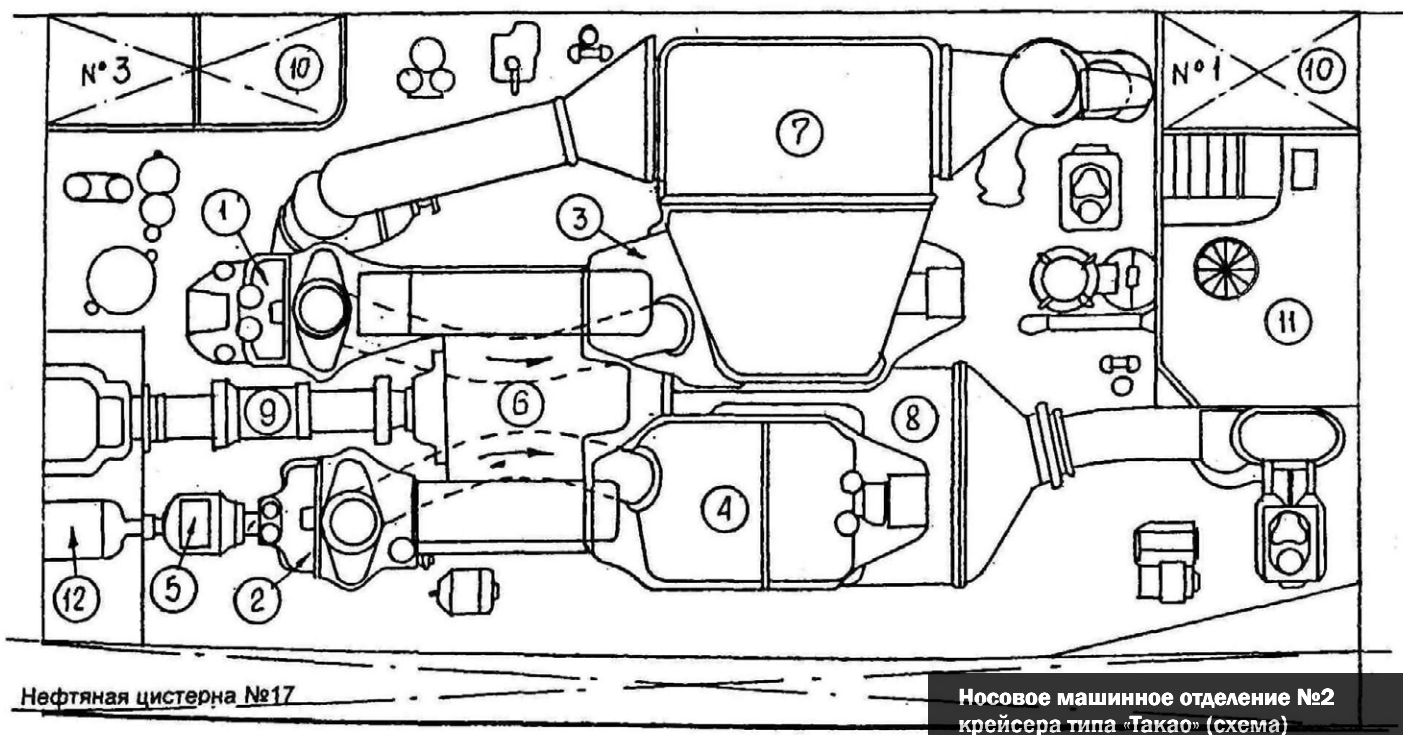
листами. Накопленного опыта к 1922 году оказалось достаточно, чтобы для следующих японских крейсеров «вашигтонского типа» спроектировать ТЗА собственными силами.

Но давайте вернемся к героям нашего выпуска, крейсерам типа «Такао», и более подробно познакомимся с их энергетическими установками.

Как мы уже отмечали, ГЭУ крейсера «Атаго» (как и всех однотипных ему крейсеров) была выполнена по 4-х вальной схеме и являлась дальней-

шим развитием механизмов, устанавливаемых на крейсерах типа «Миоко». Основным отличием являлось отсутствие электромоторов, которые служили для вращения внутренних гребных валов на крейсерском ходу в целях снижения сопротивления.

Главная энергоустановка крейсера состояла из 4-х ТЗА (турбины типа «Кампон» активного типа собственной разработки) расположенных в отдельных машинных отделениях (два носовых и два кормовых), раз-

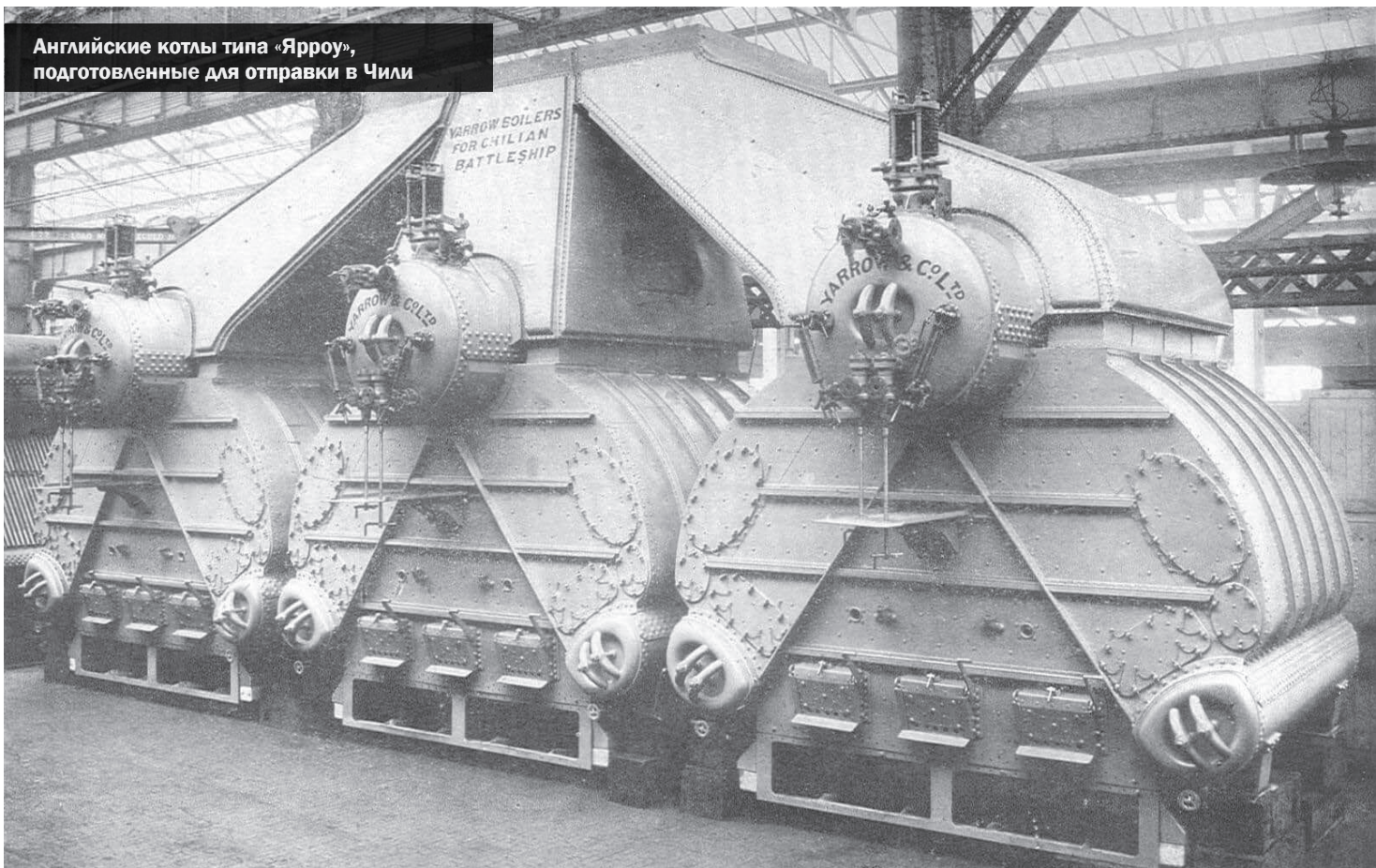


Нефтяная цистерна №17

Носовое машинное отделение №2 крейсера типа «Такао» (схема)

1, 2 - внутренняя и внешняя ТВД; 3, 4 - внутренняя и внешняя ТНД; 5 зубчатый редуктор ТКХ; 6 - главный редуктор; 7, 8 - конденсоры; 9 - внешний гребной вал правого борта; 10 - цистерна питательной воды; 11 - пост управления главными турбинами; 12 - турбина крейсерского хода (ТКХ)

Английские котлы типа «Ярроу»,  
подготовленные для отправки в Чили

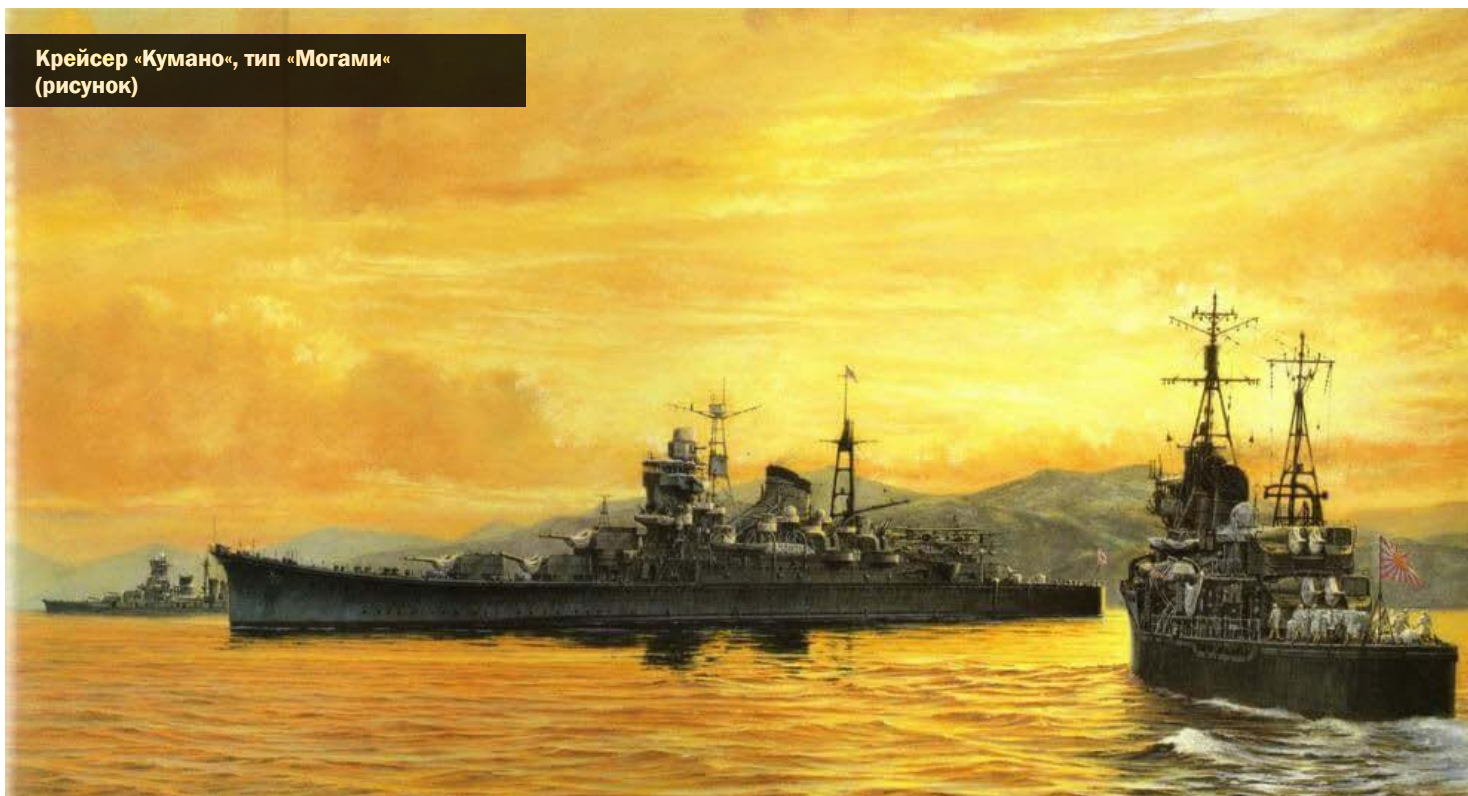


деленных поперечными и продольными переборками, общей мощностью 130 000 л.с. при 320 об/мин на гребных валах. Каждое машинное отделение (МО) работало на отдельный гребной вал. Средние валы приводились от кормовых машинных отделений, а наружные от носовых. Машинное отделение включало в себя по две турбины высокого (ТВД) и низкого (ТНД) давления, подключенных к одному главному редуктору, который понижал обороты с 2 000 об/мин для ТНД и 3 000 об/мин для

ТВД до 320 об/мин на валу. Отработанный пар поступал в конденсоры типа «Унифлюкс». Турбина крейсерского хода (ТКХ) мощностью 7 050 л.с. при 170 об/мин через разъединяемый зубчатый редуктор соединялась с валом внешней ТВД. При переходе с крейсерского хода на полный, зубчатый редуктор ТКХ разъединялся, и пар на нее не подавался. Отметим, что машинные отделения № 3 и № 4, приводившие внутренние валы, турбинами крейсерского хода не оснащались. Для снижения

сопротивления внутренние валы вращались от установленных на них «индукционных» турбин, работающих от выхлопа пара с ТКХ. Однако при переходе с крейсерского хода на полный из-за резкого возрастания числа оборотов и ошибочных действий экипажа нередко случались аварии, и в итоге, в процессе модернизации в 1937-1938 годах, «индукционные» турбины демонтировали. Лопатки турбин изготавливались из нержавеющей улучшенной стали «типа В» в отличие от

Крейсер «Кумано», тип «Могами»  
(рисунок)



Английский тяжелый крейсер «Кент»



Немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», Норвегия, 1942 год



**Французский тяжелый крейсер «Дюпле»  
(тип «Сюффрен»)**



лопаток турбин крейсеров типа «Фурутака», в которых использовалась фосфористая бронза.

Турбины питались насыщенным (не перегретым) паром, вырабатываемым 12-ю трехколлекторными котлами «Кампон Ро Го» с нефтяным отоплением и рабочим давлением пара 20 бар. Котлы располагались в 9 котельных отделениях, три носовых отделения имели по 2 котла, остальные – по одному. Каждый котел оснащался 11-ю форсунками полного хода с производительностью 5,5 т/ч и четырьмя форсунками для крейсерского хода, с производительностью 1,2 т/ч. Работа на форсированном режиме обеспечивалась двумя дополнительными вентиляторами с производительностью по 1 150 м<sup>3</sup>/мин.

Первоначально ЭУ оснащалась вспомогательным котлом такого же типа, как и на крейсерах «Миоко», установленным на уровне верхней палубы, но с рабочим давлением в 14 бар, от которого для улучшения остоичивости отказались, и в 1936 году он был демонтирован.

Число и мощность генераторов, по данным Э. Лакруа, на крейсере «Атаго» и его сестершипах в сравнении с крейсерами типа «Миоко» были увеличены с 735 кВт до 1 225 кВт (напряжение в сети 225В), для чего использовались четыре генератора по 250 кВт (от двигателей внутреннего сгорания) и один дизель-генератор на 225 кВт.

Если сравнить с ЭУ тяжелых крейсеров других стран, то можно сделать вывод, что по мощностным

характеристикам судовой энергетики крейсера типа «Такао» («Атаго») не уступали своим одноклассникам. Общую оценку качества инженерных решений проще провести по эффективности использования топлива. Мы сопоставили данные по расходу на милю при крейсерском ходе нескольких крейсеров: «Атаго» (Япония), «Новый Орлеан» (США), «Йорк» и «Кент» (Великобритания), «Сюффрен» (Франция) сведа их в таблицу 1.

Отметим, что в справочниках для крейсера «Атаго» при запасе нефти 2 645 т ожидаемая дальность плавания указывается в 8 000 миль (14 узлов), однако нами в таблице учтено, что из-за перегрузки реальная дальность крейсеров данного типа была примерно на 1000 миль меньше (по данным Э. Лакруа).

Как видно из таблицы, наиболее явный противник – американский крейсер в среднем тратил на прохождение одной мили при крейсерском режиме на 0,06 тонны топлива меньше, что в процентном соотношении составляет порядка 16 %.

Для британских крейсеров это преимущество было еще больше, даже если сравнивать данные для крейсера «Йорк», так как сравнение с КР типа «Кент» было бы не совсем правильным, учитывая расчеты для 12-узловой экономической скорости. Это существенная величина, которая, в принципе, показывает разницу в качественном исполнении крейсерских ЭУ разных инженерных школ. Хотя будет справедливым

признать, что на тот период именно США стали мировым лидером в этой области – они не только перевели судовые котлы на перегретый пар, но и успешно решили технические проблемы, с ним связанные.

Как уже упоминалось, японцы использовали наследие британских специалистов (которые, кстати, тоже следовали консервативной линии в ЭУ своих кораблей) и старались использовать проверенные решения, и на использование перегретого пара, сулившего существенную экономию топлива, перешли после полноценных испытаний и решения всех сопутствующих технических проблем. Подобный подход вполне себя оправдал в отличие от тех же немецких конструкторов, поставивших на высокие параметры пара ЭУ тяжелых крейсеров типа «Адмирал Хиппер», которые вместо экономии получили постоянные проблемы, а фактический расход топлива не только не оправдал ожидания, но и превысил таковые в случае использования насыщенного пара. Так что проигрывали японские крейсера в экономичности не так и много, но зато серьезных проблем и жалоб со стороны флота на эксплуатацию не поступало. В целом же можно заключить, что, конечно же, ЭУ крейсера «Атаго» и остальных тяжелых крейсеров типа «Такао» нельзя отнести к лучшим в японском флоте, однако эти корабли оправдали в целом возложенные на них задачи и вполне достойно выглядели на фоне крейсеров других морских держав.

**Таблица 1**

**Сравнительные данные по эффективности использованию топлива**

Крейсер	Запас нефти	Дальность хода, миль	Расход на милю
«Атаго», Япония	2 645 т	7 000 (14 узлов)	0,38 т
«Новый Орлеан», США	3 269 т	10 000 (15 узлов)	0,32 т
«Йорк», Великобритания	1 900 т	10 000 (14 узлов)	0,19 т
«Кент», Великобритания	3 425 т	13 300 (12 узлов)	0,257 т
«Сюффрен», Франция	1 800 т	4 600 (15 узлов)	0,39 т

# Крейсер «Атаго» в огне сражений на Тихом океане

Mraaaaak, S\_Alex\_D

Панорама ВМБ Куре (рисунок Ю. Такеши, предположительно)



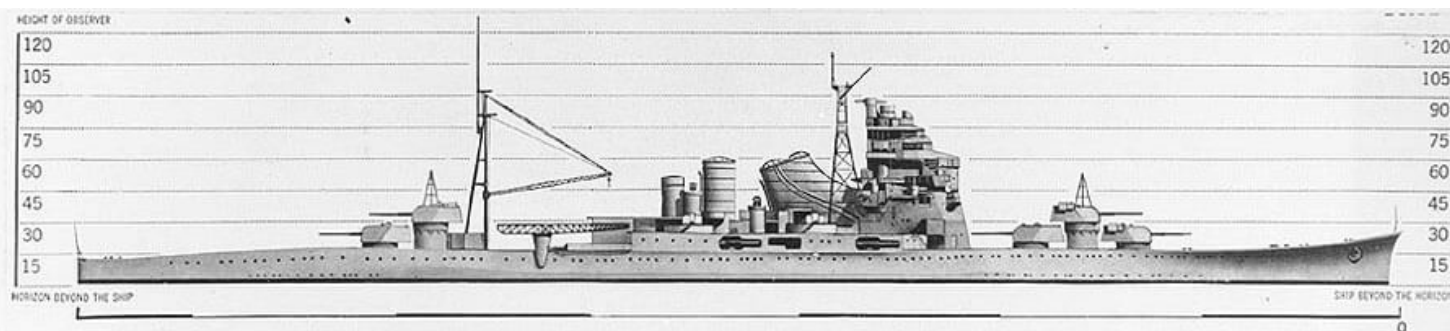
Любой бой или сражение, как правило, результат большой плановой работы по его подготовке и обеспечению, как и война, которая, казалась бы, начинается случайно, однако к ней страны готовятся постепенно и планомерно. Разрабатываются оперативные планы, строятся заводы и оборудуются территория, создаются новые вооружения, спускаются на воду и вступают в строй корабли. Казалось бы, что созданные для решения конкретных задач в будущей войне корабли, самолеты, танки и другая военная техника должны оптимально соответствовать тому, что затем им предстоит выполнить. Однако на деле уже в ходе боев и сражений какая-то техника восхищает современников своими боевыми возможностями, а другая – наоборот, остается или невостребованной, или не получает

шанса реализовать свой потенциал. Знакомясь с историей боевой службы крейсера «Атаго», невольно приходит мысль, что случилось именно так. Наиболее современные и мощные тяжелые крейсера японского Императорского флота (будем считать, что крейсера типа «Могами» и «Тоне» все же имели несколько иные задачи) так и не получили возможности в полной мере проявить себя в сражениях Второй мировой, заботливо оберегаемые командованием для решающей минуты, как и линкоры типа «Нагато», «Ямато» и линкор «Тирпиц». Однако когда эта минута наступила, судьба распорядилась таким образом, что эти «бесценные» боевые единицы были утрачены быстро и без какой-либо пользы. Но не будем торопиться, а давайте познакомимся с основными вехами в боевой службе тяжелого крейсера

японского Императорского флота «Атаго», представив его судьбу в датах и событиях, используя имеющиеся источники. При этом мы не претендуем на полноту изложения и его новизну, в настоящее время достаточно сведений по данному кораблю, возможно, позже в ходе дискуссий мы внесем дополнения и изменения. Итак, здесь мы кратко представим наиболее важные события в «жизни» этого тяжелого крейсера, а в последующих статьях представим наиболее яркие моменты (и победы, и гибель) более подробно.

**28 апреля 1927** – на военно-морской верфи в Куре был заложен один из новых 10 000-тонных крейсеров по проекту «Усовершенствованный Миоко».

**16 июня 1930 года** – корабль был спущен на воду и получил название «Атаго», по традиции



LENGTH—657'0" OA—650'0" WL  
BEAM— 62'4"  
DRAFT— 19'8" (MAXIMUM)  
16'5" (MEAN)

DISPLACEMENT—  
9,850 TONS (STANDARD)

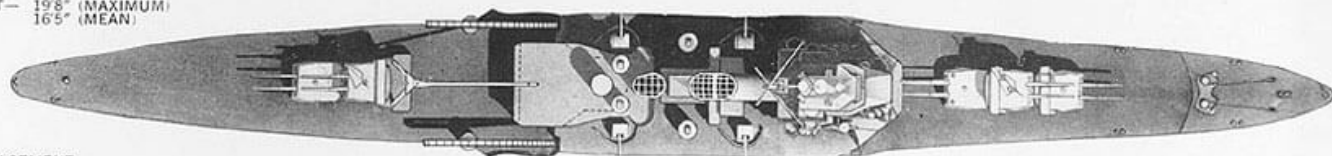


Схема нового японского крейсера типа «Такао» (справочника)

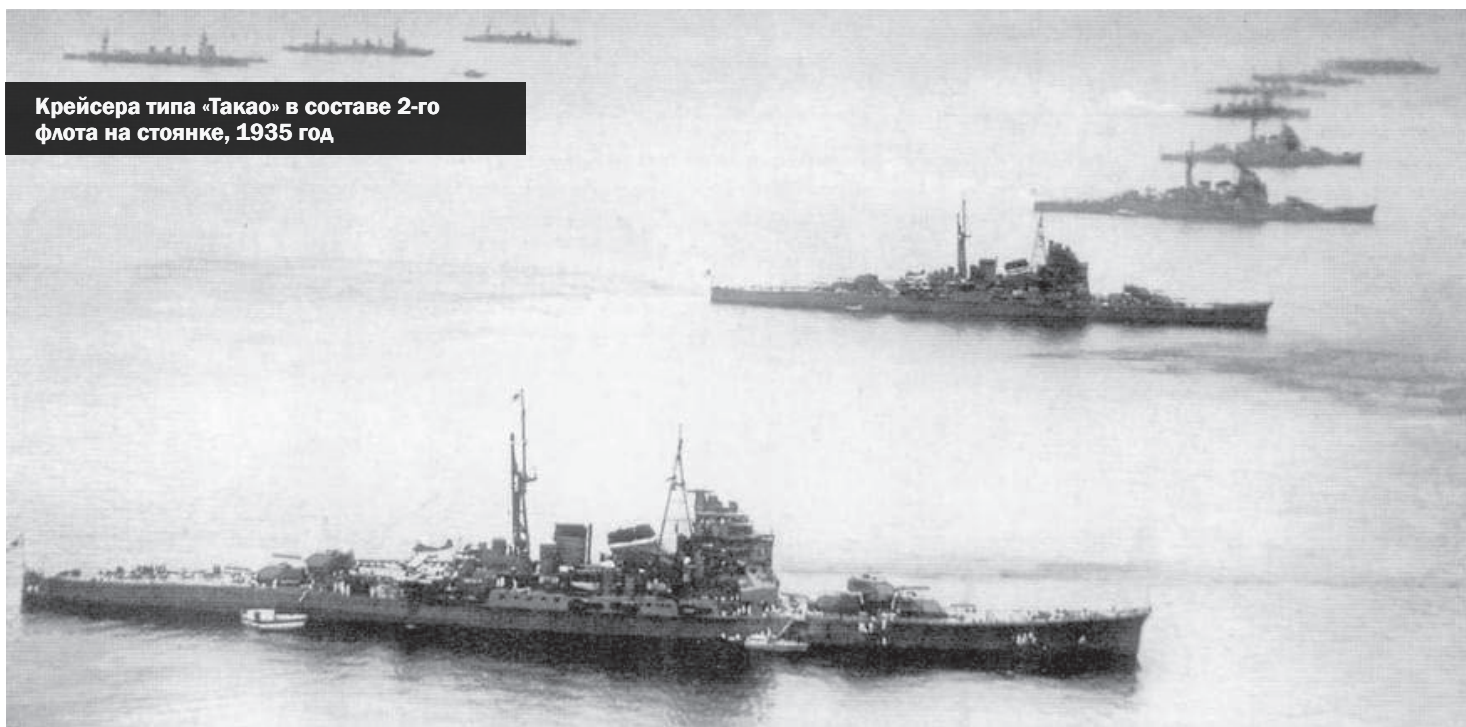
Тяжелый крейсер «Атаго» на якорной стоянке в Куре, 30 марта 1932 года

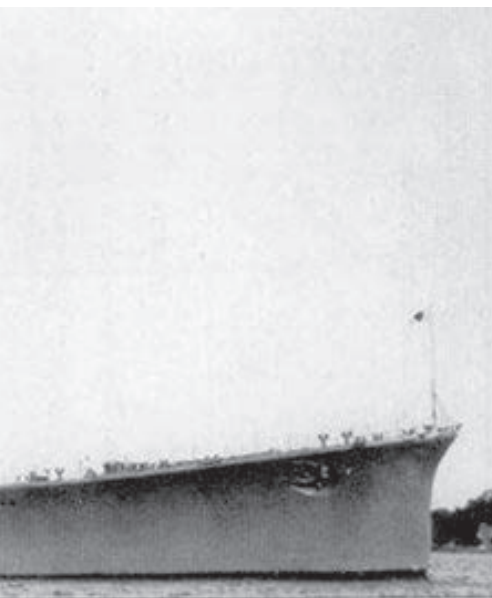


Крейсер «Атаго», апрель 1932 года



Крейсера типа «Такао» в составе 2-го флота на стоянке, 1935 год





японского флота получив его в честь горы на юго-востоке о. Хонсю.

**30 марта 1932 года** – крейсер вступил в строй и вошел в состав 4-й эскадры крейсеров Второго флота.

**Апрель 1933 года** – участие в опытовых стрельбах, чтобы выяснить причину разброса снарядов у кораблей данного типа.

**15 ноября 1935 года** – крейсер «Атаго» выведен в резерв. До апреля 1938 года находится на базе флота в Йокосуке. В этот период с 16.12.1935г. по 10.03.1936 г. КР находился в распоряжении командующего 5-й эскадры крейсеров.

**26 октября 1936 года** – крейсер посетил император Хирохито (Сева).

**С 5 апреля 1938 года по март 1939 года** – в Майдзур на верфи флота крейсер прошел модернизацию. Был усилен корпус, сделали новые були, часть которых заполнили стальными водонепроницаемыми трубами, часть использовали в системе контрзатопления, демонтировали ангар для ГСМ, кормовые надстройки, продлили шельтердек (зенитную палубу) до башни 203-мм орудий № 4, на котором разместили оборудование для эксплуатации и хранения трех ГСМ, полностью переделали верхнюю часть носовой надстройки (для облегчения веса ее конструкций), установили новые приборы управления огнем для 203-мм орудий.

**20 марта 1939 года** – корабль перешел в Йокосуку, где на верфи флота укоротили грот-мачту, заменили 40-мм автоматические орудия на 13,2мм пулеметы, демонтировали ТСД крейсерского хода, на платформах рядом с дымовыми трубами установили восемь (4x2) 25-мм зенитных автоматов, заменили двухтрубные на четырехтрубные ТА 610-мм и катапульты «Куре 2» мод. 3 на «Куре 2» мод. 5.

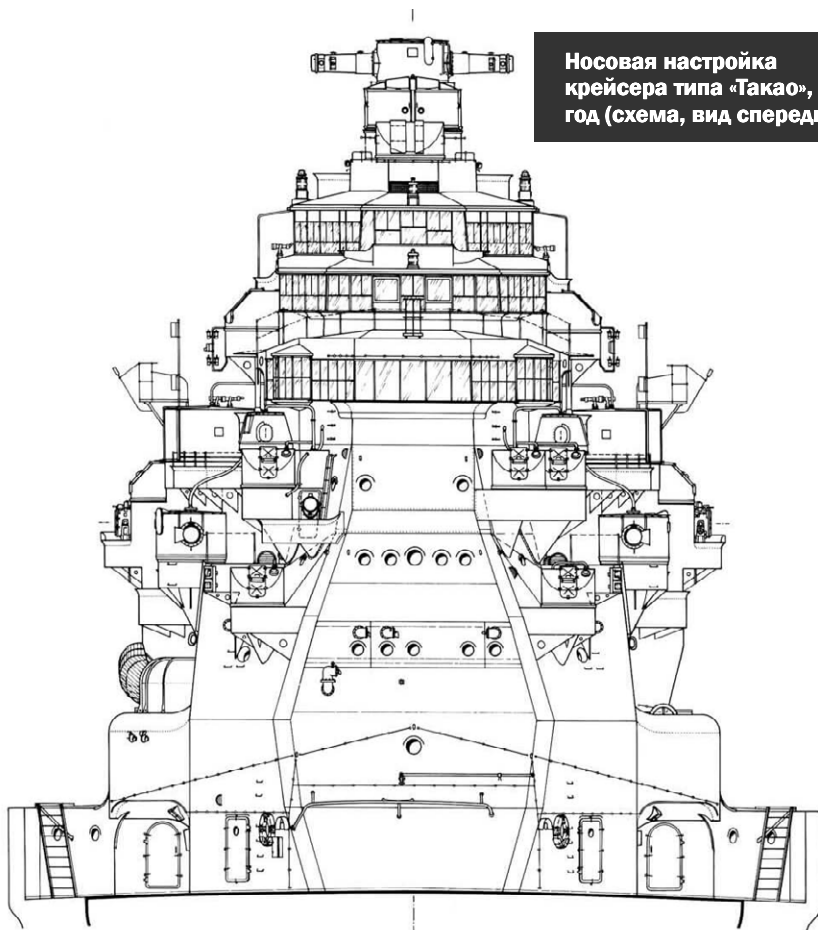
**30 октября 1939 года** – крейсер «Атаго» вошел в состав 4-й ДКР Второго флота. До сентября 1941 года оставался в водах Метрополии и лишь в периоды с марта по апрель 1940 года и с 2 января по 25 мая 1941 года обеспечивал операции армии у побережья Южного Китая, базируясь в заливе Ариакэ.

**С 15-го по 22 сентября 1941 года** – в Йокосуке на верфи флота провели доковый ремонт.

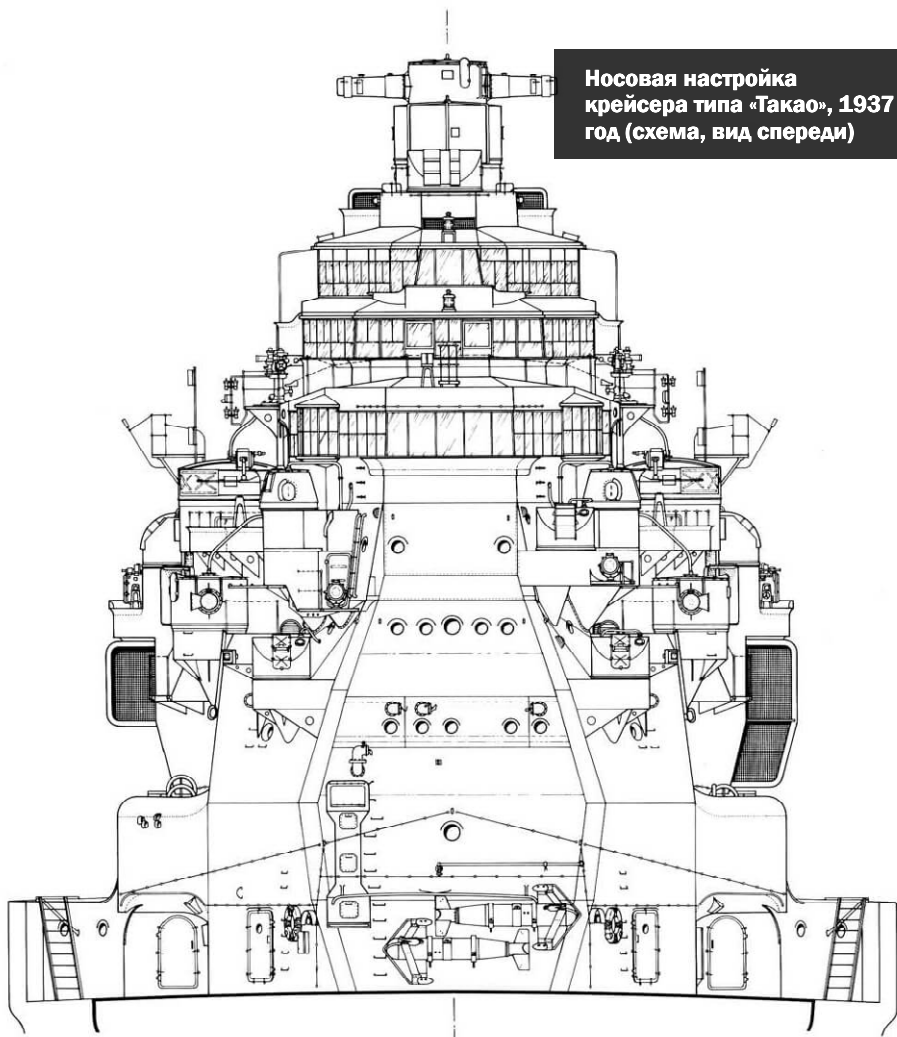
**6 октября 1941 года** – корабль возглавил 4-ю эскадру крейсеров.

**19 ноября 1941 года** – крейсер перешел в бухту Саеки, затем в Бако на Пескадорских

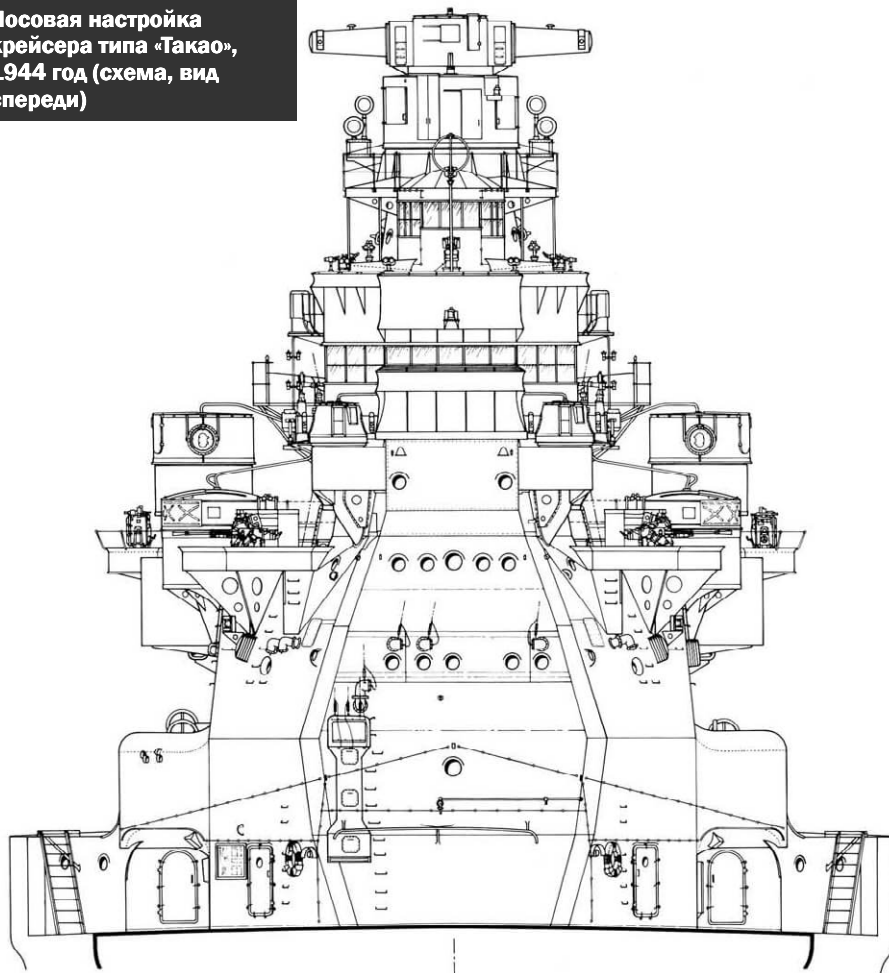
Носовая настройка  
крейсера типа «Такао», 1934  
год (схема, вид спереди)



Носовая настройка  
крейсера типа «Такао», 1937  
год (схема, вид спереди)



Носовая настройка  
крейсера типа «Такао»,  
1944 год (схема, вид  
спереди)



о-вах, где стал флагманом командующего Главными Силами Объединенного Экспедиционного флота вице-адмирала Н. Кондо.

**С 4-го (по другим данным, 7-го) по 11 декабря 1941 года** – «Атаго» обеспечивал оккупацию Филиппин и Малайи, крейсируя в районе к югу от Пуло-Кондора. Затем он принял в бухте Камрань топливо и с 14-го по 17 декабря прикрывал переход Второго Малайского соединения (КОН), высадку в Кучинг и Мири (на о. Борнео).

**9-10 декабря 1941 года** – участие в перехвате британских кораблей соединения «Z».

**18 декабря 1941 года** – корабль возвратился в Камрань.

**1942 год**

**С 8-го по 18 января 1942 года** – Атаго перешел в Палау с заходом в Бако (с 11 по 14 января 1942 года) для пополнения запасов топлива.

**18-21 февраля 1942 года** – вместе с Главными Силами Объединенного Экспедиционного флота совершил переход в Кендари.

**С 25 февраля по 10 марта 1942 года** – крейсер в составе Соединения Южного района в районе к югу от о. Ява участвует в операции по поиску и уничтожению боевых кораблей и торговых судов союзников.

**2 марта** – «Атаго» совместно с «Такао» артиллерийским огнем потопил американский ЭМ «Пиллсбери».

**4 марта** – самостоятельно к югу

от Чилачапы потопил австралийский шлюп «Ярра», английский танкер (6 510 т, 1893 г.) и тральщик MMS 51 (по другим данным, он был затоплен экипажем в Чилачапе), в тот же день захватил голландское торговое судно (1 030 т, 1925 г.).

**18 марта** – направился в Йокосуку с заходом в Баликпапан, Макаassar, Сингапур, Пенанг и Камрань.

**18 апреля** – выход на перехват соединения Хэлси, осуществившего бомбардировку островов Японии.

**С 20 апреля по 15 мая** – в Йокосуке на верфи флота провели текущий ремонт корпуса и механизмов, заменили четыре 120-мм зенитные орудия на 127-мм тип 89 мод. А1, изменили систему хранения и подачи боезапаса. После ремонта корабль возглавил Соединение вторжения (Оккупационное соединение) на Мидуэй вице-адмирала Кондо.

**С 28 мая по 11 (по другим данным, 14) июня** – участвовал в неудачной попытке оккупировать Мидуэй. В ходе сражения артиллерия главного калибра «Атаго» не использовалась.

**С 14 июня по 11 августа** – крейсер простоял в Хасирадзиме.

**11-18 августа** – перешел на атолл Трук, где возглавил Главные силы Соединения поддержки Гуадалканала.

**С 19-го (по другим данным 20-го) августа по 5 сентября** – крейсер «Атаго» во главе Главных сил Соединения поддержки Гуадалканала крейсировал севернее Соломоновых о-вов.

**24 августа 1942 года** – принял участие в бою у Восточных Соломоновых о-вов. В бою артиллерия корабля не использовалась, а бортовые ГСМ вели разведку в интересах Соединения.

**5 сентября** – прибыл на Трук.

**9-23 сентября** – «Атаго» вновь крейсирует в составе Главных Сил в районе к северу от Соломоновых о-вов, обеспечивая доставку на о. Гуадалканал подкреплений и ожидая возможного боя с американскими АВ. После завершения операции крейсер перешел в Рабаул, где вошел в состав Передового соединения, призванного оказывать непосредственную поддержку армейским частям на Гуадалканале.

**В период с 11 по 30 октября** – крейсер три раза выходит в море для обеспечения наступления армии на острове.

**26 октября** – принял участие в бою у о. Санта-Крус, но артиллерия ГК корабля не использовалась, бортовые ГСМ осуществляли поиск кораблей противника.

**9 ноября** – крейсер «Атаго» вышел

Крейсер «Атаго» на испытаниях в бухте  
Сукумо, 1932 год



Тяжелый крейсер «Атаго» на якоре, 30 октября 1939 года



в море для дальнего прикрытия перехода крупного конвоя к о. Гуадалканал. В ночь с 14-го на 15 ноября 1942 года он должен был в составе Группы артиллерийского обстрела атаковать аэродром Хендерсон. В бою у о. Саво крейсер нанес незначительные повреждения американскому ЛК «Саут Дакота». На крейсере были выведены из строя два 110-см прожектора и часть 25-мм зенитных автоматов.

После неудачного завершения операции корабль отошел к о. Шортленд и 18 ноября 1942 года возвратился на атолл Трук.

**С 19-го по 24 ноября** – «Атаго» перешел в Йокосуку, где на верфи флота до 18 декабря провели текущий ремонт корпуса и механизмов.

**24 декабря** – крейсер возвратился на атолл Трук.

1943 год

**31 января – 9 февраля 1943 года** – корабль крейсировал в районе к северу от Соломоновых о-вов, обеспечивая эвакуацию гарнизона о. Гуадалканал.

**До июля 1943 года** – «Атаго» простоял в базе Объединенного флота на о. Трук и к участию в боевых действиях не привлекался.

**21-27 июля 1943 года** – переход в Йокосуку, где с 27 июля по 10 августа на верфи флота провели текущий ремонт корпуса и механизмов, до 18 (2х3; 6х2) увеличили число 25-мм зенитных автоматов, установили РЛС тип 21 мод. 2.

После ремонта корабль принял на борт армейские части (около 500 чел.) и 23 августа доставил их на атолл Трук.

**18-25 сентября и 17-26 октября** – крейсер «Атаго» выходил в район атолла Ениветок для отражения возможной высадки американцев

на острова Гилберта. Встречи с противником не произошло.

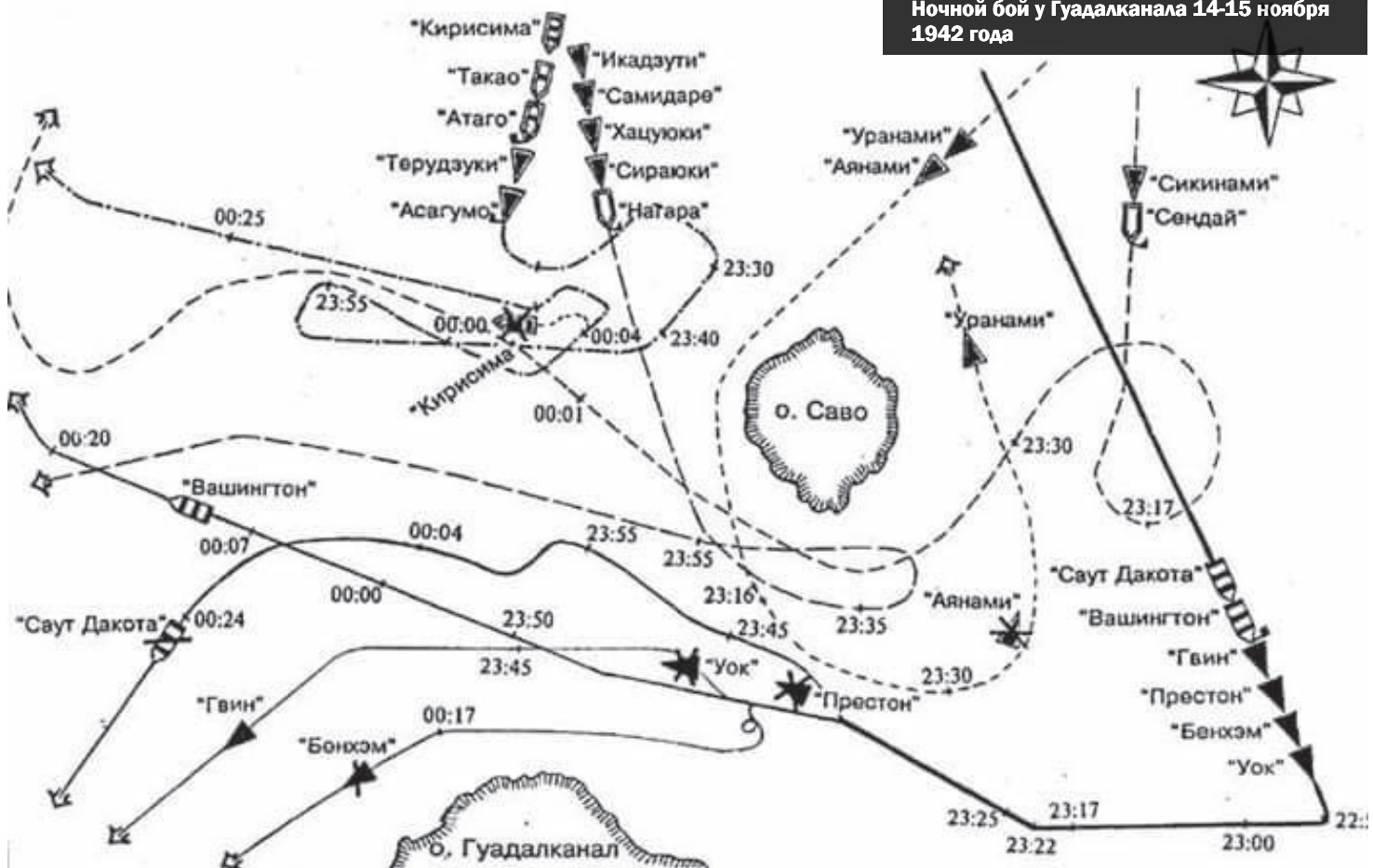
**3 ноября** – крейсер направился в Рабаул для противодействия наступлению противника на Соломоновых о-вах.

**5 ноября** – прибыл в бухту Симпсон (Рабаул) и в тот же день был атакован американской палубной авиацией с авианосцев ОС.38. В атаке приняли участие 97 самолетов с авианосцев контр-адмирала Фредерика Шермана (CV-3 «Саратога» и CVL-23 «Принстон»).

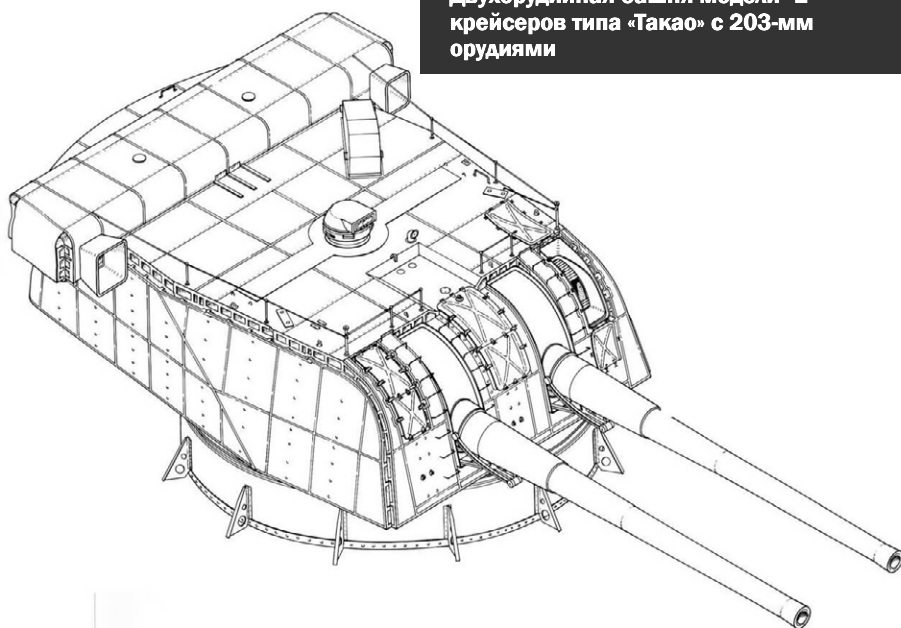
В результате близких разрывов были затоплены отсеки рядом с машинным отделением № 1 и котельными отделениями № 3 и № 9, погибло 22 члена экипажа (включая командира корабля капитана 1-го ранга Накаока) и 64 человека было ранено, обшивка корпуса с правого борта получила множество пробоин.

**7 ноября** – КР «Атаго»

Ночной бой у Гуадалканала 14-15 ноября 1942 года



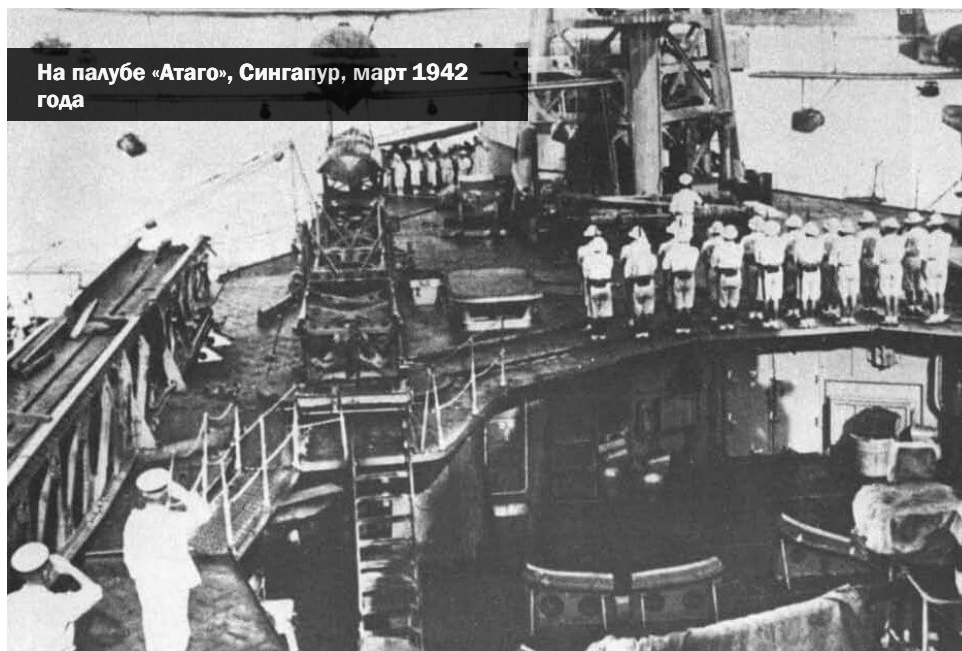
Двухорудийная башня модели «Е» крейсеров типа «Такао» с 203-мм орудиями



Американский эсминец DD227 «Пилсберри» (тип «Клемсон») в составе Азиатского флота, 1937 год



На палубе «Атаго», Сингапур, март 1942 года



возвратился на атолл Трук. **11-14 ноября** – перешел в Йокосуку, где на верфи флота с 16 ноября 1943 года по 24 января 1944 года на крейсере провели восстановительный ремонт. В ходе ремонта увеличили число 25-мм зенитных автоматов до 26 (2x3; 6x2; 8x1) стволов, заварили большую часть иллюминаторов, установили РЛС тип 22 мод. 4.

**1944 год**  
**25 января – 4 февраля 1944 года** – после ремонта КР «Атаго» перешел на атолл Трук, где оставался до 29 марта 1944 года. Затем, ввиду угрозы со стороны американской палубной авиации, перешел в Давао и 9 апреля прибыл в Линга-Роудз.

**10 февраля** – крейсер был атакован подводной лодкой SS-178 «Пермит», которая выпустила четыре торпеды, но безрезультатно.

**6 апреля** – во время очередного перехода в Лингу крейсер был безуспешно атакован американской подводной лодкой SS-247 «Дейс».

**12-14 мая** – перешел в Тави-Тави.

**13 июня 1944 года** – в составе Первого Мобильного флота перешел в пролив Гуимарас, где 17 июня заправился топливом и направился в Филиппинское море.

**19-20 июня 1944 года** – принял участие в сражении в Филиппинском море. Во время боя между АВ артиллерия корабля не использовалась, бортовые ГСМ вели разведку в интересах командующего Первым Мобильным флотом. Все основные сражения этой битвы происходили в воздухе и под водой, надводные корабли практически не принимали участия в битве.

**24 июня** – крейсер вернулся в Хасирадзиму.

**25 июня – 9 июля** – на арсенале флота в Куре увеличили число 25-мм зенитных автоматов до 60 (6x3; 6x2; 30x1) стволов, установили РЛС тип 13 и модифицировали РЛС тип 22 мод. 4.

**8-16 июля** – крейсер «Атаго» перешел в Сингапур, где с 22 по 30 июля на нем провели доковый ремонт.

**В конце июля 1944 года** – корабль возглавил Первую группу Ночного боя Первого дивизиона Ударного Соединения (1-УВ).

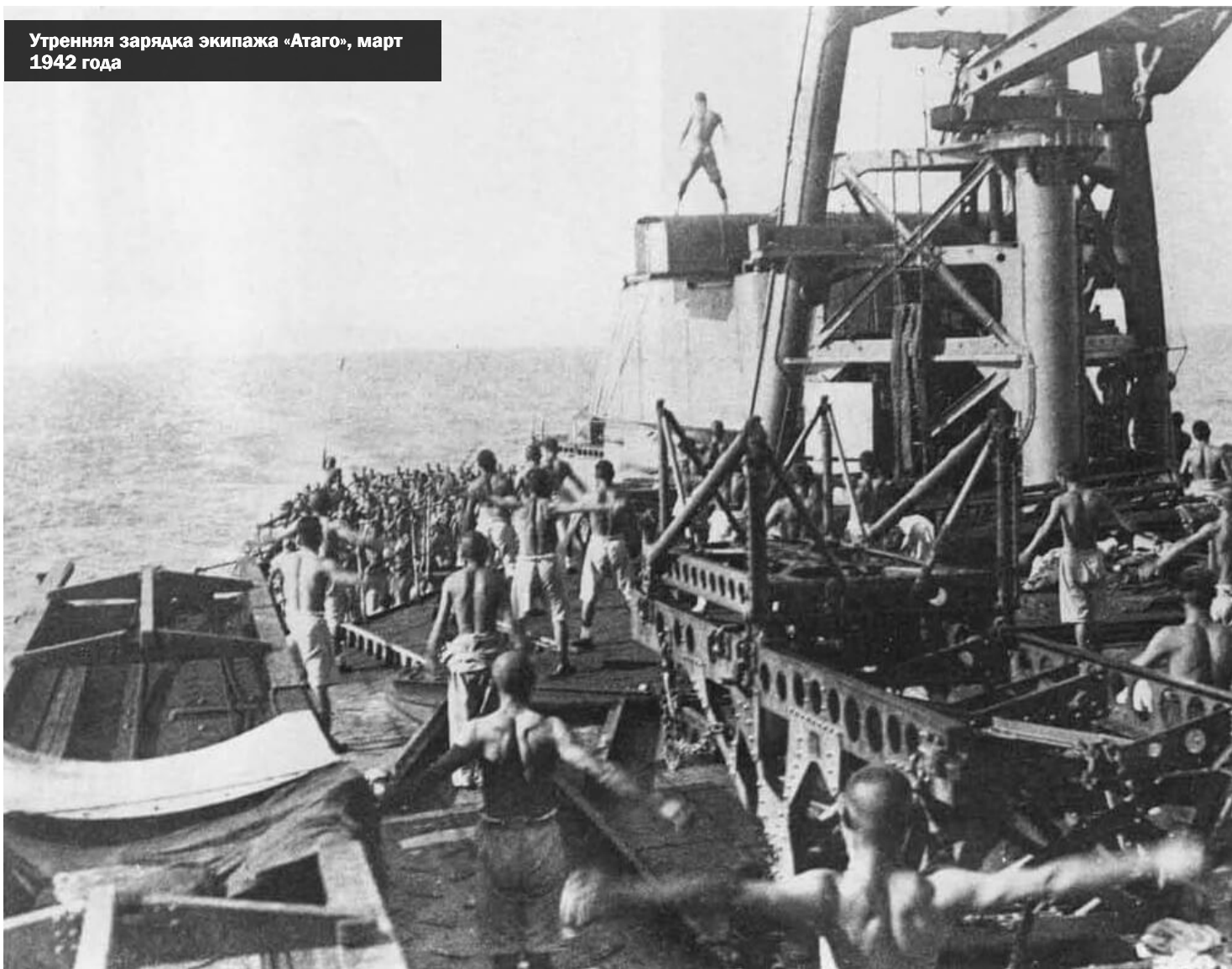
**18-20 октября 1944 года** – крейсер перешел в Бруней.

**22 октября** – в качестве флагмана вице-адмирала Куриты в составе соединения направился к заливу Лейте.

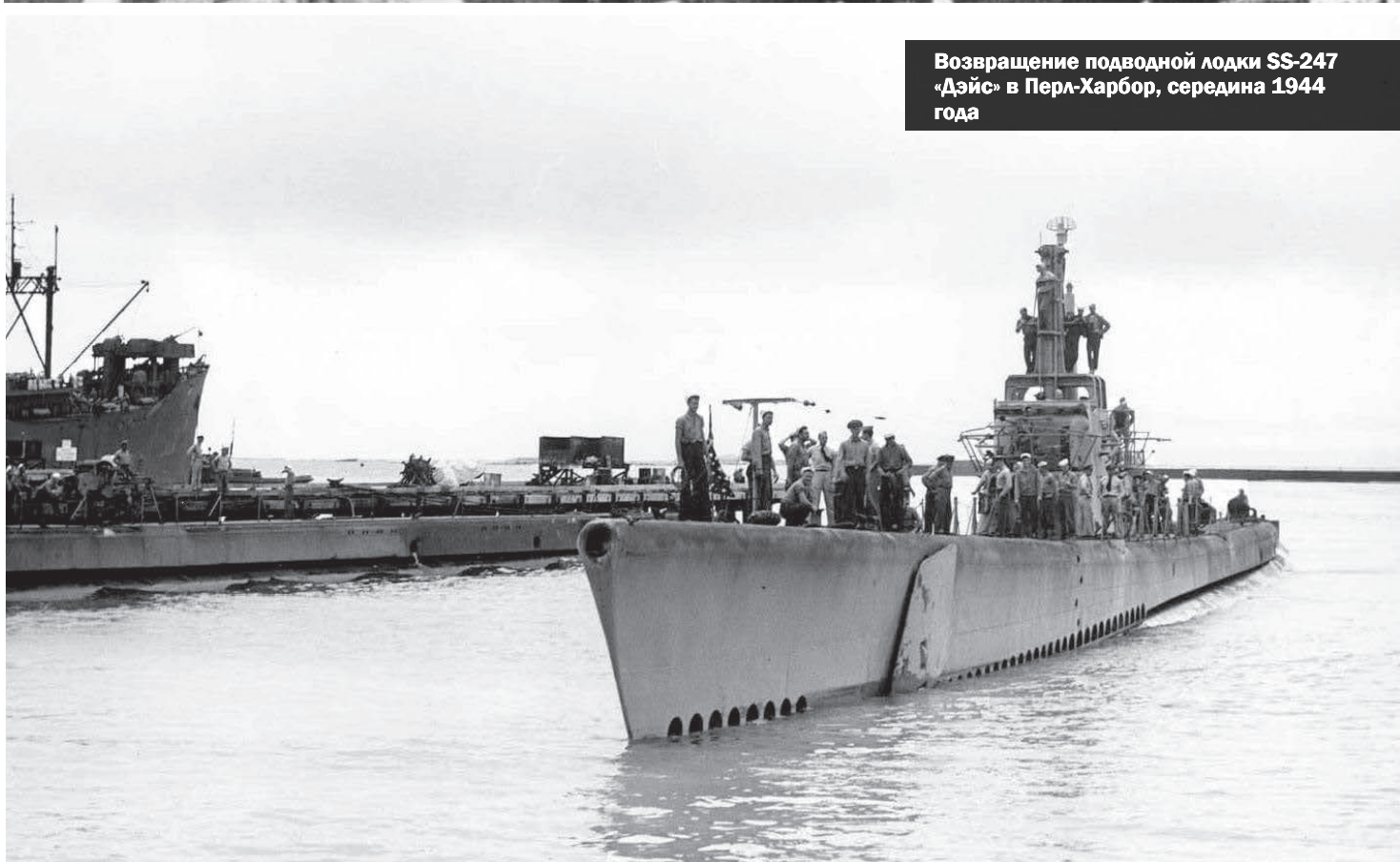
**23 октября 1944 года** – к западу от острова Палаван крейсер «Атаго» был атакован американской подводной лодкой «Дартер». Из шести выпущенных торпед в него попали четыре (по другим данным – две). Их взрывы привели к затоплению четырех КО правого борта, погребов боезапаса башни 203-мм орудий № 4 и практически полному разрушению носовой оконечности. Крейсер потерял ход, через 20 минут опрокинулся на правый борт и затонул носом вперед. Эсминцы эскорта подобрали из воды около 658 человек из экипажа корабля. На «Атаго» погибло 360 человек, в том числе и командир корабля.

В результате созданный для активных боевых действий, ночных атак превосходящих сил противника тяжелый крейсер «Атаго» за все время службы так и не смог реализовать свои боевые возможности. Операции, в которых ему доводилось участвовать или не приносили никакого результата, или же были слишком скоротечны. Так и не проявив себя «яркой звездой» в войне, 20 декабря 1944 года «Атаго» был исключен из списков флота.

Утренняя зарядка экипажа «Атаго», март 1942 года



Возвращение подводной лодки SS-247 «Дэйс» в Перл-Харбор, середина 1944 года

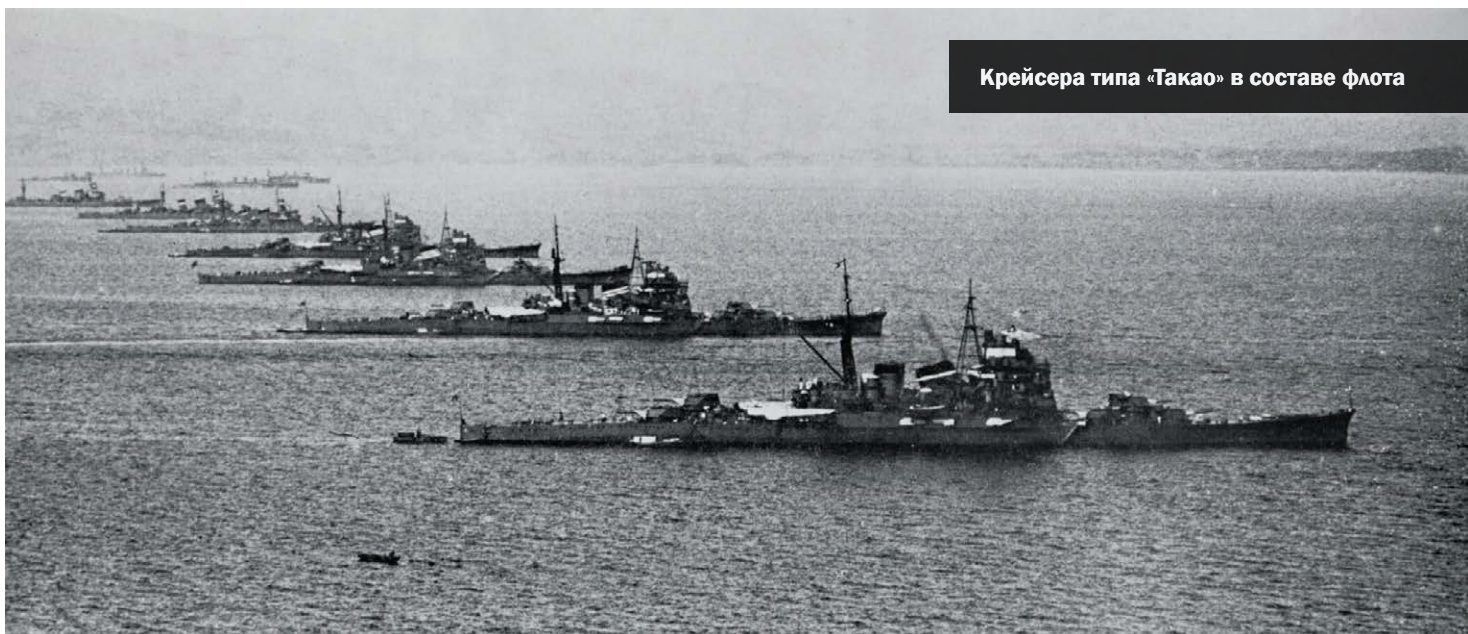


# На острие удара – успехи и неудачи крейсеров типа «Атаго»



ijay82

Крейсера типа «Такао» в составе флота



Крейсер «Нати» (тип «Миоко»), один из «партнеров» крейсеров типа «Такао»



Японский тяжелый крейсер «Текай» в Ариакэ-бей, апрель 1939 года



На момент начала Второй мировой войны японский Императорский флот являлся третьим крупнейшим военно-морским флотом мира, уступая только ВМС США и Великобритании. По состоянию на декабрь 1941 года в составе японского флота числилось 18 тяжелых крейсеров. Причем в целом структура и боевой состав флота носили скорее наступательный, чем оборонительный характер. В то же время, реально оценивая собственные силы, японское морское командование делало ставку на решительный бой с главными силами противника, при этом ставка делалась на согласованные и последовательные действия всех классов кораблей: эсминцев, подводных лодок и крейсеров; палубной авиации и, в заключение, линейных кораблей. Японские тяжелые крейсера были большими кораблями с исключительно мощным артиллерийским и торпедным вооружением, высокой скоростью плавания и значительной осадкой. Крейсера отлично подходили для ведения боевых действий в темное время суток, а их экипажи и командиры специально отработывали необходимые навыки для ночного боя. Значительные размеры в сочетании с мощнейшими силовыми установками позволяли модернизировать крейсера «малой кровью», усиливая их торпедное и зенитно-артиллерийское вооружение. Специфической чертой внешнего облика крейсеров стала пагодообразная башня-надстройка, по которым японские крейсера легко отличить от крейсеров флота любой другой страны мира. В дополнение к надстройкам необычного вида конструкторы поставили на крейсера и еще крайне необычные изогнутые дымовые трубы. Эти «ласкающие» взгляд военно-морских эстетов корабли прошли все горнило войны на Тихом океане и все погибли в боях. Однако если проанализировать их боевую эффективность, то вряд ли мы сможем выделить большое количество ярких боевых эпизодов, в основном это была «рутинная» боевая работа в годы войны – походы, переходы, перестрелки с противником. Как уже было отмечено ранее, все четыре тяжелых крейсера вошли в строй в период с 30 марта по 30 июня 1932 года и заменили

крейсера типа «Миоко» в составе 4-й дивизии 2-го флота. В предвоенный период тяжелый крейсер «Атаго» вместе со своими «систершипами» неоднократно принимал участие в маневрах, походах и смотрах Императорского японского флота. Во время эксплуатации стала очевидной недостаточная остойчивость кораблей, что заставило командование флотом принять решение о модернизации крейсеров. Однако только крейсера «Такао» и «Атаго» были модернизированы с 1938 по 1939 годы, и после «незначительных доработок» флот получил фактически новые корабли с иным внешним обликом, намного превосходившие себя же самих до ремонта в отношении баланса скорости, защищенности и вооружения. В то же время модернизировать крейсера «Майя» и «Текай» не успели – флот вместе с армией готовился к боевым действиям, проводя оперативные мероприятия. После модернизации крейсера

«Такао» и «Атаго» снова вошли в состав 4-й дивизии, которая крейсировала недалеко от побережья Китая, поддерживая операции японской армии на континенте. 20 сентября 1941 года «Майя» сменил «Такао» в качестве флагманского корабля 4-й дивизии крейсеров, а вскоре развернулась подготовка к грядущей войне. После вступления Японии во Вторую мировую войну крейсера 4-й дивизии соединились с линкорами «Конго» и «Харуна» 3-й дивизии, составив тем самым ядро Южных сил, которыми командовал адмирал Кондо. Флоту адмирала Кондо было поручено осуществлять дальнейшее прикрытие операций в Малайе и на Борнео. В декабре 1941 года все четыре тяжелых крейсера участвовали в захвате Малайи, причем в этот период крейсер «Атаго» являлся флагманом вице-адмирала Кондо. Стоит отметить, что возможность применения этих крейсеров в качестве флагманских,



Крейсера 4-й эскадры- «Такао», «Атаго», «Текай», август 1933 года

Линейный крейсер «Харуна» в Кобе (апрель 1915 года) – в будущем соратник тяжелых крейсеров Японии



заложенная в проекте, была достаточно часто использована в ходе войны. На кораблях этого типа часто располагались командующие соединений японского флота и их штабы. Достаточно вспомнить, что в сражении у Лейте адмирал Курита в качестве флагмана выбрал именно крейсер «Атаго», а линкор «Ямато».

Первым боем с противником для крейсеров этого типа могла стать встреча с британскими кораблями, прибывшими в Сингапур для противодействия японцам. 9 декабря 1941 года крейсера «Атаго» (флагман 2-го Флота), «Такао»,

«Майя» и «Текай» (флагман вице-адмирала Д. Одзава) совместно с другими кораблями Южных сил пытались перехватить корабли британского соединения «Z» и дать им ночной бой. В состав британского соединения входили линкоры «Принц оф Уэльс» и «Рипалс», а также еще четыре эсминца. Однако операция перехвата не увенчалась успехом – корабли соединения «Z» не были вовремя обнаружены, а на следующий день британская эскадра была уничтожена ударами береговой авиацией. Отметим, что в этом боевом

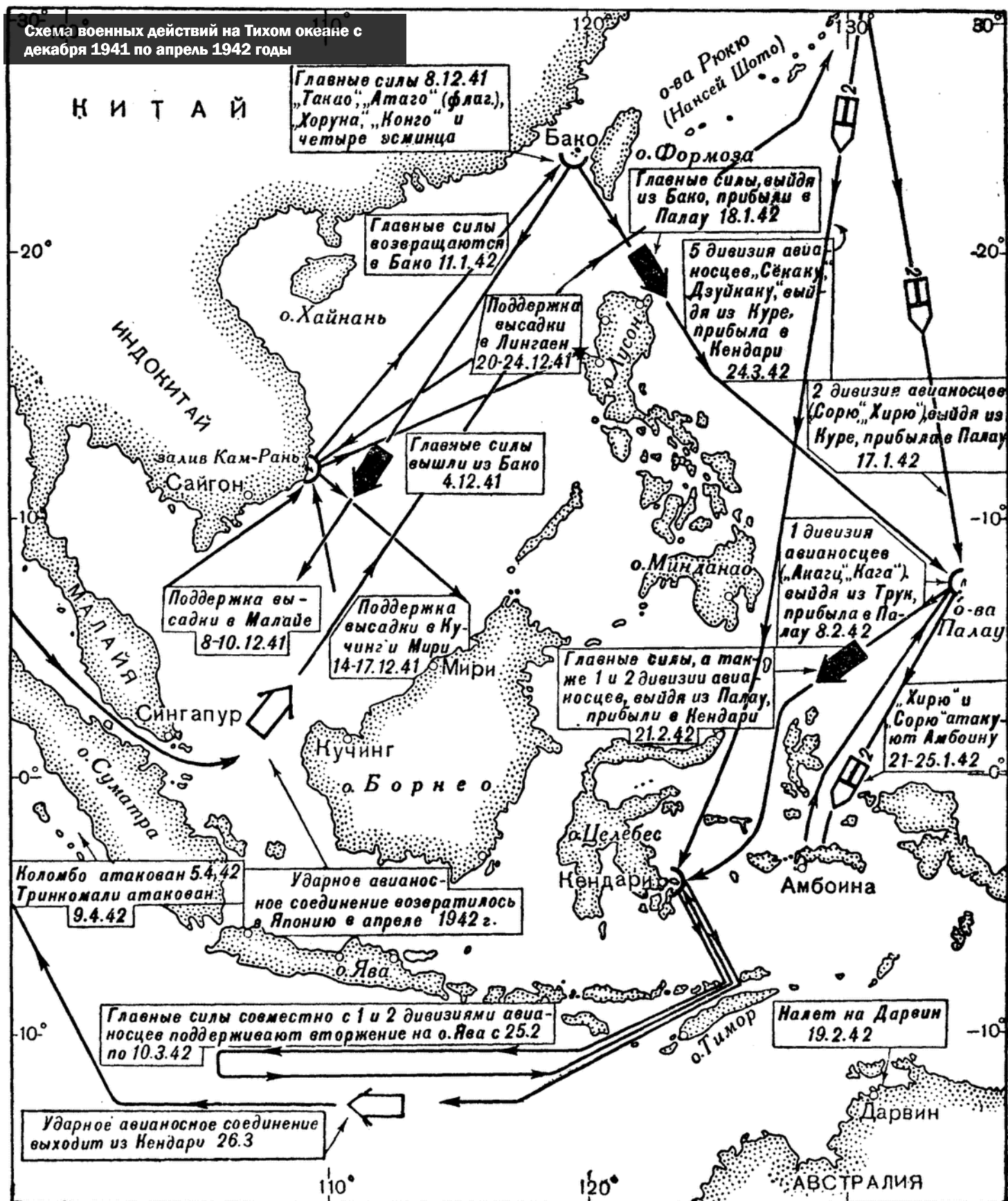
эпизоде наиболее активно действовал крейсер «Текай», будучи флагманом вице-адмирала Одзава, который решительно искал противника со своей эскадрой. Этот крейсер сблизился с британскими кораблями на дистанцию 35-40 миль (по английским данным – до 18 миль), готовясь к ночному бою, однако ошибки в определении местоположения кораблей противника привели к тому, что встреча не состоялась. И японским крейсерам не удалось проявить себя в ночном бою с эскадрой противника.

После неудачной операции по перехвату соединения «Z» (если можно назвать неудачей потопление линкора и линейного крейсера) все четыре тяжелых крейсера типа «Атаго» вновь занялись поддержкой сухопутных войск по захвату Малайи и попутно с этим привлекались к поддержке войск десанта в захвате тихоокеанских островов. Так с 20 по 24 декабря 1941 года флагманский крейсер «Атаго» участвовал в поддержке войск десанта, высаженных в бухте Линган при захвате острова Лусон. Крейсер «Майя», действуя вместе с крейсером «Асигара» (тип Миоко) в составе соединения вице-адмирала Такахаси (Северное Соединение Прикрытия) действовал в районе залива Лингайен, затем принимал участие в сопровождении конвоев с войсками в Малайю.

Тяжелый крейсер «Текай», все так же действуя отдельно от своих «систершипов», с конца декабря 1941 по начало февраля 1942 года участвовал в поддержке войск десанта по захвату островов Борнео и Суматра. 22 февраля 1942 года двигаясь около мыса Св. Жака в Южно-Китайском море в 69 милях к юго-востоку от Сайгона, он получил повреждение корпуса, полетев на риф, после чего был отправлен в Сингапур и простоял там на ремонте с 27 февраля по 9 марта 1942 года.

В период с января по февраль 1942 года три крейсера типа «Такао» («Такао», «Атаго» и «Майя») в основном использовались в составе сил, обеспечивающих дальнейшее прикрытие десантных операций

Схема военных действий на Тихом океане с декабря 1941 по апрель 1942 годы



на Суматре и Яве. С середины февраля 1942 года три оставшихся тяжелых крейсера «Такао», «Атаго» и «Майя» базировались на острове Палау и занимались борьбой с подводными лодками противника, для этого на крейсерах смонтировали направляющие для сброса глубинных бомб.

Следующей боевой операцией трех крейсеров стало участие в ударе по австралийскому порту Дарвин в составе соединения Нагумо. В результате авиаударов по порту

Дарвин союзникам был нанесен серьезный ущерб. А 25 февраля 1942 года после пополнения запасов в Кендари на острове Целебес и присоединения к ним двух эсминцев «Араси» и «Новаки» крейсера в составе Надводной Группы Южного Ударного Соединения вице-адмирала Кондо отправились к острову Ява, где приняли участие в захвате этого острова. Происшедшие в этот период в данном районе бои с кораблями союзников (бой в Яванском море 27 февраля, бой

в Зондском проливе 28 февраля – 1 марта, потопление крейсера «Эксетер») обошлись без крейсеров 4-й дивизии, которые в этот период вышли в океан и заняли позиции южнее Явы в районе Чиличапа.

И вскоре им тоже довелось встретиться с противником. 2 марта 1942 года крейсер «Майя» с эсминцами перехватили старый английский ЭМ «Стронгхолд». «Майя» в 19.12 открыл огонь с дистанции 15,4 км, японские эсминцы в 19.51 – с 10,5 км, не оставив «британцу»

Британский линкор «Принц Уэльский»,  
май 1941 года



Линейный крейсер «Рипалс»,  
несостоявшийся противник японских  
крейсеров





В кильватере «Атаго» идут «Такао» и «Кирисима» (Гуадалканал, 14.11.1942 года)

никаких шансов. В ходе скоротечного боя, длившегося чуть больше часа, японский тяжелый крейсер выпустил 635 снарядов калибра 203мм, японские эсминцы – 290 и 345 (127мм) соответственно, превратив бой в расстрел устаревшего корабля противника. Действительно, что мог им противопоставить британский эсми́нец времен Первой мировой с двумя 102-мм орудиями. ЭМ «Стронгхолд» затонул в точке с координатами 12°20' ю.ш. и 112° в.д.

Нашли свою «жертву» и два других крейсера – «Атаго» и «Такао» в 22 часа, следуя 26-узловой скоростью, встретили американский эсми́нец «Пиллсбери», первоначально ошибочно идентифицированный как легкий крейсер типа «Марблхэд». Действительно, эсми́нец DD-227 «Пиллсбери» типа «Клемсон» с его четырьмя трубами внешне мог напоминать крейсер типа «Омаха», тем более, что такой крейсер (как раз тот самый «Марблхэд») входил в состав Азиатского флота США, базировавшегося на Маниле. Так что японцы вполне могли рассчитывать, что повезет встретить такого противника. Но «Марблхэд» еще в феврале попал под бомбы японских бомбардировщиков и, получив серьезные повреждения, покинул Яву, совершив длительный переход через два океана в США.

Обнаружив противника, в 22.25 два японских крейсера открыли по нему огонь с дистанции 5 200 м. Буквально через 7 минут эсми́нец затонул в точке с координатами 15°38' ю.ш. и 113°13' в.д. Для уничтожения вражеского корабля «Атаго» использовал 54 203мм снаряда, «Такао» – 116.

Утром 4 марта боевое соединение из трех тяжелых крейсеров типа «Атаго» и двух эсминцев («Араси» и «Новаки») под командованием вице-адмирала Кондо потопило британский танкер «Фрэнкол», шлюп «Ярра», плавбазу «Энкин», тральщик MMS-51, захватило голландский пароход «Тжисарое». Вечером этого же дня крейсер «Атаго» захватил нидерландское судно «Деймарван Твист» (по другим

данным – «Дюмаер ван Твист»). На этом боевые действия для «Атаго» и его «систершипов» в данный период завершились. После боев у порта Дарвина и захвата острова Ява крейсера «Такао», «Атаго» и «Майя» были отправлены в Японию для прохождения ремонта и модернизации.

А вот четвертому крейсеру серии – «Текай» пришлось еще повоевать. В марте 1942 года тяжелый крейсер «Текай» после ремонта в Сингапуре был включен в состав Первого авианосного ударного соединения Японского императорского флота под командованием вице-адмирала Т. Нагумо в рейд в Индийский океан, длившийся с 31 марта по 10 апреля 1942 года. Вернее, он действовал, как и прежде, под флагом вице-адмирала Одзава, командующего Рейдерским Соединением Индийского океана по нарушению судоходства в Бенгальском заливе, обеспечивая поход Нагумо к Цейлону. Крейсер «Текай» в качестве флагмана соединения (5 ТКр, легкий крейсер, АВ, 4 ЭМ) 1 апреля вышел из базы, а 5 апреля Одзава разделил соединение на три группы для самостоятельных действий.

Крейсер «Текай» вместе с легким крейсером «Юра», АВ «Рюдзе» и двумя эсминцами вошли в Центральную группу. В ходе этого рейда 6 апреля 1942 года тяжелым крейсером «Текай» у побережья Индии были расстреляны и потоплены три парохода: американские «Сельма Сити» (5 686 брт), «Биенвиль» (4 591брт), британский «Гэнджис» (6246брт). Всего кораблями этой группы только за один день рейдерства было потоплено 8 пароходов и один поврежден. После рейда в Индийский океан крейсер «Текай» вернулся в Йокосуку, и все четыре крейсера типа «Атаго» некоторое время занимались боевой и политической подготовкой в водах Метрополии.

Находясь в Японии, 18 апреля 1942 года крейсера «Атаго» и «Такао» были брошены на перехват американского оперативного соединения 16.2, осуществившего

бомбардировку Японии («Рейд Дулиттла»), но операция перехвата не увенчалась успехом.

Следующей операцией, в которой приняли участие крейсера типа «Такао», стала операция по захвату атолла Мидуэй и оккупации Алеутских островов. На этот раз четыре крейсера были разделены: 1-й отряд 4-й эскадры крейсеров («Атаго» и «Текай») вошел в состав Группы Дальнего прикрытия Оккупационного Соединения Мидуэй вице-адмирала Н. Кондо; 2-й отряд 4-й эскадры («Такао» и «Майя») вошел в состав 2-го Мобильного соединения, предназначенного для удара по Датч-Харбору (Алеутские острова). Но на этот раз удача отвернулась от японских крейсеров, и ни на одном из этих направлений им не удалось проявить себя, как, впрочем, и всему японскому флоту.

В битве при Мидуэе тяжелые крейсера не смогли никак повлиять на ход боя, хотя надо отметить, что на заключительной стадии сражения перед ними была поставлена задача по поиску и уничтожению американских авианосцев. Однако затем этот приказ отменили, и корабли вернулись на базу. В районе Датч-Харбора основные удары наносила палубная авиация, а крейсерам «Такао» и «Майя» так и не удалось применить свою артиллерию.

Следующим знаковым событием, в котором приняли участие все четыре тяжелых крейсера типа «Атаго», была битва за Гуадалканал (7 августа 1942 года – 9 февраля 1943 года). Битва за Гуадалканал часто называется переломным событием в боевых действиях на Тихом океане, поскольку она ознаменовала окончательную утрату Японией стратегической инициативы и переход союзников от обороны к наступлению.

И если речь зашла о Гуадалканале, то нельзя пройти мимо одного из самых известных сражений – боя у острова Саво 9 августа 1942 года, в котором принял участие один из крейсеров типа «Такао». Этим кораблем был крейсер «Текай», который 14 июля стал флагманом адмирала Микава,



Эсминец «Араси» (тип «Кагеро», декабрь 1940 год), напарник «Атаго» в начале войны

командующего сформированным 8-м флотом, базирующимся на острове Трук. В состав 8-го флота также входила 6-я дивизия крейсеров под командованием вице-адмирала А. Гото, состоявшая из тяжелых крейсеров «Аоба» (флагман), «Кинугаса», «Фурутака» и «Како», а также двух легких крейсеров 18-й дивизии крейсеров («Тэнрю», «Тацута»), 6-й эскадры эсминцев (4 эсминца) во главе с легким крейсером «Юбари» и 5 подводных лодок 7-го дивизиона, базировавшихся в Рабауле. Задачей вновь сформированного флота было обеспечение действий армии и флота в районе Соломоновых островов и острова Новая Гвинея.

В истории этот эпизод битвы за Гуадалканал известен под названием «Бой у острова Саво» или «Первый бой в Соломоновом море», как его называют японцы. Он состоялся ночью 9 августа 1942 года между соединением 8-го флота адмирала Г. Микава и американско-австралийской крейсерской группой прикрытия ОС TG.62 вице-адмирала Р. Тернера, прикрывавшей высадку десанта на Гуадалканал и прилегающие острова, которым командовал британский контр-адмирал В. Кратчли.

Именно «Текай» шел головным к колонне японского соединения в этом бою, ведя за собой 6 крейсеров и один эсминец. Бой у острова Саво достаточно хорошо изучен и представлен в литературе, так что здесь мы отметим действия именно данного корабля.

Японские корабли подошли к Гуадалканалу и в 00.54 9 августа с «Текай» заметили американский эсминец, патрулирующий в 5,5 милях от соединения Микавы. Это был ЭМ «Блю», который не заметил противника, затем удалось также беспрепятственно миновать второй патрульный эсминец американцев, и крейсера на скорости 26 узлов вошли в пролив у острова Саво.

Микава в 01.25 отдал приказ «Независимое маневрирование»,

а чуть позже – «Всем кораблям атаковать». И через несколько минут в 01.38 с «Текай» были обнаружены крейсера «Чикаго» и «Канберра», по которым дали торпедный залп и открыли огонь главным калибром с дистанции всего 22 кабельтова. Буквально за несколько минут австралийский крейсер «Канберра» был серьезно поврежден, а «Чикаго», получив торпедное попадание, вышел из боя. Микава повернул свои корабли и двинулся на вторую группу крейсеров противника: «Текай» с 3 кораблями шел в правой колонне, слева от него строим пеленга – еще 3.

В 01.48 «Текай» выпустил 4 торпеды и через две минуты, включив прожекторы, открыл огонь по концевому крейсеру «Астория». Однако первые четыре залпа не попали в цель, но, пока на американском корабле разбирались с обстановкой, «Текай» сократил дистанцию, и уже следующий залп лег точно в надстройки «американца». Начавшийся пожар сделал «Асторию» прекрасной мишенью, и по ней открыли огонь остальные японские корабли. А «Текай» около 02.00 отделился от крейсеров 6-й эскадры и около 40 минут действовал отдельно.

В 01.55 две или три торпеды с «Текай» поразили тяжелый крейсер «Винсенс», разрушив его КО № 2. Американский крейсер лишился хода, загорелся, но затонул позже, через полчаса, когда японцы уже отошли.

Союзники в этом бою потеряли 4 тяжелых крейсера потопленными, еще один крейсер и один эсминец были тяжело повреждены.

В этом бою крейсер «Текай» выпустил 308 203-мм снарядов и 8 торпед тип 93, сам же получил в ходе боя 3 попадания 203-мм снарядов, один из которых насквозь пробил носовую башню ГК. Это был снаряд с крейсера «Астория», который пробил 25-мм броню башни № 1 над правым орудием, но прошел ее насквозь и вылетел через заднюю стенку, так и не взорвавшись. В этот раз именно тонкая броня не

позволила взвестись взрывателю снаряда, иначе последствия были бы катастрофичными. Еще два снаряда, попавшие в крейсер в 02.05, принадлежали крейсеру «Куинси», один пробил насквозь штурманскую рубку, вывел из строя электропроводку и системы связи, второй попал в основание грот-мачты, повредив деррик-кран. Небольшие повреждения надстроек и выхлопных вентиляторов были получены от воздействий дымных газов от стрельбы собственных орудий. Потери личного состава экипажа корабля были 34 убитых и 48 раненых.

После удачного боя Микава отдал приказ отходить на базу, и «Текай», отставший от своего отряда, развив скорость 35 узлов, вскоре догнал другие крейсера и возглавил колонну. 10 августа крейсер вошел в Рабаул под восторженные крики гарнизона и встал на ремонт.

Бой у острова Саво закончился полной победой японцев, однако они не смогли выполнить главную задачу – уничтожить транспорты с десантом, что, в конечном счете, привело к поражению в битве за Гуадалканал. Интересно, что в том бою (по данным С. Сулига) только «Текай» сделал попытку сблизиться с основной целью операции – американскими транспортами, которые необходимо было уничтожить, однако остальные японские крейсера двигались в другом направлении, и флагман поспешил вновь занять свое место в строю.

После высадки американских войск на Гуадалканале японцы начали собирать силы для возвращения потерянных островов. Базами для накопления сил стали острова Трук и Новая Британия (Рабаул), с которых осуществлялась переброска войск на Гуадалканал. Именно на Трук 17 августа были переброшены три остальных крейсера типа «Такао», включая «Атаго». И после пополнения запасов крейсера 4-й дивизии «Такао», «Атаго» и «Майя» вошли в состав Передового соединения

Стрельба тяжелого крейсера «Текай»,  
1938 год



Фото крейсера «Майя» с борта «Атаго»,  
район Соломоновых островов, 27 августа  
1942 года



Эсминец «Новаки» (тип «Кагеро»), апрель 1941 год



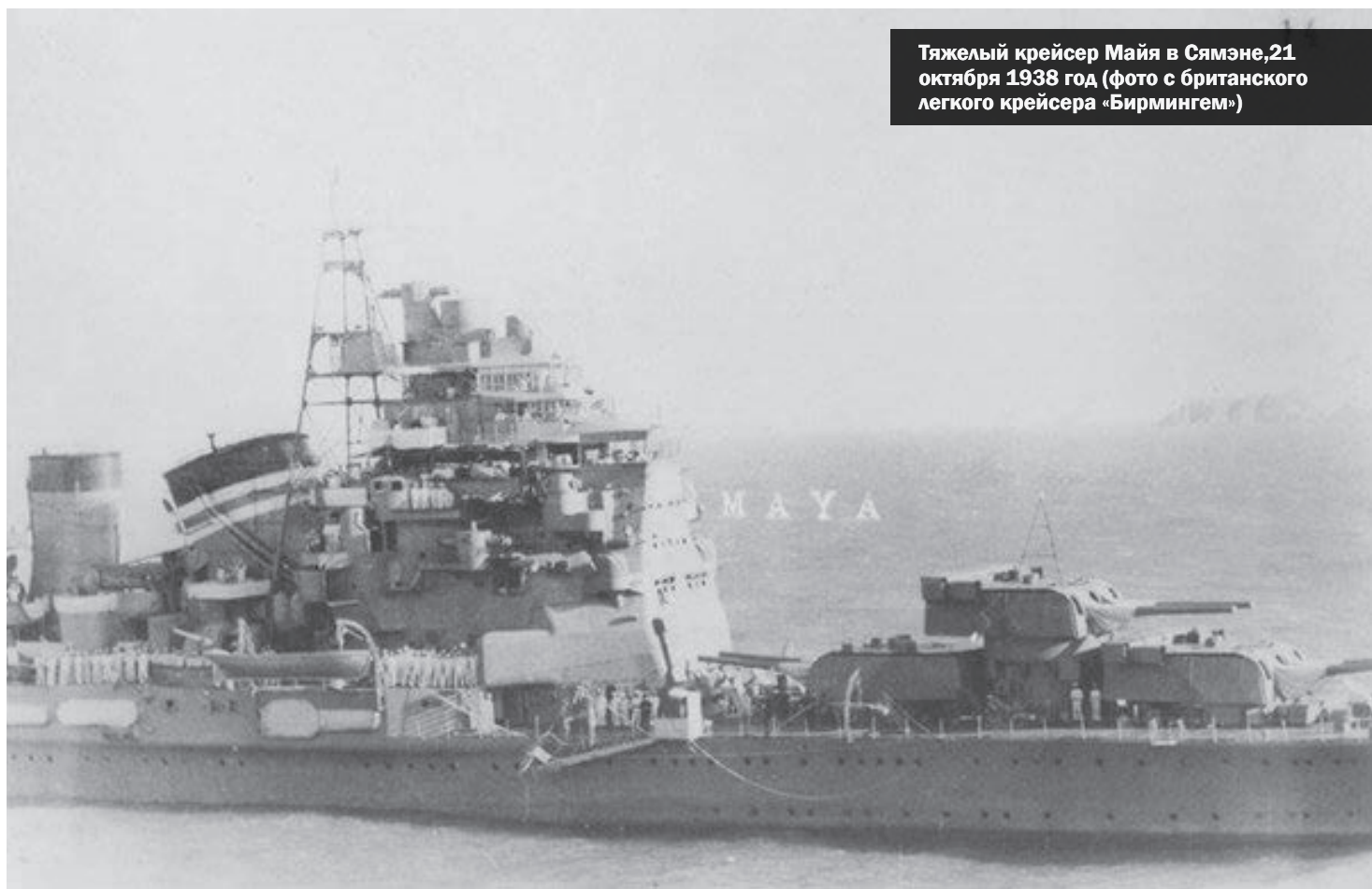
вице-адмирала Кондо (флагман – крейсер «Атаго»). Вскоре мощный японский флот сошелся в бою с американским соединением TF.61 в сражении у Восточных Соломоновых островов (Второе морское сражение у Соломоновых островов, как его называют японцы). Однако участие в бою у Восточных Соломоновых островов 24 августа как не принесло успеха японскому флоту в целом, так и не дало возможности проявить себя тяжелым крейсерам типа «Такао». После дневного боя японцы вновь совершили ночной бросок с целью поиска и уничтожения американских

АВ в том районе, где они должны были находиться. Однако вновь эта попытка, как и при Мидуэе, оказалась напрасной – поиск противника ночью и без радаров не принес результата.

Крейсер «Текай», действовавший отдельно, вновь оказался наиболее активным из «нашей» четверки – поучаствовал в проводке войсковых конвоев, затем принял участие в обстреле позиций американцев на Гуадалканале, а также применял свои гидросамолеты для бомбежки аэродрома Гендерсон-Филд. К примеру, только ночью 14 октября «Текай» под флагом

Микавы выпустил по Гендерсон-Филду 752 203-мм снаряда типа 3.

В битве у островов Санта-Круз артиллерия тяжелых крейсеров типа «Такао» вновь оказалась незадействованной, а вот на Гуадалканале для них нашлась работа. В начале ноября в помощь «Текай» в состав 8-го Флота Микавы пришел крейсер «Майя», который сразу включился в боевую работу. В ходе дальнейших сражений у Гуадалканала (в ночь с 13 на 14 ноября 1942 года) крейсера «Текай», «Майя», «Судзую» и «Кинугаса» участвовали в прикрытии конвоя,

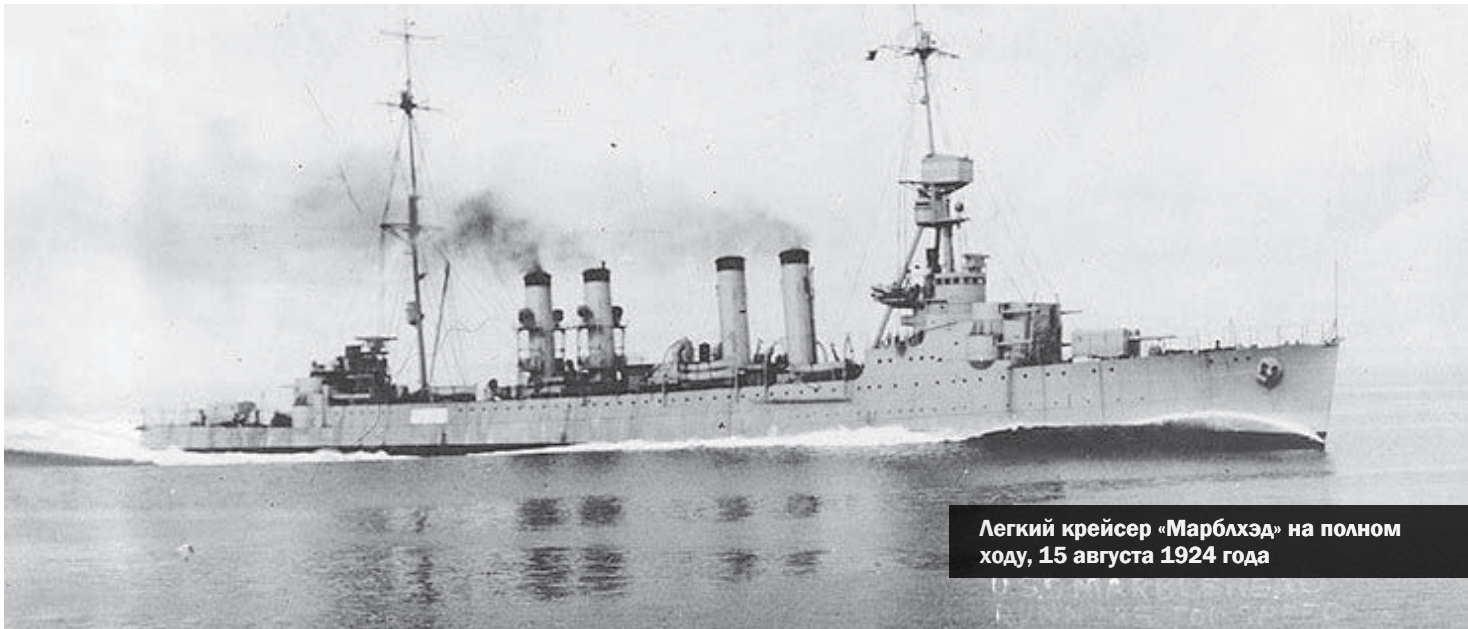


Тяжелый крейсер Майя в Сямэне, 21 октября 1938 год (фото с британского легкого крейсера «Бирмингем»)

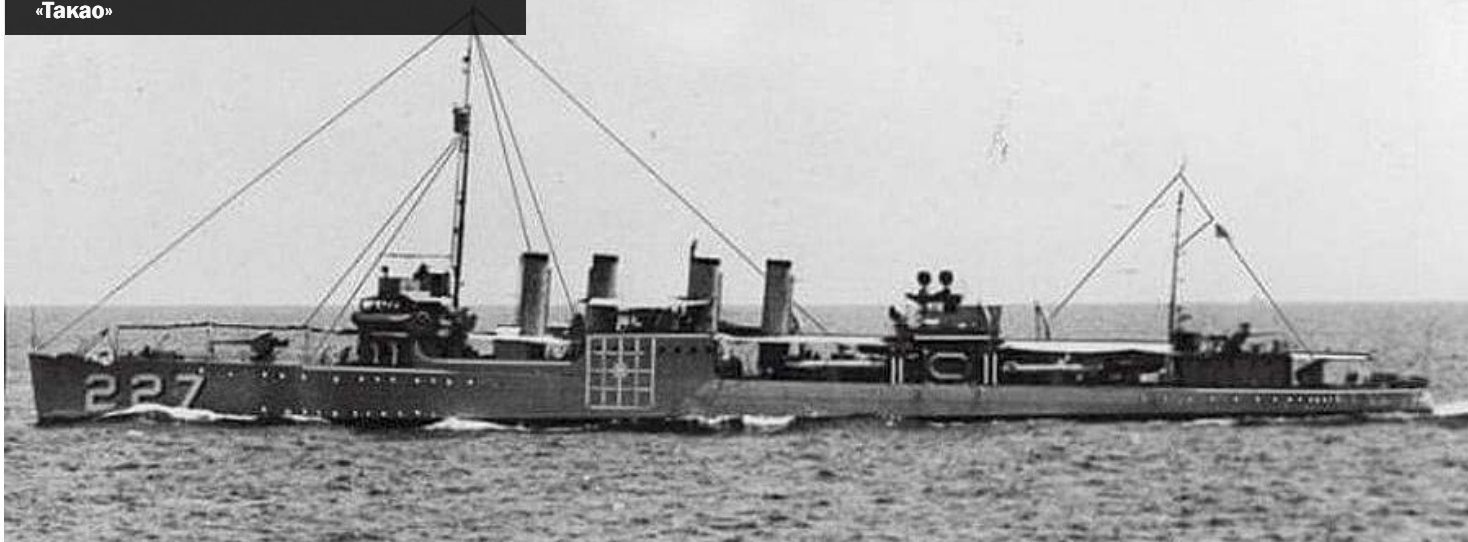
Эсминец «Стронгхолд», потопленный  
крейсером «Майя» в марте 1942 года



Легкий крейсер «Марблхэд» на полном  
ходу, 15 августа 1924 года



Американский эсминец DD227  
«Пилсберри», потопленный «Атаго» и  
«Такао»



Тяжелый крейсер «Текай» (1938 год) –  
флагман вице-адмирала Микавы в бою у  
острова Саво



отправленного на Гуадалканал, и обстреле аэродрома Хендерсон-Филд. Крейсера «Текай», «Майя» и «Судзую» в составе соединения Микавы подошли к Саво с севера в 00.30 и за полчаса (с 01.28 до 02.05) выпустили по аэродрому около 1370 203-мм снарядов. Помешать этому обстрелу пытались два торпедных катера, вышедших с острова Тулага, но выпущенные ими 6 торпед прошли мимо. В ходе

артобстрела на аэродроме было уничтожено 17 истребителей, 1 пикирующий бомбардировщик, еще 32 истребителя получили различные повреждения, также значительно пострадало техническое обеспечение аэродрома. Но главная цель не была достигнута – взлетная полоса осталась пригодной для взлета и посадки самолетов.

Утром 14 ноября возвращавшиеся к себе на базу на острове Шортленд

крейсера были обнаружены самолетами-разведчиками и вскоре подверглись воздушной атаке. Сначала их атаковали самолеты, взлетевшие с аэродрома Хендерсон-Филд на Гуадалканале, а затем самолеты авиагруппы CVG-10 с АВ «Энтерпрайз», который находился в 200 милях от Гуадалканала. В ходе авианалета около 09.30 14 октября крейсер «Майя» был атакован с кормы самолетом эскадрильи VB-



Легкий крейсер «Юра» в море у Сасебо  
(февраль 1923 года)

Digitally Colorized Photo 上色照片

Colorized by Iwatsuki, J.

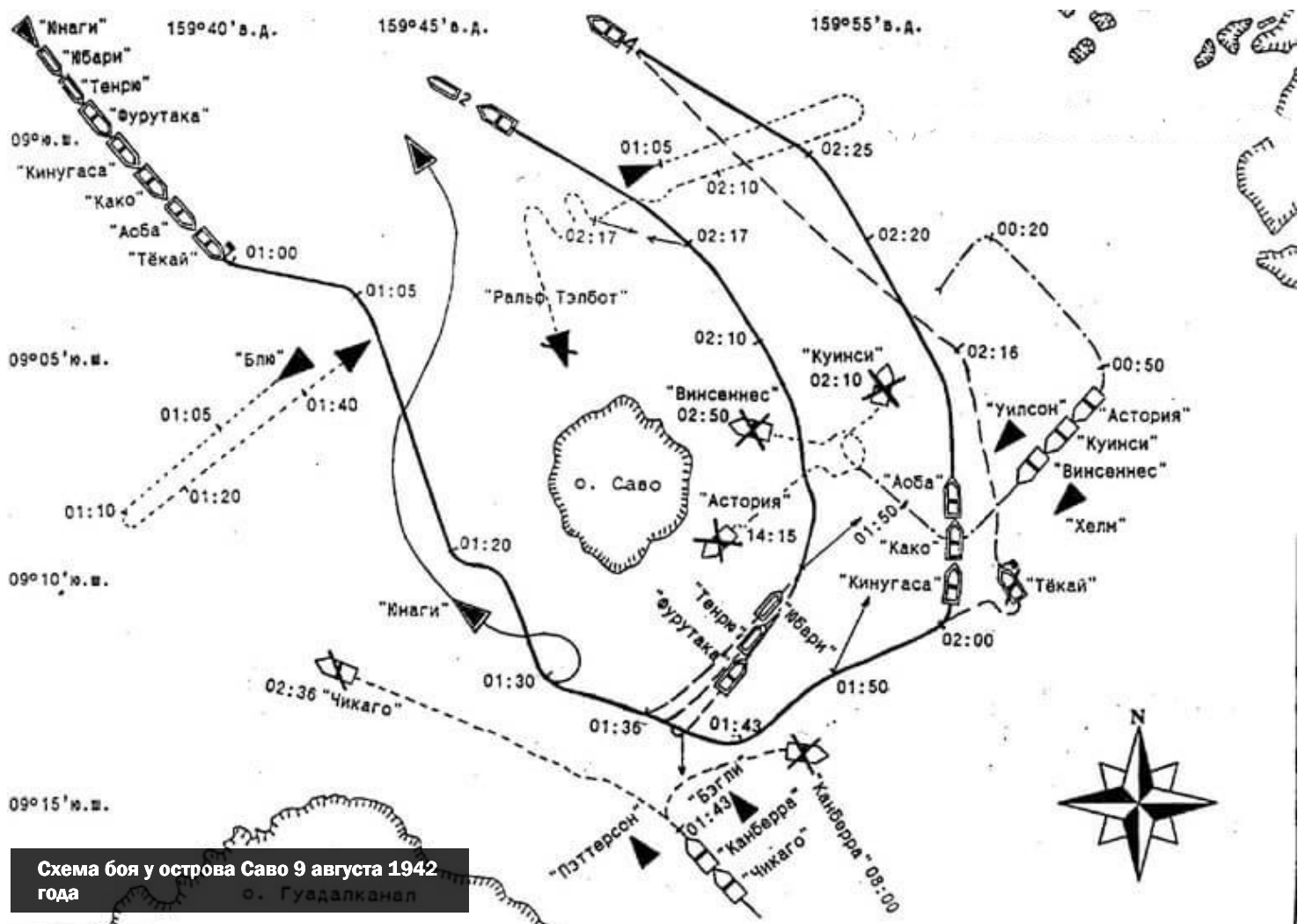
Тяжелый крейсер «Майя» с четырьмя башнями ГК (Тави-Тави, май 1944 года)



10, который промахнулся 227-кг бомбой, но, попав под огонь зенитных автоматов, концом правого крыла ударил по грот-мачте и упал на крейсер рядом с 120-мм зенитной

установкой № 2 (левый борт). Бензин из баков самолета вызвал сильный пожар, отчего взорвались несколько 120-мм снарядов. Падение самолета и взрыв боезапаса

разрушили прожекторные вышки левого борта, установки 25-мм автоматов и 120-мм зениток, было убито 37 человек экипажа. Крейсер «Текай» также получил



**Повреждения крейсера «Чикаго» от японской торпеды после боя у острова Саво (август 1942 года)**



повреждения из-за близкого разрыва 1 000-фунтовой (434-кг) бомбы, сброшенной «Доунтлессом» эскадрильи VS-10, затопило несколько носовых отсеков. Потерь среди экипажа не было. Все повреждения крейсеров, полученные в этом бою, были вскоре устранены.

Вскоре настал черед и второй пары крейсеров – «Атаго» и «Такао». Они приняли участие в следующем бою у Гуадалканала, который был также ночным и произошел спустя 12 часов в ночь с 14 на 15 ноября 1942 года. Эти два крейсера вошли в состав Экстренной Группы Бомбардирования, которая была спешно собрана японцами после предыдущего неудачного обстрела аэродрома Хендерсон-Филд, произошедшего 13-14 ноября (аэродром все еще продолжал функционировать). Целью этого соединения боевых кораблей, куда кроме двух ТКр вошел ЛК «Кириисима», 2 ЛКр («Нагара», «Сендай») и 9 ЭМ, была попытка уничтожить аэродром Хендерсон-Филд на Гуадалканале.

Крейсер «Атаго» еще на подходе

к цели был атакован американской ПЛ «Траут», которая выпустила пять торпед, но крейсеру повезло на этот раз. В ночном бою у Гуадалканала «Атаго» и «Такао» действовали в составе главных сил Кондо вместе с ЛК «Кириисима», и ровно в полночь 15 ноября японская эскадра встретила на своем пути два американских линкора («Саут Дакота» и «Вашингтон»). Оба американских линкора сконцентрировали огонь на ЛК «Кириисима», дав возможность обоим японскими тяжелым крейсерам типа «Атаго» без помех вести стрельбу главным калибром. В «Саут Дакоту» попало не менее 16 фугасных снарядов калибра 203 мм, выпущенных с дистанции всего в 5 км обоими японскими крейсерами, также в нее попало несколько снарядов ЛК «Кириисима». Всего американский линкор получил 42 попадания, но повреждения оказались незначительными и пришлось в надстройку, однако выход из строя радаров и СУО заставил линкор в 00.17 выйти из боя. Потери в экипаже «Саут Дакоты»

составили 39 человек убитыми и 59 ранеными. В этом бою «Такао» вообще не пострадал, а «Атаго» получил повреждения «средней» тяжести. Больше всех тогда досталось линкору «Кириисима», который под огнем ЛК «Вашингтон» получил сильные повреждения, загорелся и вскоре затонул.

После ночного боя 14-15 ноября 1942 года крупных морских боев в районе Гуадалканала уже не было, японский флот продолжал доставлять мелкие подкрепления с небольшим обеспечением на Гуадалканал, но каких-либо значительных успехов это уже не могло принести, и вскоре японские войска оставили остров. Остаток года тяжелые крейсера типа «Такао» занимались перевозками войск, ремонтами, сопровождением конвоев и не проявляли боевой активности. Так с 31 января по 9 февраля 1943 года крейсера «Такао» и «Атаго» совместно с «Миоко» и «Хагуро» обеспечивали прикрытие эвакуации японских войск с Гуадалканала. После завершения эвакуации крейсера «Атаго», «Маия» и «Такао» совершили переход с острова Трук в Иокосуку, где прошли ремонт и первую военную модернизацию (крейсер «Текай» прошел модернизацию и ремонт чуть позже, в июле – августе 1943 года). В августе 1943 года 8-й Флот был расформирован, и крейсер «Текай» присоединился к своим «систершипам», войдя снова в состав 4-й эскадры крейсеров.

В течение 1943 года только тяжелому крейсеру «Маия» удалось принять участие в боях с противником. Весной 1943 года крейсер «Маия» был передан Северному соединению и 27 марта 1943 года в его составе принял участие в бое у Кандорских островов («Бой у острова Атту»). Противником японского отряда стала оперативная группа контр-адмирала МакМорриса в составе легкого крейсера CL-9 «Ричмонд» (флагман, тип «Омаха»), тяжелого крейсера CA-25 «Солт-Лейк-Сити» (тип «Пенсакола») и 4-х эсминцев. В этом бою тяжелый крейсер «Маия» выпустил 904 203-мм снаряда и 16 торпед, совместно с крейсером «Наги» повредив американский крейсер «Солт-Лейк-Сити» и эсминец «Бейли». При этом сам никаких повреждений не получил.

Вскоре после эвакуации японских войск с Кыски крейсер «Маия» вернулся в Метрополию, и все четыре крейсера встретились в августе 1943 года на острове Трук.

К 5 ноября 1943 года три крейсера 4-й дивизии были переброшены на военную базу Рабаул (Новая Британия) и стояли на якорях в Симпсон-Харборе, когда их неожиданно атаковали американские самолеты «Доунтлесс» эскадрильи VB-12 оперативного соединения TF.38. В этот день практически весь 2-й Флот Куриты был выведен из строя, досталось и крейсерам типа «Такао», которые получили различные повреждения. Из этой четверки снова повезло «Текай», который покинул базу, двигаясь на Трук.

Крейсер «Атаго» пострадал от трех близких разрывов 500-фунтовых бомб (взрывы на расстоянии 5-15 м от борта), в результате чего были затоплены несколько отсеков рядом с машинным отделением № 1 и котельными отделениями № 3 и № 9. Потери среди экипажа составили 22 убитых (включая командира крейсера) и 64 раненых.

Крейсер «Такао» получил попадание одной 500-фунтовой бомбы (по другим данным – два попадания), пробившей верхнюю



**Авианосец «Энтерпрайз», один из противников японских крейсеров у Гуадалканала**

Линкор «Киришима» (10 мая 1937 года) – погиб в бою с американскими линкорами 14-15 ноября 1942 году у Гуадалканала



палубу и повредившей башни ГК № 1 и № 2, открывших большие пробоины по ватерлинии. Потери среди экипажа составили 23 убитых. Крейсер «Майя» был поврежден попаданием бомбы, которая попала в трубу и взорвалась в МКО, возник сильный пожар. Потери среди личного состава экипажа составили 17 убитыми и 60 ранеными. Однако крейсера справились с повреждениями и ушли сначала на Трук, а затем вся 4-я эскадра ушла в Йокосуку на ремонт, где попутно была проведена вторая военная модернизация. Ремонтно-восстановительные работы продолжались до января 1944 года, причем крейсер «Майя» было решено перестроить в крейсер ПВО.

После ремонта в Йокосуке все четыре тяжелых крейсера типа «Атаго» вернулись на военную базу на острове Трук, откуда вышли для участия в битве при Марианских островах, или как ее еще называют «Битва в Филиппинском море 20 июня 1944 года». Правда, участие получилось сугубо номинальным, так как крейсера не сделали ни единого выстрела по противнику, а вот крейсер «Майя»

получил легкие повреждения из-за близких разрывов авиабомб.

Следующим знаковым и последним событием, в котором приняли участие все четыре тяжелых крейсера типа «Атаго», было морское сражение в заливе Лейте, или, как его еще называют, «Второе сражение в Филиппинском море». Это самое масштабное морское сражение в истории.

22 октября 1944 года крейсера 4-й дивизии прошли через пролив Палаван – так для них начиналось великое морское сражение в заливе Лейте.

В результате атак американских подводных лодок 23 октября крейсера «Атаго» и «Майя» были потоплены, а крейсер «Такао» был сильно поврежден еще на подходе к району сражения. Только крейсер «Текай» не получил никаких повреждений в этот день и продолжил путь с остатками японского соединения адмирала Куриты, но только для того, чтобы 25 октября погибнуть под атаками американских самолетов.

Единственным выжившим из тяжелых крейсеров типа «Атаго» после сражения в заливе Лейте

остался серьезно поврежденный крейсер «Такао», который достиг сначала Брунея и после ремонта 12 ноября 1944 года перешел в Сингапур. В последующем «Такао» был поврежден британскими сверхмалыми подводными лодками и использовался как плавучая батарея. 21 сентября 1945 года тяжелый крейсер «Такао» был захвачен британцами и в октябре 1946 года был затоплен в Малаккском проливе. Более подробно о последних боях этих кораблей рассказано в отдельных статьях журнала.

Заканчивая обзор боевого использования тяжелых крейсеров типа «Атаго», можно отметить, что на их долю пришлось немного удачных боев, в которых они эффективно смогли бы использовать свои орудия и торпедные аппараты, часто в справочниках в отношении этих кораблей можно найти фразу – «... в этом бою артиллерия крейсера была не задействована...». Но это, скорее, признак изменения войны на море, чем свидетельство недостатков кораблей – кораблей, которые сделали, что смогли и погибли в бою.

Тяжелый крейсер «Текай», систершип крейсера «Атаго»



# Лейте – роковая судьба тяжелых крейсеров типа «Атаго»



Fealune

Линкоры «Ямато» и «Мусаси» на якоре у Трука (1943 года), до Лейте осталось немного

Японская стратегия войны на южном направлении, предусматривавшая завоевание Индокитая и Южных морей с целью обеспечения империи необходимыми ресурсами и рынками сбыта, определяла и оперативную концепцию оборонительного периметра. Этот периметр, начинавшийся, по замыслу, с Алеутских островов и шедший на юг через Мидуэй к Маршалловым и Каролинским островам, затем захватывал архипелаг Бисмарка, Соломоновы острова, Новую Гвинею, Андаманские и Никобарские острова и, наконец, Бирму. Сеть баз вдоль периметра и внутри него должна была обеспечить контроль над морским и воздушным пространством, дать возможность своевременного обнаружения приближающихся сил противника и реакции на его действия. Однако после нескольких месяцев непрерывных побед, в первой половине 1942 года, начиная с Мидуэя и Гуадалканала, план стал давать сбои. Роковым для Японии стало обстоятельство, что с наиболее сильным противником ей пришлось столкнуться с наиболее слабой стороны своего недостроенного оборонительного периметра.

Последующие два года боев на островах Тихого океана измотали силы японской империи, и весной 1944-го американцы окончательно прорвали оборонительный периметр в центре и на юго-востоке, и в результате Япония оказалась под угрозой атаки на обширном фронте. Главная цель США на вторую половину 1944 года, впрочем, была очевидна: американцам требовалось вернуть себе контроль над Филиппинами – это позволило бы резко ухудшить положение Японии, фактически разорвав связи между метрополией и ресурсной базой в южных морях.

Для этого ВМС США собрали огромные силы, в том числе по 8 тяжелых и легких авианосцев, 18 эскортных авианосцев с более чем 1 700 самолетами. Отметим, что ос-

новная часть этих авианосцев была построена после нападения на Перл-Харбор – промышленное достижение, которого Япония не могла повторить. В дополнение к этому у ВМС США наготове было 12 линкоров, 24 крейсера и 141 эсминец.

Для японцев не была неожиданной попытка США вернуть Филиппины, и они уже имели на этот счет свой «рамочный» план генерального боя у Филиппин – «Се-1», который учитывал сложившееся соотношение сил.

Японское командование знало, что американские силы на море и в воздухе намного превосходят японские. Императорский флот к тому времени располагал 9 линкорами, в том числе двумя новыми гигантами «Ямато» и «Мусаси» (считавшимися крупней-

ми кораблями), а также 20 крейсерами в сопровождении 34 эсминцев. Что касается авианосцев, то их было всего четыре, и в общей сложности они имели 116 (по другим источникам – от 108 до 120) самолетов.

Тем не менее, японский командующий – адмирал Тойода решил дать бой, так как понимал, что с потерей Филиппин Япония лишилась бы жизненно важной для нее коммуникации с Ост-Индией, а силы Объединенного флота оказались бы навсегда разьединенными. Командование императорского флота решило задействовать в операции все боееспособные надводные силы. Беречь их уже не имело смысла: альтернативой почетной гибели флота в бою могла стать лишь петля блокады.

Первый десант американцы выса-

Японский флот выдвигается к заливу Лейте, 22 октября 1944 года.





дили уже утром 17 октября на острова в заливе Лейте, а через три дня, 20 октября, в залив вошел огромный флот вторжения и приступил к высадке войск на остров Лейте. Действия японского и американского флота уже достаточно полно описаны в многочисленных исследованиях и публикациях, поэтому мы постараемся не повторяться, а только представим общую картину происходящего.

Для противодействия американцам японцами было сформировано несколько соединений, каждое из которых имело свою задачу.

Основные линейные и крейсерские силы сводились в Первое Ударное (или диверсионное) Соединение, часто называемое Соединением «А» (Центральное соединение), под

командованием вице-адмирал Такео Курита. Именно в его состав вошла 4-я эскадра крейсеров, состоявшая из крейсеров типа «Такао»: «Такао», «Текай», «Майя» и «Атаго». Причем именно на тяжелом крейсере «Атаго» разместился сам Курита и его штаб, так что в этом случае крейсер сыграл роль флагманского корабля флота, что и предполагалось проектом. Этому соединению предстояло проследовать проливом Сан-Бернардино и ударить с севера по войскам вторжения.

Южные силы: Второе Ударное Соединение вице-адмирала К. Симы (2 тяжелых крейсера, 1 легкий крейсер, 7 эсминцев) и Третье Ударное Соединение (2 линкора, 1 тяжелый крейсер, 4 ЭМ) должны были вы-

йти с юга через пролив Суригао.

Северное Соединение (Главные силы), которым командовал вице-адмирал Дзисабуро Одзава, оставшийся командующим Мобильным Флотом, состояли из 3-й дивизии АВ («Дзуйкаку», «Дзуйхо», «Титосэ» и «Тиеда»), а также 4-й дивизии контр-адмирала Тиакки Мацуды (линкоры-авианосцы «Хьюга» и «Исэ»), крейсеров, эсминцев и группы снабжения. Соединение Одзавы, составленное из оставшихся у Японии авианосцев, в бою должно было сыграть роль приманки. Авианосцы еще были, а вот подготовленных летчиков – нет, закончились. На все четыре корабля оставалось чуть больше сотни самолетов, но это укладывалось в план: даже будучи «пустыми», авианосцы оставались авианосцами, а значит, целью номер один.

По замыслу Одзава маневрировал на севере, пытаясь привлечь к себе внимание противника. Артиллерийские корабли, выйдя разными маршрутами к заливу Лейте, должны были внезапно появиться там 25 октября и уничтожить транспорты снабжения, эскортные авианосцы и другие корабли, прикрывавшие десант. Относительно судьбы своих кораблей, участвующих в сражении, японское командование не питало особых иллюзий: в плане практически не уделялось внимания фазе их вывода из операции. Главком Тойода после войны со всей откровенностью заявил: «Не было никакого смысла спасать флот за счет потери Филиппин».

И этот флот двинулся к Филиппинам, однако и для американцев действия японцев не оказались неожиданностью.

22 октября западнее о. Палаван соединение Куриты было обнаружено подводными лодками США «Дартер» (коммандер Д.Х. МакКлинток) и «Дэйс» (коммандер Б.Д. Клаггетт). Эти лодки заметили, как им показало в темноте, три крейсера, но уже 23 октября в 01.16 радары обнаружили крупное соединение на дистанции 30 000 ярдов (27 500 м). Должив об обнаружении противника, они решили его атаковать. Обе лодки развили полный 19-узловый ход и поспешили на перехват. Выйдя прямо по генеральному курсу японского соединения, они погрузились и спокойно стали поджидать, пока добыча сама не подойдет на дистанцию залпа.

На рассвете 23 октября Первое Ударное Соединение шло зигзагообразным курсом на 16 узлах к западу от острова Палаван в двух колоннах, отстоящих друг от друга на 4 000 м.

В левой колонне находились крейсера «Атаго» (флагман соединения под флагом вице-адмирала Курита), «Такао» «Тека» и линкор «Нагато», в 16 кабельтовых за которыми шли тяжелые крейсера «Кумано», «Судзуя» (тип «Морэ-



## Тяжелый крейсер типа «Такао»



Японский авианосец «Дзуйхо» (24 октября 1944 года) в бою у мыса Энгано

*Colony of the Pacific, Inc.*



Вице-адмирал Такео Курита, командовавший Центральным соединением в сражении у Лейте

ских подводников, то, судя по всему, у них не возникло никаких сложностей в подготовке атак. Более того, они достаточно свободно маневрировали, причем на высокой скорости и в надводном положении (по данным Т. Роско), согласовывая свои действия переговорами при всплытии.

Тяжелый крейсер «Атаго» 23 октября в 06.09 подводная лодка «Дартер» (типа «Гато») медленно направилась к левой колонне, а ПЛ «Дэйс» к правой. В 06.35, как только левая колонна закончила очередной поворот влево, у борта крейсера «Атаго» прогремели взрывы – американская подводная лодка произвела атаку, выпустив двумя залпами шесть торпед. В правый борт крейсера попали 4 торпеды калибром 533 мм Mk14 (по 300 кг торпекса) из шести выпущенных в 06.32 из носовых труб под-

ми») и линкор «Харуна», в правой – тяжелые крейсера «Миоко», «Хагуро», «Майя», линкоры «Ямато», «Мусаси» и в 32 кабельтовых позади – крейсера «Тоне», «Тикума» и линкор «Конго». Слева в охранении шел крейсер «Носиро» и 4 эсминца, справа – 3 эсминца, крейсер «Яхаги» и еще 2 эсминца. Три эсминца шли между колоннами главных сил.

Как отметил С. Сулига в своей книге «Японские тяжелые крейсера. Том 2»: «... В который уже раз противолодочная служба сработала у

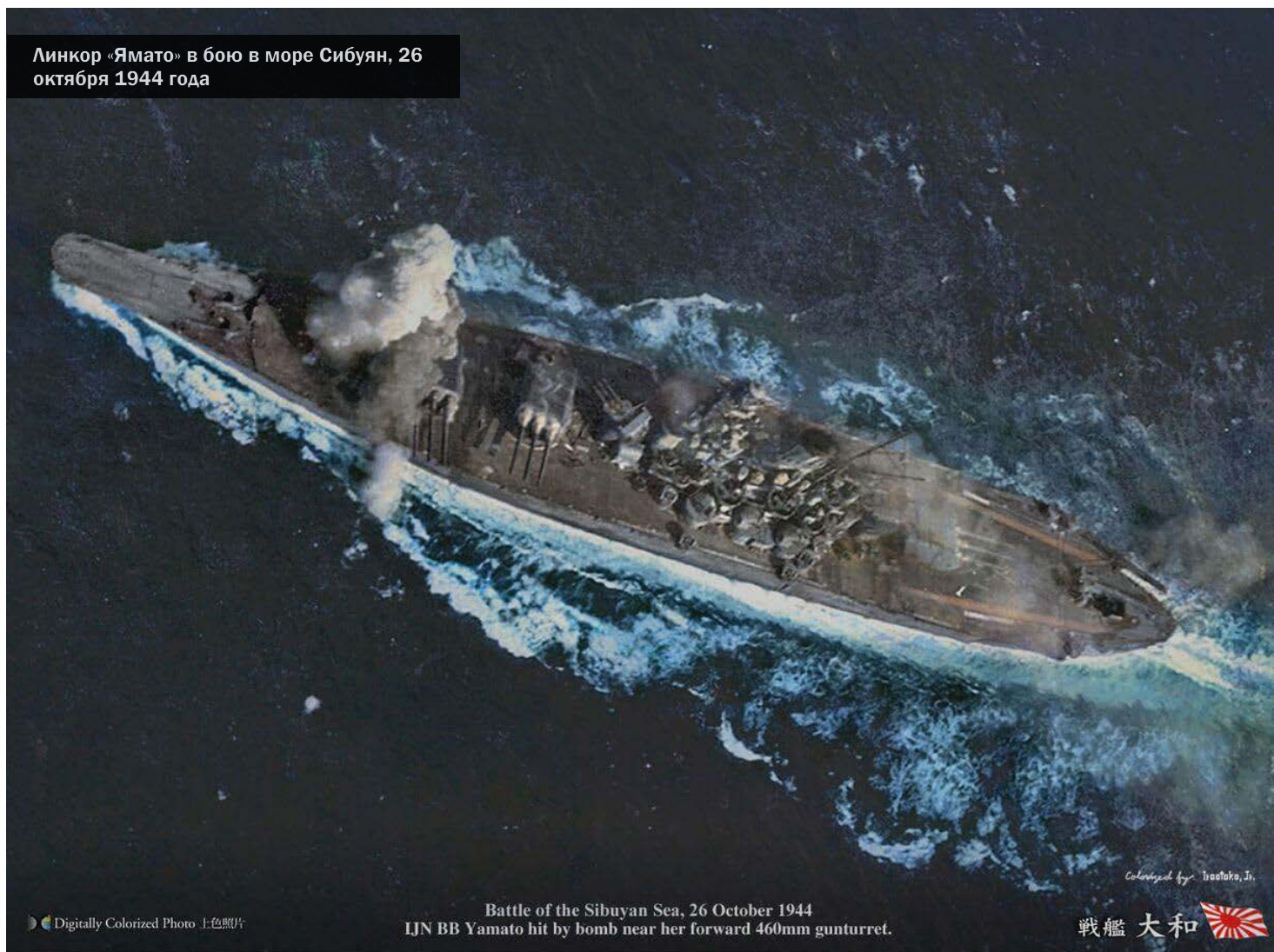
японцев из рук вон плохо, позволив двум лодкам на перископной глубине сблизиться на дистанцию верного выстрела. Японские сонары удовлетворительно работали только при движении малым ходом, а сейчас надо было спешить. Поэтому единственным способом уменьшить риск получить торпеду из-под воды была частая смена курса – элементарный зигзаг. Но отсутствие эсминцев впереди ордера было большой ошибкой».

Действительно, если ознакомиться с боевыми донесениями американ-



Линкор «Хиуга» (фото 1936 года) в сражении у Лейте действовал в составе соединения Одавы

Линкор «Ямато» в бою в море Сибуян, 26 октября 1944 года



Линкор «Мусаси» в море (рисунок)



Линкор «Нагато», один из участников битвы в заливе Лейте

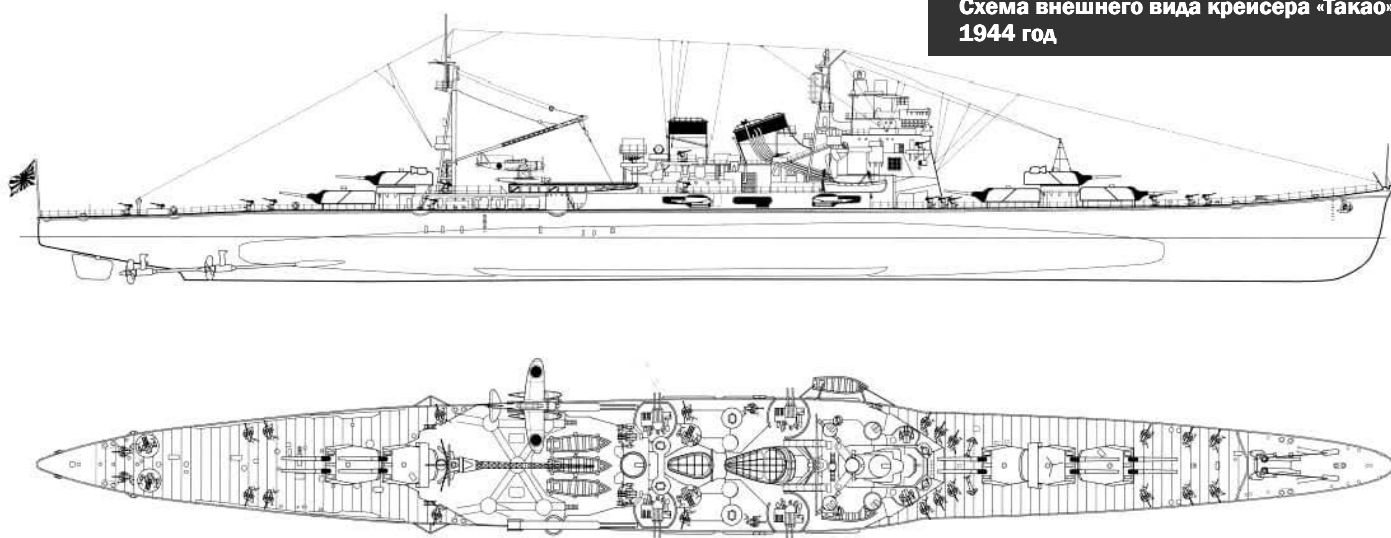


Эсминец «Асасимо» (ноябрь 1943 года), принявший участие в спасении экипажа «Атаго»



Легкий крейсер «Яхаги» (19 декабря 1943 года), входивший в состав охранения соединения Куриты



**Схема внешнего вида крейсера «Такао», 1944 год**

**Фотография крейсера «Такао» с борта «Атаго», район Гуадалканала, 14 ноября 1942 года**

**Крейсера «Майя» и «Миоко» в составе Второго флота у Соломоновых островов, 23 августа 1942 года (Фото с крейсера «Атаго»)**


лодки «Дартер» с дистанции 900 м.

Первая торпеда попала в район кладовой (шп. 30), затопив носовые отсеки и повредив брашпильный отсек. Вторая торпеда попала в район шпангоута 125, из-за чего затопило КО № 1 и № 2 (поперечные по всему корпусу), центральный вычислительный пост и помещения под ним.

Третья, попав в район КО № 6 (шп. 180), привела к его затоплению и вызвала пожар в КО № 7 (соседнее с левого борта). Четвертая – попала в район шпангоута № 260, вызвав затопление МО № 4, кормового генераторного отсека и помещений под ним, а также зарядных и снарядных погребов башни главного калибра № 4.

Интересно, что есть версия, согласно которой в крейсер из шести торпед попало только две, но неудачно для корабля – вне броневых пояса и вне системы ПТЗ. Но даже если это не так, то вряд ли ПТЗ, рассчитанная на взрыв 200 кг ВВ типа «шимоза», могла противостоять взрыву 300 кг торпекса.

Получив 4 торпеды, удары которых практически равномерно «распределились» по всему борту, крейсер остановился, получив крен на правый борт в 8°.

Но начальный крен быстро увеличился до 18°, а затем до 23°, несмотря на контрзатопление МО № 3, КО № 7 и носовых отсеков левого борта. Затопление быстро распространялось, крен увеличивался. Когда он достиг 54°, экипаж оставил корабль.

Эсминцы «Кисинами» и «Асасимо» приняли с крейсера свыше 700 человек, включая вице-адмирала Куриту и его штаб. В 06.53 тяжелый крейсер «Атаго» опрокинулся на правый борт и затонул носом в точке 09°30' с.ш. и 117°13' в.д. вместе с 360 членами экипажа, включая командира Цуто Араки. Флаг Куриты был перенесен на линкор «Ямато».

Но тяжелый крейсер «Атаго» стал не единственной жертвой этой торпедной атаки. Можно сказать, что операция у Лейте стала своеобразным «кладбищем» для японских крейсеров типа «Такао».

#### **Тяжелый крейсер «Такао»**

Следующей жертвой американских подводников стал крейсер «Такао», но ему повезло больше чем «Атаго».

Буквально через десять минут после того, как первые торпеды поразили «Атаго», в крейсер «Такао» (в 06.44) попали две торпеды с лодки «Дартер», которая после атаки «Атаго» резко отвернула влево и дала

Эсминец «Наганامي» (тип «Югумо»),  
сопровождая торпедированный  
«Такао»



новый залп с дистанции 1 400 м по второму кораблю в колонне. Этим вторым кораблем и оказался «Такао».

Две торпеды Mk14 попали в правый борт корабля: в район 180-го шпангоута, вызвав затопление КО № 4, № 6 и № 8, и в район шпангоута № 335, повредив руль и оба правых винта.

На корабле начался пожар, крейсер получил крен в 10 градусов. Экипажу удалось выровнять «Такао» затоплением отсеков противоположного борта, но теперь он сидел в воде слишком низко. Пожар удалось загасить, но для дальнейшего использования в операции корабль уже не годился, и командование приняло решение отправить его на базу.

Для эскорта были выделены два эсминца – «Наганامي» и «Акисимо» (тип «Югумо»), в охранении которых крейсер к вечеру двинулся в Бруней. Американские подводные лодки предприняли попытку остановить его, но неудачно.

Командир ПЛ «Дартер» Д. МакКлинтон, подняв перископ через несколько часов после торпедной атаки, увидел, как поврежденный крейсер под эскортом двух эсминцев

уходит обратным курсом. Он решил последовать за ним и с наступлением темноты вместе с Клаггетом (ПЛ «Дэйс») добить «Такао», атаковав его в надводном положении. Но вскоре атаку пришлось отменить, и на отходе «Дартер» 17-узловым ходом налетела на риф и не могла сняться с него. Вызванная по радио ПЛ «Дэйс» сняла весь экипаж севшей на мель подводной лодки и предприняла попытку уничтожить ее торпедами и артиллерийским огнем. Тем временем тяжелый крейсер «Такао» в охранении эсминцев на малой скорости 25 октября добрался до базы.

#### Тяжелый крейсер «Майя»

Однако на повреждении крейсера «Такао» и гибели «Атаго» несчастья для крейсеров 4-й эскадры не закончились, и вскоре торпеды противника нашли новую цель. Другая американская субмарина (ПЛ «Дэйс» тип «Гато») атаковала свою цель, и ею оказался третий тяжелый крейсер типа «Такао» – «Майя».

Крейсер «Майя» шел третьим в левой колонне японского соединения за двумя крейсерами

типа «Миоко» и непосредственно перед линкором «Ямато».

В 06.56 крейсер получил в левый борт четыре торпеды из шести выпущенных ПЛ «Дэйс» из носовых торпедных аппаратов.

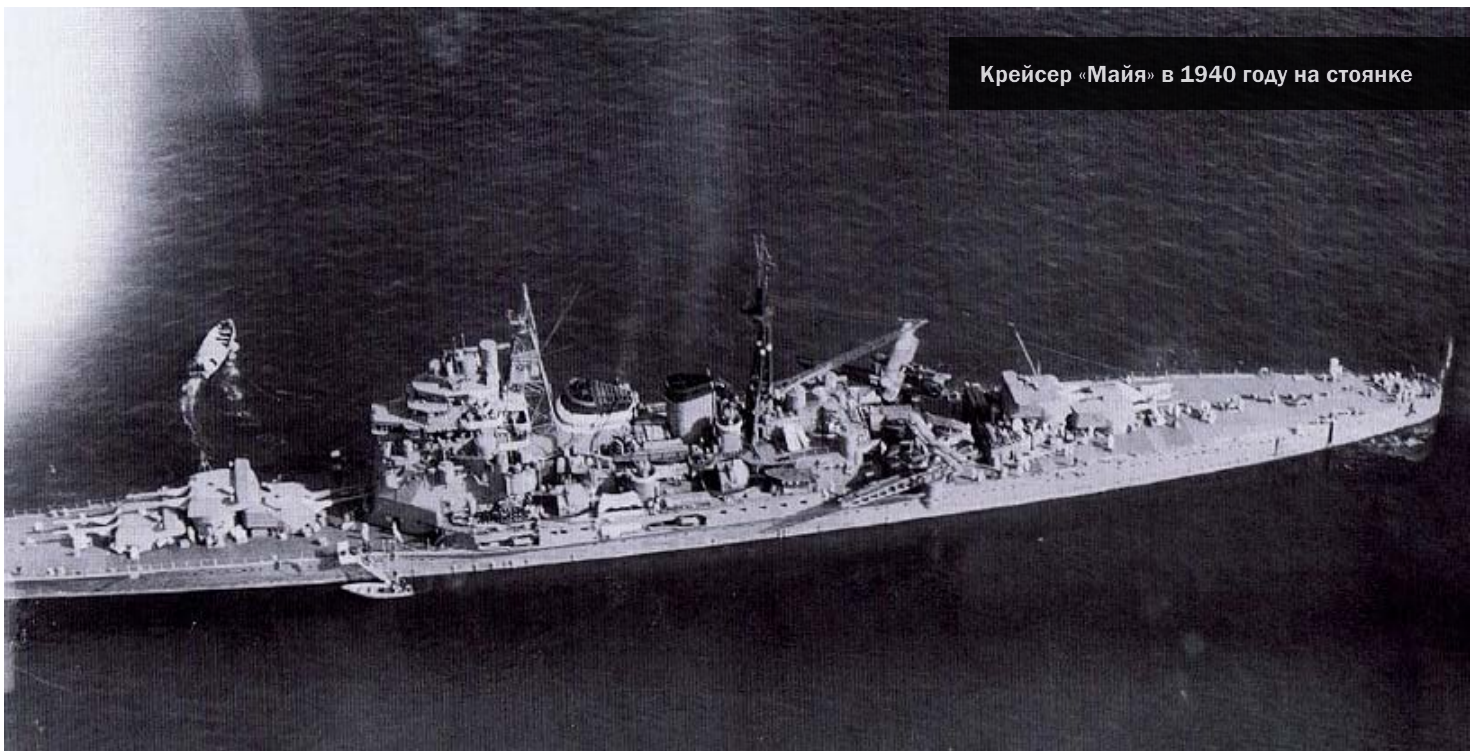
Повреждения были очень серьезными. По данным С. Сулига, первая торпеда попала в район цепного ящика (шп. 25), вторая торпеда – в район основания башни ГК № 1 (шп. 66), третья попала в район КО № 7 (шп. 182), четвертая торпеда попала в район МО № 3 (шп. 240).

Повреждения оказались фатальными. Из-за быстрого и обширного затопления крейсер получил крен 30° на левый борт, пожар достиг носовых погребов, которые взорвались, уничтожив корабль.

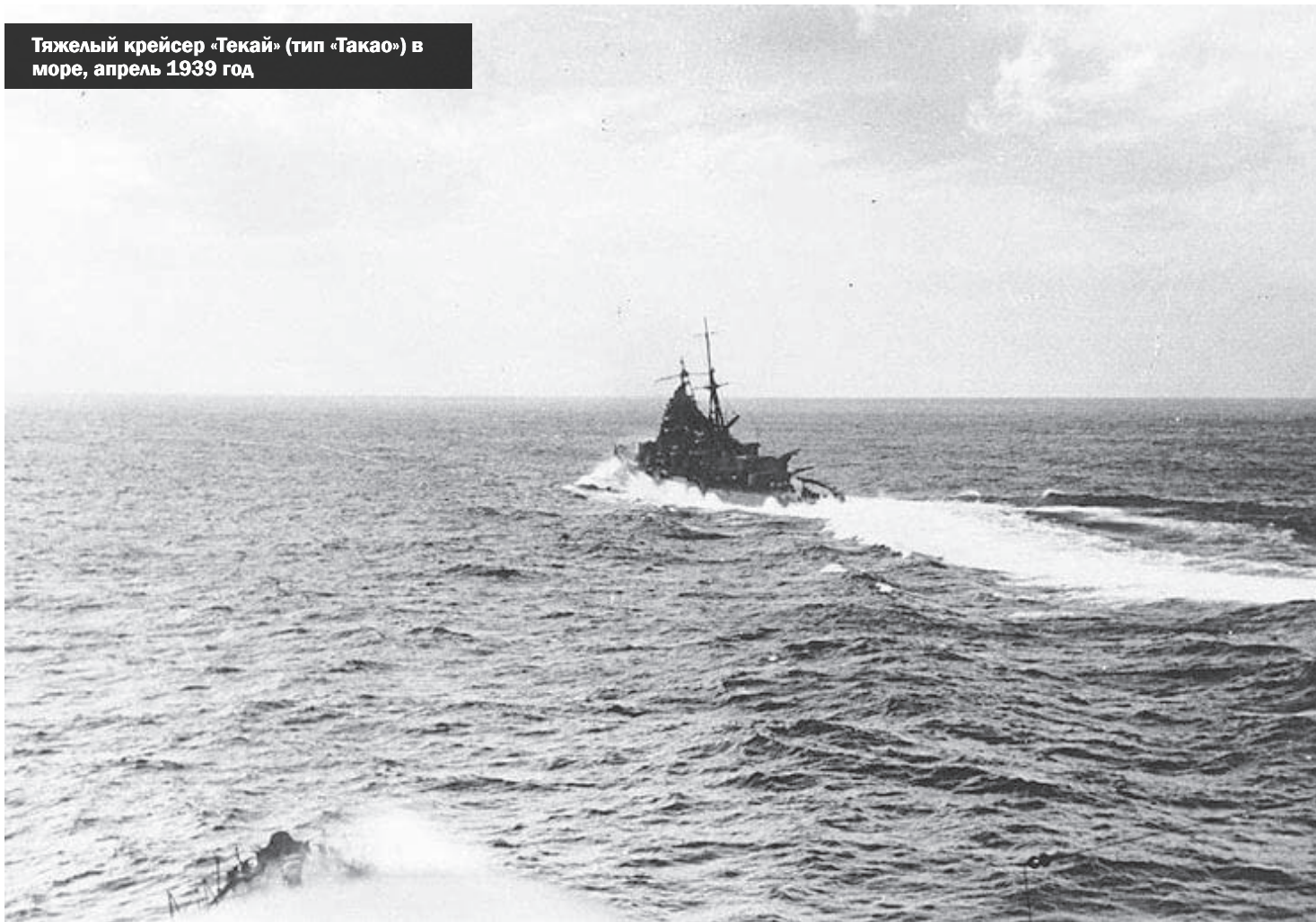
Тяжелый крейсер «Майя» затонул менее чем за 10 минут в точке с координатами 09°27' с.ш. и 117°23' в.д. вместе с 336 членами экипажа.

Несмотря на быструю гибель, 769 человек спас эсминец «Акисимо» (тип «Югумо»), который затем передал их на линкор «Мусаси». Из них только 635 человек были сняты на следующий день с гибнувшего линкора эс-

Крейсер «Майя» в 1940 году на стоянке



Тяжелый крейсер «Текай» (тип «Такао») в море, апрель 1939 год



Линкор «Нагато» в море на учениях, 1941 год





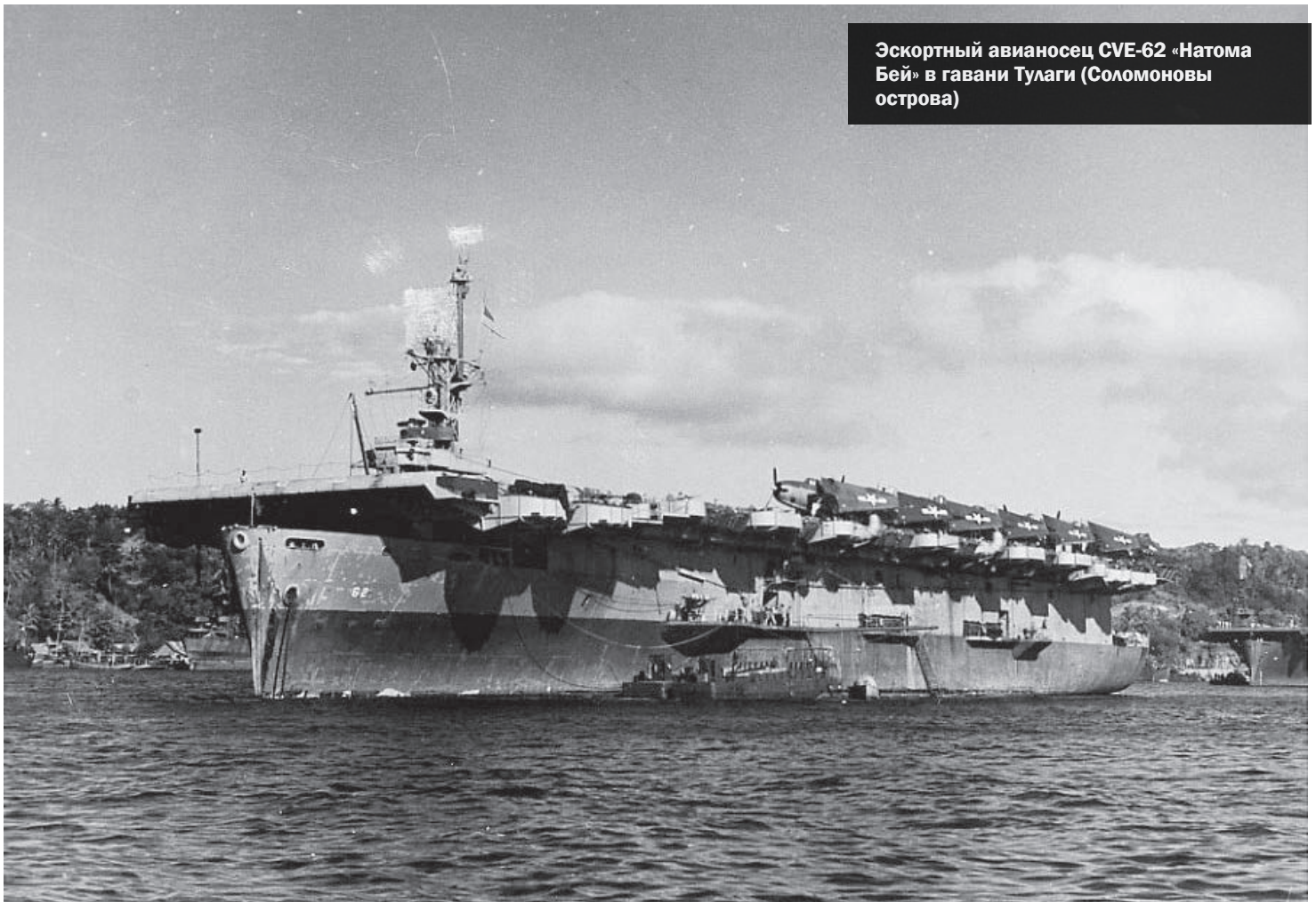
Линкор-авианосец «Исе» под бомбами американской авиации в битве в заливе Лейте

минцем «Симакадзе», так что общее число погибших составило 470 человек, включая командира крейсера. Таким образом, три из четырех крейсеров типа «Такао» были выведены из строя уже накануне важнейшего морского сражения (по замыслу японского руководства). Однако несчастья для кораблей данного типа еще не закончились, и вскоре удача отвернулась и от последнего крейсера данного типа.

#### Тяжелый крейсер «Текай»

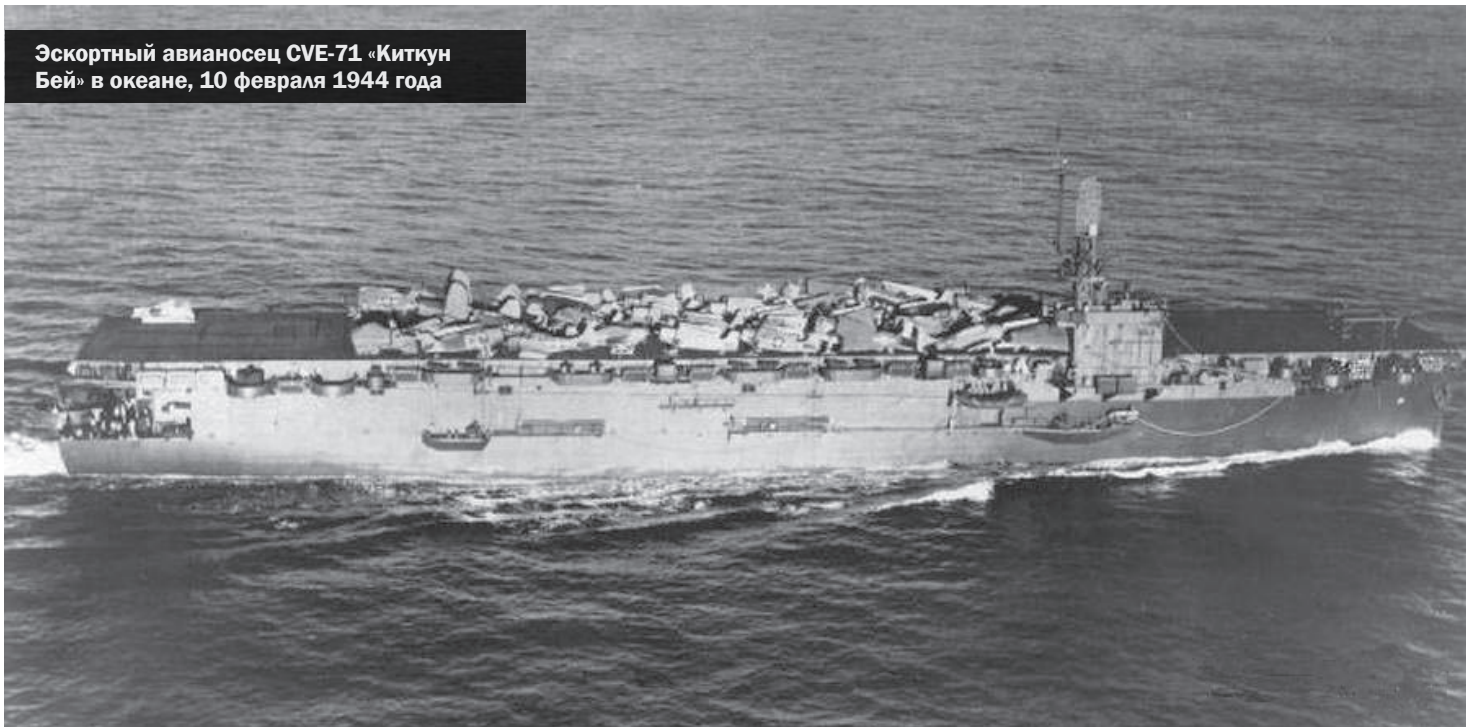
На следующий день, 24 октября, единственный из крейсеров 4-й эскадры не получивший никаких повреждений тяжелый крейсер «Текай» был прикреплен к 5-й эскадре и продолжил путь с соединением Куриты по назначенному курсу. В ходе дневного боя в море Сибуйан крейсеру повезло второй раз – американская палубная авиация сосредоточила свои удары на линкоре «Мусаси», который вскоре был потоплен, также были повреждены

некоторые другие корабли соединения Куриты. В числе поврежденных кораблей оказался и крейсер «Миоко», флагман 5-й эскадры крейсеров, который покинул строй и был отправлен в Бруней. А крейсера «Текай» и «Хагуро» продолжили движение к заливу Лейте. «Сумбурное столкновение» противников, которое произошло вскоре, и вошедшее в историю как «бой у острова Самар» уже достаточно подробно описано в литературе. По этой причине мы не будем останавливать-



Эскортный авианосец CVE-62 «Натома Бей» в гавани Тулаги (Соломоновы острова)

Эскортный авианосец CVE-71 «Киткун Бей» в океане, 10 февраля 1944 года



ся на его подробностях. Напомним, что соединение Куриты вместо сил вторжения встретило в зоне высадки группу американских эскортных авианосцев, осуществлявших авиационную поддержку высадки. И в этой ситуации и японцам, и американцам пришлось «импровизировать», причем в условиях быстро меняющейся обстановки и недостатка данных о противнике. В результате под атаками палубной авиации японскому соединению не удалось разгромить слабого противника, и вскоре Курита дал сигнал на отход.

По состоянию на 06.30 соединение Куриты (4 линкора) шло двумя колоннами, имея впереди своеобразную завесу из эсминцев и тяжелых крейсеров. Крейсер «Текай» двигался вместе с крейсером «Хагуро» непосредственно перед линкорами 1-й дивизии («Ямато» и «Нагато»), имея справа эсминцы 2-й флотилии, слева – крейсера 7-й эскадры. В завязавшемся сражении «Текай» принял активное участие в потоплении эскортного авианосца «Гэмбир Бэй», американских эсминцев «Хоуэл», «Робертс» и «Джонсон»

(по некоторым данным). Хотя точно определить, кто кого повредил и уничтожил в том бою, было сложно. Но и сам крейсер получил несколько смертельных повреждений от попаданий авиационных бомб.

На одном из форумов нами была найдена следующая хронология действий крейсера (составленная по данным [www.bosamar.com/pages/bosintro](http://www.bosamar.com/pages/bosintro)):

-7.30 – «Тёкай» вместе с «Хагуро» начали обстрел группы авианосцев «Таффи 3», ведя огонь по «Гэмбиер



Эсминец DD557 «Джонсон» (27 октября 1943 года), потопленный японскими крейсерами у Лейте

Бэй»;

-около 7.50 - атака американских эсминцев;

-7.53 - эсортный эсминец «Робертс» заявил о попадании одной из трех выпущенных торпед в «Тёкай»;

-8.00 - пилоты «Эвенджеров» наблюдали отходившие повреждённые «Хагуро» и «Тёкай»;

-8.10 - левый борт «Гэмбиер Бэй» по-прежнему обстреливался четырьмя тяжёлыми крейсерами, включая и «Тёкай»;

-8.41 - «Гэмбиер Бэй» горел и имел крен в 20 градусов, продолжая находиться под обстрелом «Тёкая», «Тикумы», «Хагуро», «Носиро» и 1 эсминца;

-8.42 - «Тёкай» и «Тикума» подверглись мощному налёту авиации с «Таффи 3»;

-8.53 - следующий налёт группы из 30 самолётов на тяжёлые крейсера;

-около 9-00 - «Уайт Плэйнс» заявил о шести попаданиях 5-дюймовыми снарядами в «Тёкай»;

-9.05 - «Эвенджеры» эскадрильи VC-5 с «Киткин Бэй» атаковали «Тёкай» 500-фунтовыми бомбами и заявили о девяти попаданиях (три - в носовую часть, пять - в центральную, 1 - в корму), а также 2 близких разрывах;

-9.18 - с «Тёкая» передано сообщение о невозможности дальнейшего преследования противника из-за серьёзных повреждений;

-10.18 - «Фудзинами» начал эвакуацию экипажа крейсера».

По американским данным, как отмечает С. Сулига в книге «Японские тяжёлые крейсера» (том 2), в 09.25, то есть через два часа после начала боя, «Текай» получил попадания нескольких 227-кг авиабомб в результате атаки «Эвенджеров» эскадрильи VC-5 с эсортного авиа-

носца «Киткун Бэй» (по другим данным - с АВ «Натома Бей»). Взрывы бомб вызвали тяжёлые повреждения в носовых машинных отделениях и сильные пожары. Повреждения оказались настолько серьёзными, что крейсер потерял ход. Кроме того, в крейсер попали не менее шести 127-мм снарядов американских эсминцев, и в результате было принято решение прекратить борьбу за живучесть и покинуть корабль. В 10.18 к пылающему неподвижному и потерявшему боеспособность крейсеру подошёл эсминец «Фудзинами» (тип «Югумо») и приступил к снятию экипажа. После того, как экипаж вместе с командиром крейсера перешел на эсминец, «Текай» был добит торпедами и затонул в точке с координатами 11°22' с.ш. 126°22' в.д.

По другим источникам, крейсер был поврежден в результате попадания снаряда в торпедный аппарат, а через несколько минут пылающий корабль был разбомблен палубными самолетами. Но в любом случае, ввиду полной потери хода и боеспособности, экипаж был снят, крейсер был добит эсминцем эскорта, пополнив список потерь японского флота в этом грандиозном сражении у острова Лейте.

В результате японский флот потерял в сражении (и на пути отхода) 4 авианосца, 3 линкора, 8 крейсеров, 12 эсминцев. Потери американцев были значительно меньше: 1 авианосец, 2 эсортных авианосца, 3 эсминца и корабля сопровождения. Следует отметить, что это сражение стало роковым не только для тяжёлых крейсеров типа «Такао». Два из трех оставшихся крейсера типа «Могамы» также погибли в тот период, как и один из двух крейсеров типа «Тоне».

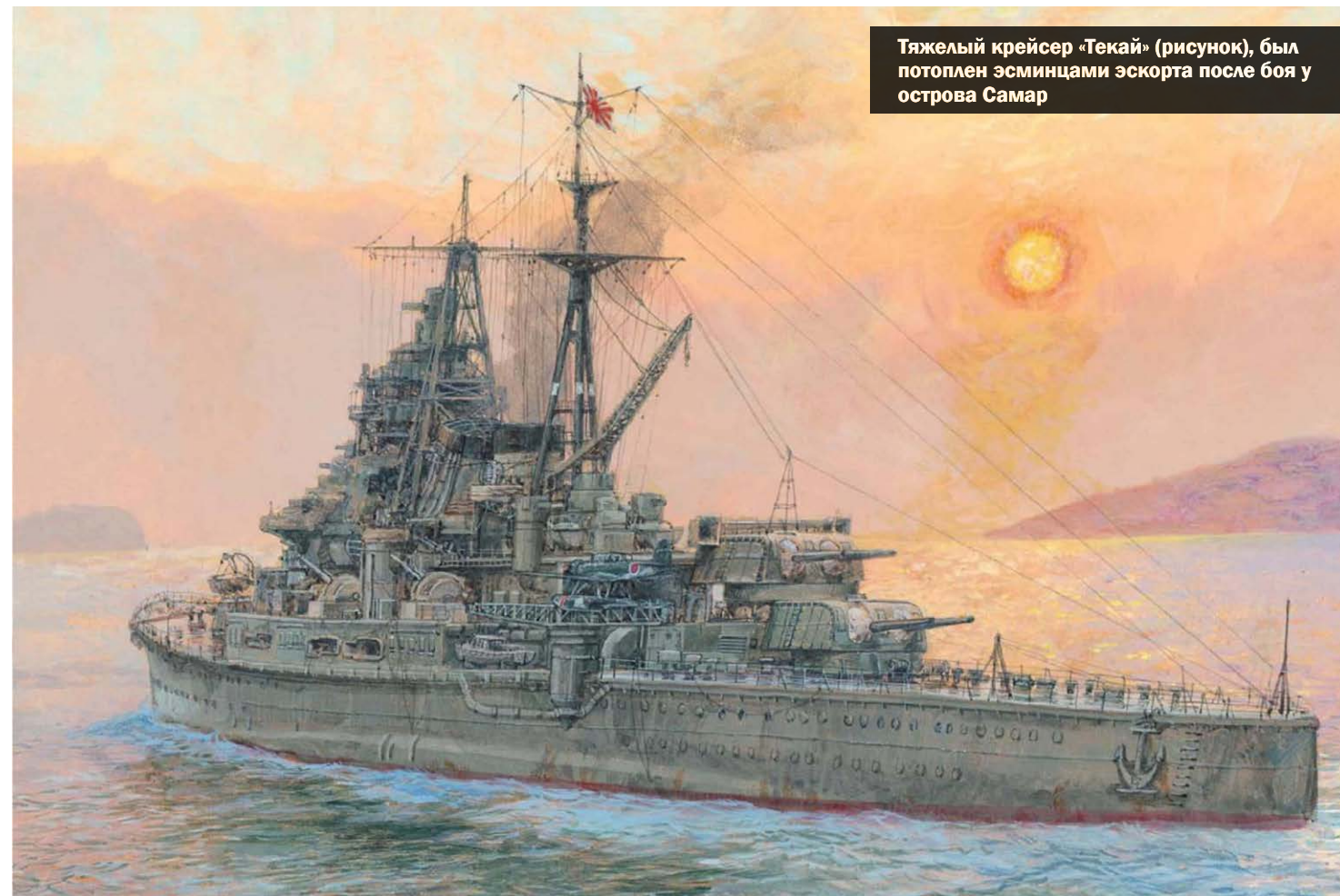
В своей книге «Американские подводные лодки во Второй мировой войне» Т. Роско так оценивает эти

потери: «...Выведя из строя четыре самых крупных и самых лучших японских тяжёлых крейсера (включая крейсер «Аоба»), подводные лодки... оказали значительное влияние на исход сражения. Четыре корабля японского флота были выведены из строя в то время, когда он шел к месту последнего боя, «Атаго» и «Майя» оказались потоплены, а «Такао» и «Аоба» - повреждены. Командующий японским флотом еще утром 23 октября пришел к выводу, что план «Се Го» провалился...».

В ходе сражения американский флот допустил ряд ошибок, однако качественное и количественное превосходство было таково, что эти ошибки существенного влияния на ход сражения не оказали. Бой показал, что без прикрытия с воздуха флот не имеет возможности осуществлять боевые действия. США сумели захватить плацдарм на Филиппинах и начать наступление вглубь архипелага, их авиация полностью отрезала Японию от источников нефти на Суматре и Борнео.

После Лейте японское командование более не планировало крупных операций на море, в сущности, после такого сокрушительного поражения у Японии больше не было флота. Часть уцелевших кораблей Объединенного Флота ушла в бухту Бруней, а потом в Лингга Роудз в Сингапур, где было вдоволь топлива, но мало боеприпасов. Остальные корабли вернулись в метрополию, где хватало боеприпасов, но не было топлива.

Бои в заливе Лейте в полной мере продемонстрировали крайнюю уязвимость крейсеров типа «Такао». Крейсера «Атаго», «Майя» и «Текай» были исключены из списков японского Императорского флота в один день - 20 декабря 1944 года. Из серии из четырех кораблей остался только один - «Такао»...



Тяжелый крейсер «Текай» (рисунки), был потоплен эсминцами эскорта после боя у острова Самар

# Подводные лодки против тяжелых крейсеров



S\_Alex\_D



Тяжелый крейсер «Винсеннес» (февраль 1937 года) потопленный в бою у острова Саво в августе 1942 года

В статьях выпуска наши авторы уже представили вам судьбу крейсера «Атаго» и трех его сестершипов, однако мы бы хотели более подробно рассмотреть один из эпизодов их боевой службы, причем трагический эпизод. И для этого есть свои основания. Мы уже как-то отмечали, что у каждого корабля своя судьба, и она совершает удивительные «фокусы». Так и в этом случае, разве можно вспомнить еще один боевой эпизод, в ходе которого три из четырех кораблей серии были уничтожены практически

в одно время, а последний – сильно поврежден. Отметим сходный случай – гибель трех крейсеров типа «Новый Орлеан» (в серии – 7 кораблей) в ночном бою у острова Саво в 1942 году, но и тогда в строю осталась большая часть однотипных кораблей. Подробности тех событий представлены в статьях нашего выпуска, здесь же, по традиции, предлагаем вам вспомнить (или познакомиться) описание действий американских подводных лодок против крейсеров типа «Такао», в том числе и «Атаго», в операции

при Лейте в 1944 году. Наиболее подробно об этом написал Теодор Роско в своей книге «Американские подводные лодки во Второй мировой войне». Предоставим слово автору с некоторыми нашими комментариями.

«Рано утром 23 октября две ... подводные лодки, действовавшие с австралийских баз, ... вели борьбу с крейсерами противника. Это были подводные лодки «Дэйс» и «Дартер». Свои действия против японских крейсеров обе лодки начали 10 октября в районе между северо-



Тяжелый крейсер «Такао» на испытаниях, 1932 год

Спуск на воду подводной лодки SS-227  
«Дартер», 6 июня 1943 года



восточным побережьем Борнео и водами вблизи острова Палаван.

11 октября командующий подводными силами, действовавшими с австралийских баз, поставил командиру подводной лодки «Дартер» две задачи: прикрыть западные подступы к проливу Балабак и южные подступы к проходу Палаван. Подводным лодкам «Дэйс» и «Дартер» рекомендовалось иметь в виду, что здесь могут появиться корабли противника из Сингапура.

Через три дня после этого подводная лодка «Дэйс» сообщила, что недалеко от северного побережья острова Борнео она обнаружила конвой и потопила два транспорта.

В это время сюда подходил 2-й японский флот. Его линейные корабли, вооруженные тяжелой артиллерией, направлялись прямо к острову Палаван. По сравнению с этой стальной армадой две подводные лодки казались затерянными точками.

Дойдя до залива Бруней, находящегося на северо-западном побережье острова Борнео, японский флот разделился на два оперативных соединения. Одно соединение, в которое входили два старых линейных корабля, отремонтированный крейсер «Могамы» и четыре эскадренных миноносца, должно было пройти южнее острова Палаван, через море Сулу и встретиться у острова Минданао с силами, которые шли туда же с Формозы.

Это оперативное соединение затем должно было нанести удар по американским кораблям в заливе Лейте, подойдя туда через пролив Суригао. Главные силы японского флота должны были пройти севернее острова Палаван, пересечь море Сибуян и направиться на восток через пролив Сан-Бернардино.

В главные силы входили 5 линейных кораблей, включая «Ямато» и «Мусаси», 12 крейсеров и 14 эскадренных миноносцев. Охраняя воды близ острова Палаван, подводные лодки «Дэйс» и «Дартер» должны были встретиться с одним из этих соединений. Они оказались перед основными силами японского флота.

Рано утром 21 октября на подводной лодке «Дартер» было получено сообщение о высадке американских войск на Лейте. Командир лодки решил, что флот противника, идущий из Сингапура, вероятно, направится к заливу Лейте по кратчайшему пути через пролив Балабак. Поэтому он взял курс на пролив Балабак. Поздно вечером того же дня «Дартер» при помощи радиолокатора обнаружила три тяжелых военных корабля. В течение семи часов лодка следовала за ними, докладывая по радио командованию, что не теряет их из виду.

Корабли шли с большой скоростью, и лодка не могла догнать их. Утром 22 октября командир прекратил преследование и взял курс на юг, чтобы встретиться с подводной лодкой «Дэйс». В ночь с 22 на 23 октября обе подводные лодки находились одна от другой в пределах слышимости человеческого голоса.

В дальнейшем Т. Роско приводит выдержки из донесений командиров американских подводных лодок, участвовавших в атаке, каждый из которых описал свои действия, действия союзника и противника. Познакомимся с этими донесениями (по данным Т. Роско).

Из донесений командира подводной лодки «Дартер»:

«0 часов. Говорил с лодкой «Дэйс» относительно дальнейших действий.

0 часов. При помощи радиолокатора обнаружен противник.

0 часов 16 минут. При помощи мегалофона передал на «Дэйс»: обнаружили противника. Вперед!

0 часов 20 минут. Пеленг меняется влево, обе подводные лодки сближаются на полном ходу. Легли на курс сближения. Цели держат курс на проход Палаван.

0 часов 22 минуты. Передал о наблюдениях за противником, установил, что обнаруженные корабли являются оперативным соединением из 11 тяжелых кораблей. Стало ясно, что подводные лодки не смогут атаковать противника из-за большой скорости хода кораблей (вначале скорость их хода достигала 22 узлов). Подводные лодки шли в среднем со скоростью 19 узлов. Затем скорость хода кораблей противника начала уменьшаться и вскоре

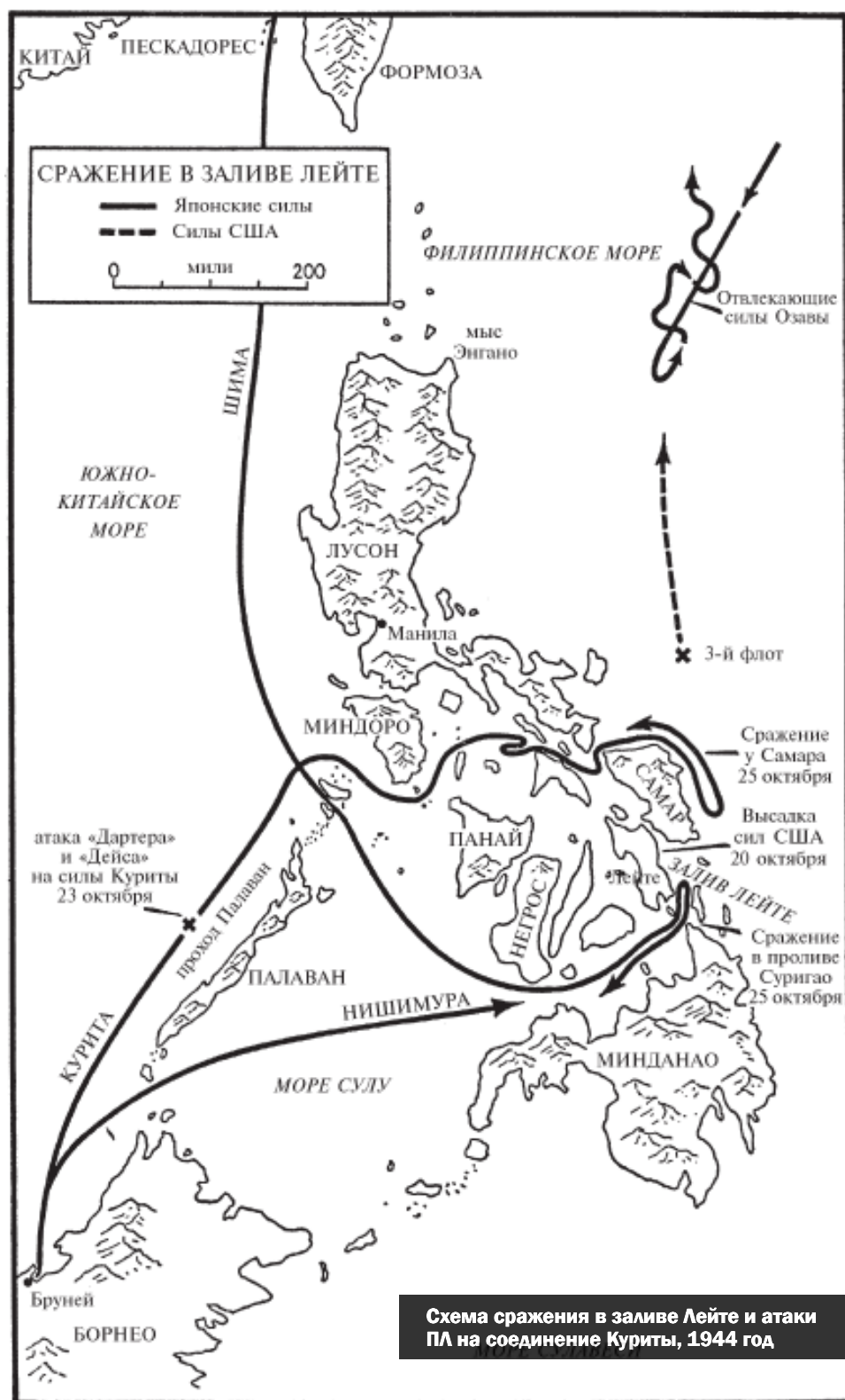


Схема сражения в заливе Лейте и атаки ПЛ на соединение Куриты, 1944 год

составляла уже 15 узлов. Теперь подводные лодки могли их догнать. Истинный курс противника 39°.

Подводная лодка «Дартер» должна была атаковать левую колонну на рассвете, а подводная лодка «Дэйс», находившаяся в пяти милях впереди, должна была атаковать правую колонну. Ночью решили не атаковать, так как необходимо было точно установить классы кораблей, которые, вероятно, направлялись к заливу Лейте, чтобы помешать высадке. Было ясно, что вследствие больших размеров японского флота и небольшой ширины прохода Палаван корабли до рассвета будут идти прямым курсом.

Ночью цели шли без зигзагов... 4 часа 25 минут. Лодка находится впереди левой колонны тяжелых кораблей. Расстояние до кораблей

составляла уже 15 узлов. Теперь подводные лодки могли их догнать. Истинный курс противника 39°.

Подводная лодка «Дартер» должна была атаковать левую колонну на рассвете, а подводная лодка «Дэйс», находившаяся в пяти милях впереди, должна была атаковать правую колонну. Ночью решили не атаковать, так как необходимо было точно установить классы кораблей, которые, вероятно, направлялись к заливу Лейте, чтобы помешать высадке. Было ясно, что вследствие больших размеров японского флота и небольшой ширины прохода Палаван корабли до рассвета будут идти прямым курсом.

Ночью цели шли без зигзагов... 4 часа 25 минут. Лодка находится впереди левой колонны тяжелых кораблей. Расстояние до кораблей

Линкор «Нагато» (август 1942 года) избежал серьезных повреждений в сражении при Лейте



18 000 м. Скорость уменьшаем до 15 узлов. Самый крупный корабль в левой колонне идет последним. Решено его атаковать.

5 часов 9 минут. Ложимся на обратный курс, направились к левой колонне и погрузились. (Подводная лодка «Дэйс» прошла мимо и погрузилась северо-восточнее нас.) Мы решили атаковать свою цель, зайдя с запада.

5 часов 28 минут. Дистанция до первого крейсера в колонне 2 200 м.

5 часов 32 минуты. Произвели первый залп из носовых торпедных аппаратов по головному крейсеру. Две торпеды попали в крейсер, а одна прошла впереди него. Через некоторое время выпустили еще две торпеды из носовых торпедных аппаратов. Затем, чтобы атаковать второй

крейсер, круто повернули влево, решив использовать кормовые торпедные аппараты.

5 часов 33 минуты. Выпущенные торпеды попали в крейсер; произвели залп из кормовых торпедных аппаратов по второму крейсеру и повернули перископ в сторону первой цели, чтобы посмотреть, что происходит с кораблем. Крейсер так близко, что весь его корпус увидеть в перископ невозможно. На палубе пожар. Корабль окутан черным дымом. Надстроек не видно. Носовая часть корабля уже уходила под воду. Орудийная башня № 1 находилась на уровне воды, крейсер вот-вот должен был затонуть» (в данном случае речь идет о потоплении тяжелого крейсера «Атаго»).

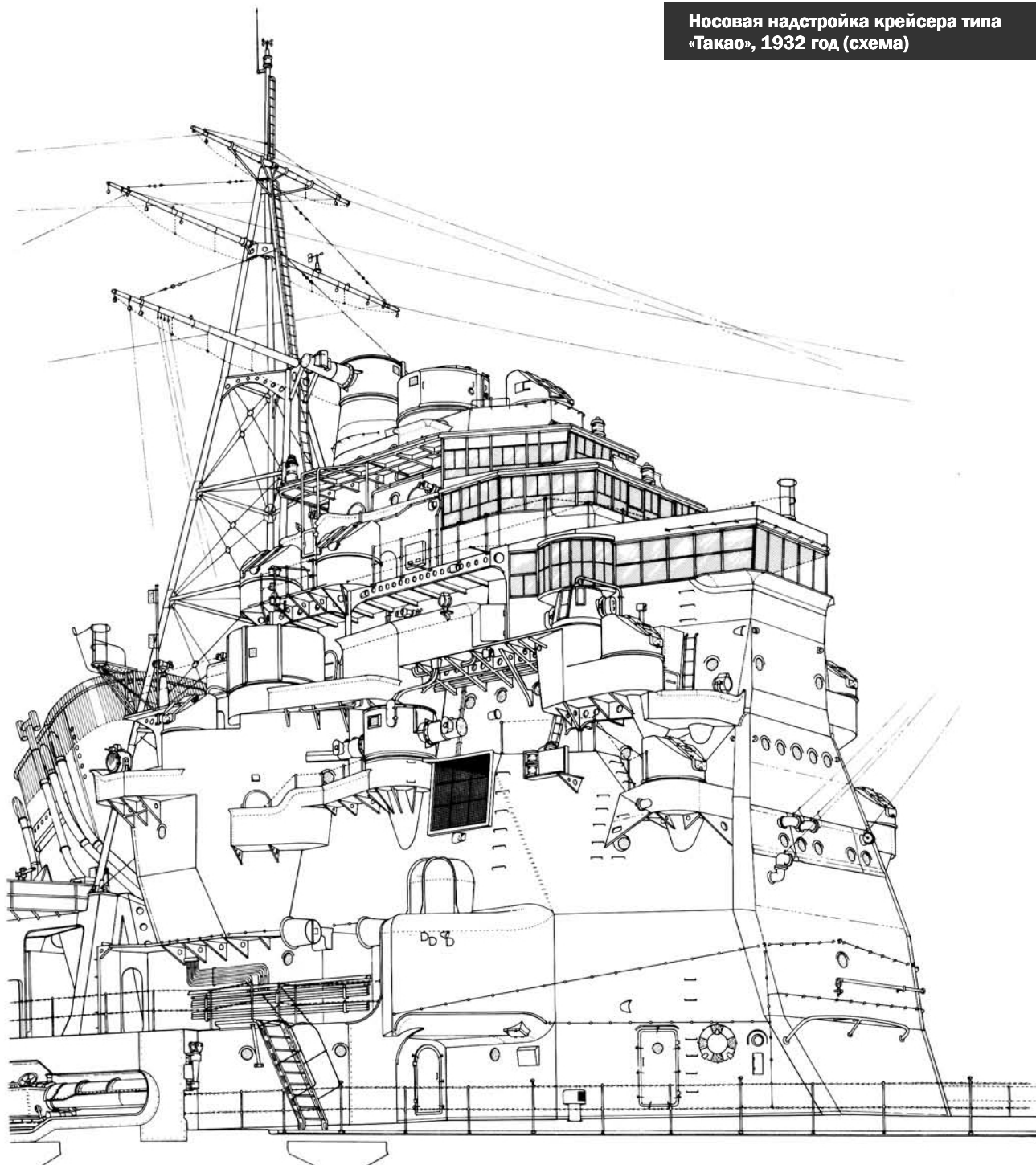
«5 часов 34 минуты. Лодка ушла на глубину, чтобы уклониться от атак противника. Услышали четыре взрыва торпед, выпущенных по второму крейсеру. Уверены, что от четырех попаданий должен был затонуть и второй крейсер» (В ходе данной атаки был поврежден тяжелый крейсер «Такао»).

«5 часов 39 минут. Подводная лодка контратакована глубинными бомбами. Четыре эскадренных миноносца производили поиск и бомбометание.

5 часов 40 минут. Гидроакустические приборы уловили звуки взрывов, доносившихся оттуда, где примерно должны были остановиться торпедированные крейсера. Во



Подводная лодка SS-247 «Дэйс» на базе Гротон, июль 1943



всех отсеках был слышен шум. Он приближался, пока не стал раздаваться прямо над лодкой. Лодку встряхнуло. Послышались сильные взрывы.

5 часов 57 минут. Один за другим раздались четыре отдаленных взрыва торпед. Вероятно, это торпеды, которые выпустила подводная лодка «Дэйс».

От 6 часов до 6 часов 4 минут раздавались сильные взрывы; вероятно, взрывались артиллерийские погреба поврежденных кораблей.

6 часов 5 минут. Противник снова начал сбрасывать глубинные бомбы. На этот раз, по-видимому, была атакована подводная лодка «Дэйс». Сброшено 36 бомб. Начиная с этого времени и почти до 6 часов 25 минут слышны более отдаленные взрывы. Но теперь это не взрывы глубинных бомб.

6 часов 30 минут. Сбрасывание глубинных бомб продолжается.

8 часов 20 минут. Лодка на перископной глубине. На дистанции 11 000 м от нас обнаружили неподвижный крейсер типа «Атаго»,

слегка накренившийся на правый борт. Возле него находились три эскадренных миноносца, а над всем этим районом кружили три самолета.

11 часов. Направились к крейсеру.

13 часов. До крейсера 7 200 м. Два эскадренных миноносца патрулировали на траверзе цели в 3 600 м от нее. Над ними кружились четыре самолета. Решили, что в такой обстановке не следует начинать торпедную стрельбу — лучше атаковать крейсер с носа.

14 часов 30 минут. Расстояние до крейсера 6 300 м. Когда заходили в голову цели с левого борта, оба миноносца взяли курс прямо на лодку. Дистанция между лодкой и ближайшим миноносцем сократилась до 3 950 м, ушли на глубину, чтобы избежать столкновения. Атаковать миноносцы мы не могли, так как торпеды предназначались для крейсера. Решили ждать до вечера, чтобы совместно с подводной лодкой «Дэйс» провести атаку.

15 часов. Заметили, что на борт

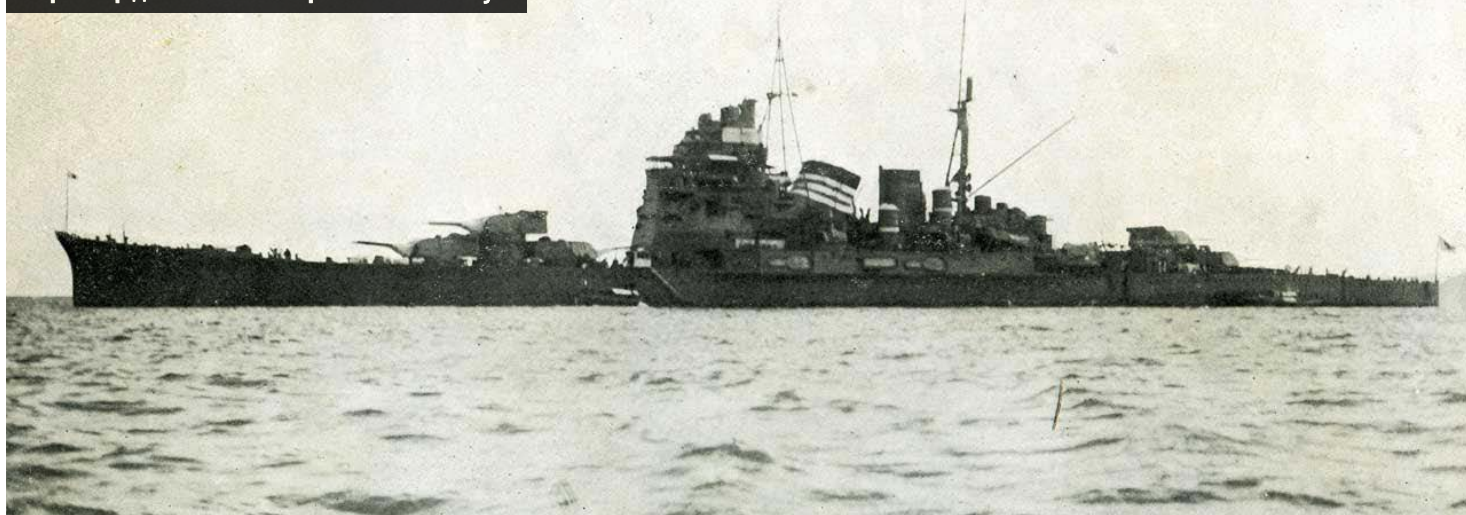
крейсера подняли барказ. Теперь он, должно быть, мог двигаться. Зашло солнце. Лодка продолжала оставаться вблизи крейсера и на малой глубине.

19 часов 15 минут. Всплыли на поверхность. На экране радара по-прежнему видим крейсер. Отправились в район встречи с подводной лодкой «Дэйс».

Послали донесение о встрече с остановившимся крейсером и указали примерный состав оставшихся японских сил.

21 час. Отказались от встречи с лодкой «Дэйс», так как она все еще была не замечена, и ухудшившаяся видимость создавала благоприятные условия для немедленной атаки. «Дэйс» приказано занять позицию в 10 милях от крейсера на курсовом угле 150°. «Дартер» заняла позицию в 10 милях от крейсера на курсовом угле 50°. Предполагали, что эскадренные миноносцы попытаются отбуксировать крейсер прямо к рифам у острова Палаван.

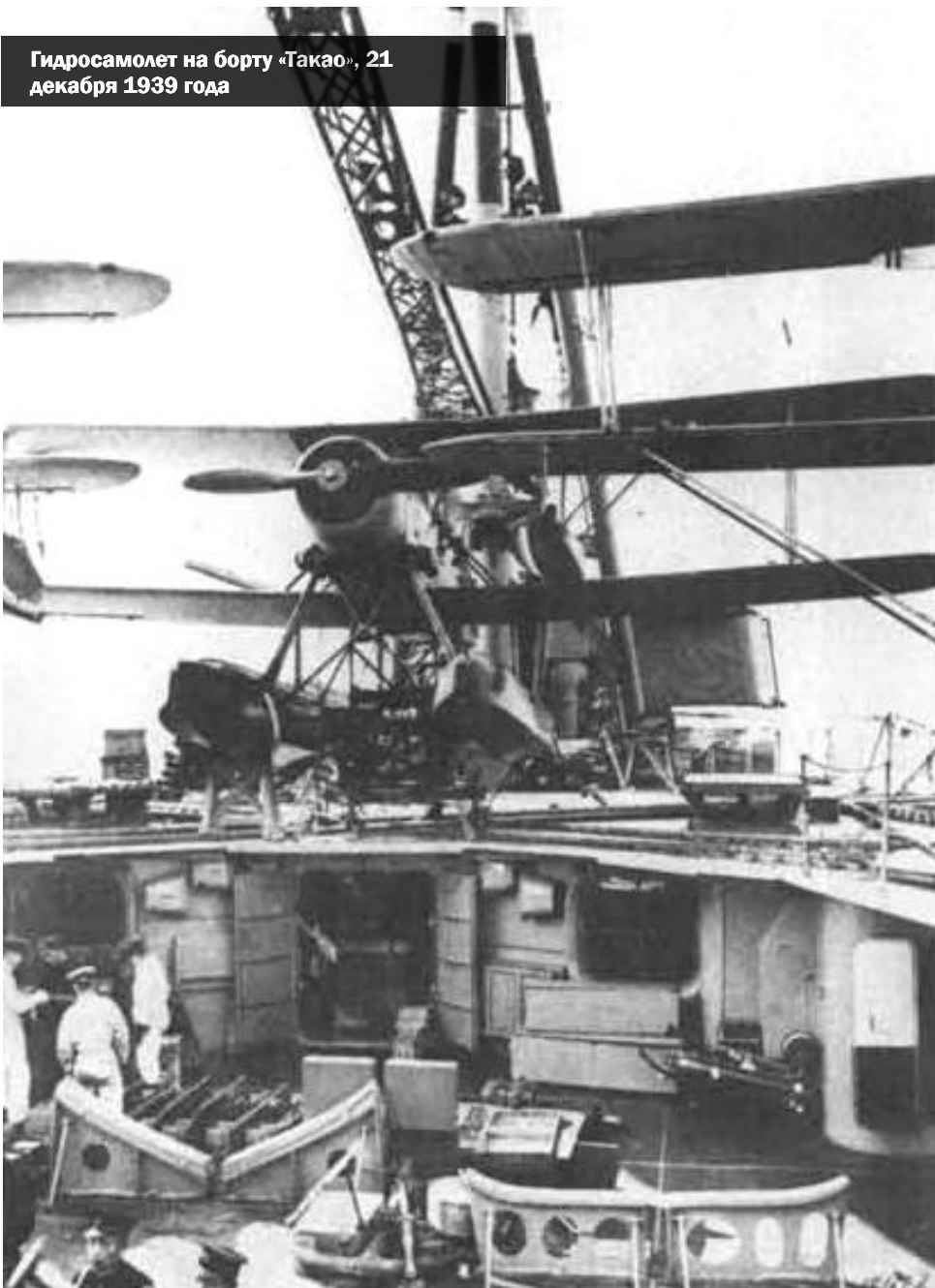
Тяжелый крейсер «Такао», единственный крейсер данного типа переживший войну



22 часа. Крейсер начал движение, делая от четырех до шести узлов; курс был очень неустойчивым: по бортам крейсера патрулировало

по одному эскадренному миноносцу. 22 часа 45 минут. Начали выходить в надводную атаку в условиях очень плохой видимости.

Гидросамолет на борту «Такао», 21 декабря 1939 года



Решили атаковать с правого борта. Передали на «Дэйс», что будем атаковать через 90 минут, и что, если мы вынуждены будем уйти на глубину, она должна сама потопить крейсер. 24 часа. Для занятия боевой позиции оставался еще один час. Идем со скоростью 17 узлов. 0 часов 5 минут. (24 октября). Сели на риф Бомбей. Между тем подводная лодка «Дэйс», войдя в соприкосновение с противником, находилась непосредственно среди японских кораблей».

На этом донесения командира ПЛ «Дартер» по интересующему нас факту закончены. Познакомимся с изложением последовательности развития боевых действий в донесении командира другой подводной лодки – «Дэйс»:

«5 часов 32 минуты (23 октября). Услышали пять взрывов; предполагаем, что это взрывы торпед подводной лодки «Дартер». 5 часов 34 минуты. Услышали еще четыре взрыва торпед. Большое облако дыма стояло над тем местом, где торпедированный корабль был виден в последний раз. Корабль, находящийся левее, также был охвачен дымом. Два эскадренных миноносца направлялись к месту боя. Использовались различные средства сигнализации, в том числе и световые ракеты. Казалось, что большие корабли описывают циркуляцию. Хотя было еще темно, я насчитал восемь тяжелых кораблей (линейных кораблей или крейсеров), а также два эскадренных миноносца. Два тяжелых корабля к этому времени были уже торпедированы.

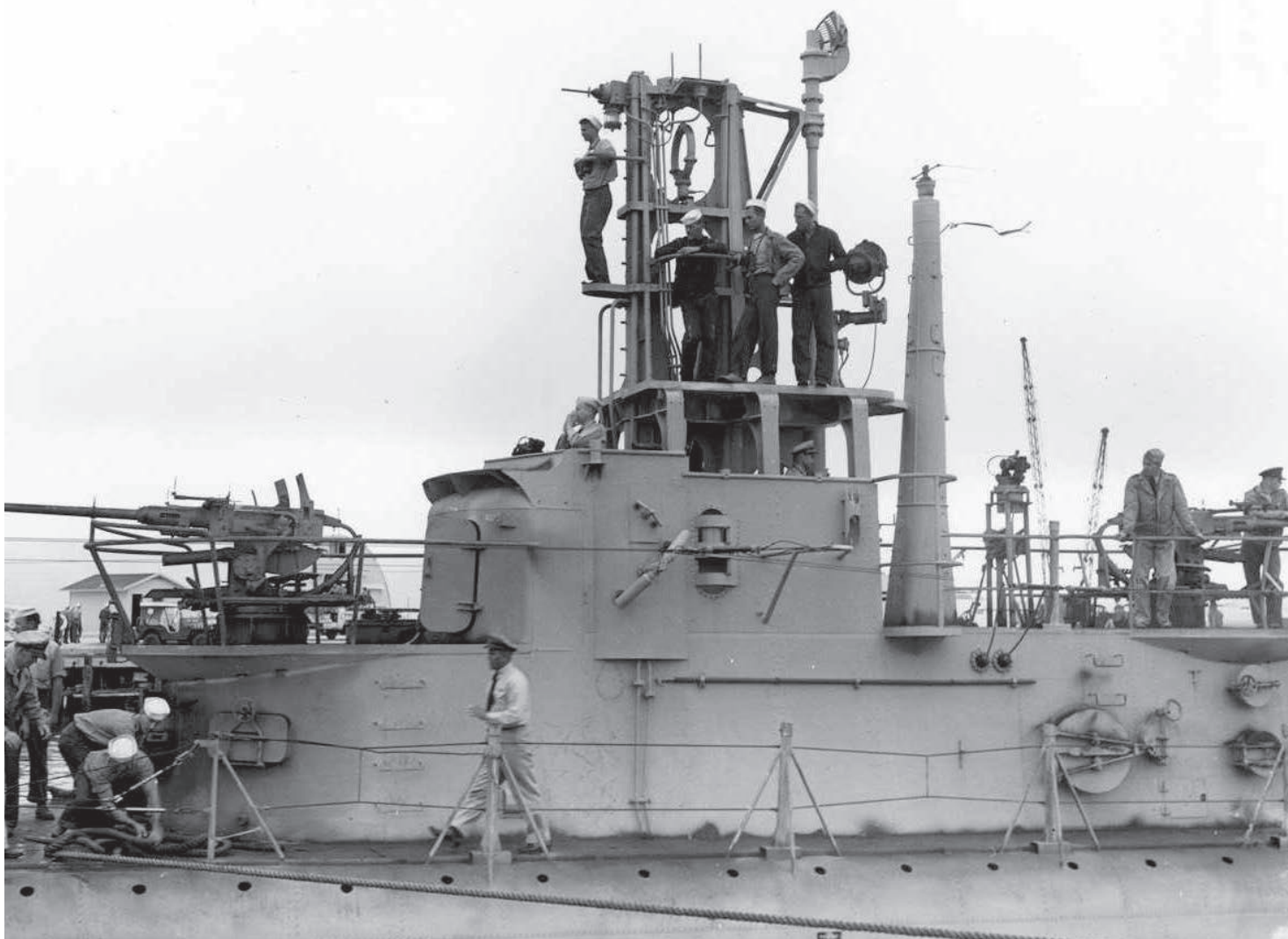
5 часов 42 минуты. Положение постепенно выясняется. Я избрал себе цель. Вероятно, это линейный корабль. Дистанция 6 300 м.

5 часов 45 минут. Цель опознана. Перед нами тяжелый крейсер типа «Атаго» или «Нати». Таких кораблей было два. Но за ними виден еще один тяжелый корабль, похоже, что это линкор. Он постепенно удаляется. Если он уйдет, есть еще два корабля, которые могут попасть под удары торпед лодки. Сложилась обстановка, о которой подводники могут только мечтать. Лодка очутилась прямо перед оперативным соединением! Если бы у меня было несколько торпед в кормовых торпедных аппаратах! После атаки строй кораблей изменился, так что я не мог хорошо уяснить себе их первоначальное построение. Теперь, когда немного прояснилось, я увидел следующую

Подводная лодка «Дартер» на камнях,  
уничтоженная артогнем американских  
подводных лодок



Швартовка ПЛ SS-247 «Дэйс» в гавани  
Перл-Харбора, середина 1944 года



Разрушения на верхней палубе  
подводной лодки SS-227 «Дартер»



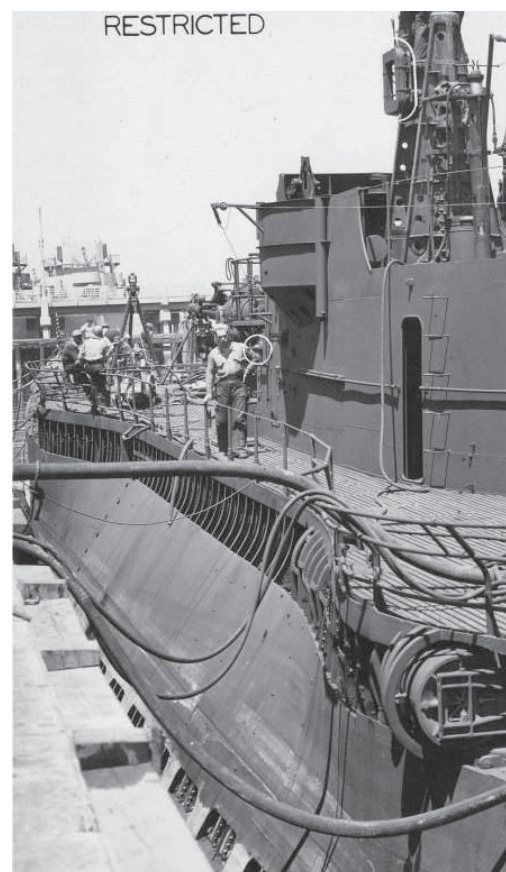
картину: два крейсера типа «Атаго» или «Нати» шли впереди линейного корабля или тяжелого крейсера (моя цель), затем в 1 200 м западнее по тому же курсу шли в кильватере два других линейных корабля, вероятно, типа «Исе». В шести милях от них, в районе позиции лодки «Дартер», кружило несколько эсминцев. Один неопознанный тяжелый корабль держался к востоку от них. Это был либо авианосец, либо еще один линейный корабль. Таким образом, всего было восемь тяжелых кораблей и четыре эскадренных миноносца. 5 часов 52 минуты. Два первых крейсера продвинулись вперед на 1 200 м. Они образовали прикрытие для избранной мною цели. Я хорошо их видел. Это были крейсера типа «Атаго» или «Нати». Теперь была лучше видна и избранная мною цель – вероятно, линейный корабль типа «Конго». По размерам он выглядел значительно больше каждого из двух крейсеров, которые только что прошли вперед. У него было две дымовые трубы, и его надстройки казались гораздо массивнее надстроек двух первых крейсеров. Скорость его хода также была меньше, чем у них.

5 часов 54 минуты. Начали торпедную стрельбу из носовых торпедных аппаратов. Выпустив одну за другой все шесть торпед, увидел совсем близко второй линейный корабль. Погрузился глубже и стал заходить ему в кильватер.

5 часов 56 минут. Один за другим раздалось четыре взрыва торпед.

6 часов 1 минута. Раздалось два сильных взрыва: очевидно, взорвались артиллерийские погреба. Таких сильных взрывов я никогда прежде не слышал.

Гидроакустики рассказывали, что эти взрывы прозвучали так, как будто они шли из глубины океана. Слышались грохот и треск, каких я также никогда не слышал. Вначале мне показалось, что все это происходит внутри лодки, и я приказал команде немедленно осмотреть все отсеки. Но скоро мне сообщили, что все в полном порядке, и я вздохнул с облегчением. Грохот доносился с северо-востока, из района местонахождения цели, но казалось, что корабль идет ко дну как раз над нами. Через пять минут после этих сильных взрывов были зарегистрированы менее сильные взрывы, которые раздавались в течение последующих





Вид рубки и орудия ПЛ «Дартер» после попадания 55-152-мм снарядов с ПЛ «Наутилус»



Подводная лодка SS-168 «Наутилус» - именно ее 152-мм орудия уничтожали «Дартер»

20 мин». (В результате этой атаки был потоплен еще один тяжелый крейсер типа «Такао» – «Майя»).

«6 часов 5 минут. Первый разрыв глубинной бомбы. Бомбы падали все ближе и ближе к лодке, и нам пришлось в течение следующих 30 минут много поработать, чтобы уклониться от них.

11 часов. Всплыли на перископную глубину. В поле зрения ничего не было видно. Произвели перезарядку торпедных аппаратов.

14 часов 25 минут. Увидели верхушки мачт корабля. Идем прежним курсом.

15 часов 10 минут. Обнаружили поврежденный крейсер типа «Атаго», который охраняли два эскадренных миноносца, держась на значительном расстоянии от него. Крейсер прикрывали также самолеты. Корабль, видимо, был серьезно поврежден в результате атаки лодки «Дартер» и, казалось, не имел возможности продолжать движение самостоятельно. Условия для дневной атаки были неблагоприятны, поэтому я решил атаковать крейсер ночью в надводном положении, а до этого провести зарядку аккумуляторов.

22 часа 56 минут. Подводная лодка «Дартер» сообщила, что она предпринимает попытку провести надводную атаку на острых курсовых углах. Если она будет вынуждена уйти на глубину или ее будут преследовать эскадренные миноносцы, атаковать эту цель должны будем мы.

23 часа 30 минут. Получил сообщение о том, что «Дартер» предприняла обходной маневр на запад, и мне приказано начать атаку, когда все будет готово. Я также предпринял обходной маневр, чтобы занять более выгодную позицию для подводной атаки. Ночь стояла темная, но к востоку горизонт был ясным, и на его фоне можно было различить цель.

0 часов 7 минут (24 октября). Получил сообщение от командира подводной лодки «Дартер» о том, что его лодка села на мель».

Наэтом действии двух американских подводных лодок против соединения Куриты закончились. Подводная лодка «Дартер» так сильно села на мель, что с нее пришлось снять команду на подводную лодку «Дэйс», а саму ПЛ уничтожить. Причем, по данным Т. Роско, это удалось сделать не быстро и не сразу. Потребовались усилия нескольких американских подводных лодок, чтобы уничтожить корпус этой лодки, дабы не допустить ее захвата противником. Но в любом случае действия «Дартер» и «Дэйс» следует признать исключительно успешными и удачными – на их счету два потопленных тяжелых крейсера и один тяжело поврежденный, причем в течение одной ночи. А вот операция «Се Го» с самого начала развивалась неудачно, неудачно она и закончилась как для кораблей-участников, так и для руководства японским Императорским флотом.

#### Для справки:

Подводные лодки SS-227 «Дартер» («Darter») и SS-247 «Дэйс» («Dace») принадлежали к типу «Гато» («Gato»), имели водоизмещение: подводное – 2 410 т (надводное – 1 526 т), мощность ЭУ – 5 400 л.с. (ДГ) / 2 740 л.с. (ЭД), дальность – 11 000 (10) / 96 (2) миль, экипаж – 60 человек (по другим данным – 80 человек). Вооружение: 10-533-мм ТА (6 носовых, 4 кормовых), запас торпед – 24; 1х1-76-мм/59 орудие, 1-40-мм «Бофорс», 1-20-мм/70 «Эрликон» (по другим данным: 1х1-76-мм/59 орудие, 2-12,7-мм пулемета, 2-7,62-мм пулемета).

# Крейсер Такао

## «...останется только один...»



Ledy\_STELLA

Сражение в заливе Лейте оказалось роковым для тяжелых крейсеров типа «Такао». В предыдущих статьях журнала было достаточно полно и с разных сторон представлено то, как удача может «отвернуться» не от одного корабля, а от целой серии: три из четырех крейсеров, построенных по одному проекту, оказались потопленными в одном бою, причем два – практически в течение одного часа. Так в одном сражении, хотя и длившемся несколько дней, в строю остался всего один корабль – головной в серии тяжелый крейсер «Такао».

Как уже знаем, 22 октября 1944 года крейсер «Такао» в составе соединения вице-адмирала Куриты вышел из Брунея к заливу Лейте. В районе острова Палаван 23 октября в «Такао» попали две торпеды, выпущенные американской субмариной «Дартер». Через пробоины, проделанные в борту взрывом торпед, в котельные отделения крейсера начала поступать в больших количествах вода. Взрывы также повредили рулевое управление и гребные винты правого борта. На корабле начался пожар, крейсер получил крен в 10 градусов. Экипажу удалось выровнять корабль затоплением отсеков противоположного борта, но теперь крейсер «Такао» сидел в воде слишком низко. Пожар также был ликвидирован, но о дальнейшем участии корабля в операции уже не могло быть и речи. Командир крейсера получил приказ возвращаться, и «Такао» медленно в сопровождении двух эсминцев повернул и пошел в Бруней.

Бои в заливе Лейте в полной мере продемонстрировали уязвимость крейсеров типа «Такао» от попаданий бомб и снарядов. Однако стоит признать, и «Такао» как раз это доказал, что противоторпедная защита японских тяжелых крейсеров и крейсеров типа «Такао», в частности, была достаточно совершенной. По некоторым данным, ПТЗ японских ТКр можно было признать одной из лучших в мире среди крейсеров

такого класса. Это относится как к конструктивной подводной защите (противоторпедная переборка, обширные були, разделение КО и МО на отдельные отсеки поперечными и продольными переборками), так и к системе контрзатопления. Пример «Такао» показывает, что двух торпедных попаданий (примерно по 300 кг торпекса) обычно оказывалось недостаточно, чтобы отправить такой тяжелый крейсер на дно. Кстати, надо отметить, что это было характерной чертой японских тяжелых крейсеров, например, известный нам крейсер «Кумано» (тип «Могами»), получив 2 торпеды, также остался на плаву, хотя и потребовал ремонта.

Но вернемся к «Такао». Тяжело поврежденный крейсер, единственный уцелевший из кораблей серии, 25 октября 1944 года своим ходом пришел в Бруней, где откачали воду, провели первые ремонтные работы по герметизации корпуса, подготовив корабль к следующему переходу. В начале ноября крейсер совершил переход в Сингапур, куда прибыл 12 ноября 1944 года, где его ввели в сухой док. Однако осмотр повреждений показал, что полноценный восстановительный ремонт можно провести только в Метрополии. В связи с этим и ввиду складывавшейся обстановки «Такао» оставили на базе флота Селетар в районе Сингапура.

С 23 ноября 1944 года по январь 1945 года корабль числился в 5-й эскадре крейсеров, а затем 20 января его вместе с поврежденным крейсером «Миоко» передали в непосредственное подчинение командующего флотом Юго-Западного района (Первый Южный Экспедиционный Флот) и включили в систему ПВО и береговой обороны базы флота Селетар. А 5 февраля 1945 года крейсер включили в состав Десятого флота. Так случилось, что два представителя японских тяжелых крейсеров, представлявших собой последовательное развитие данного класса, в конце войны встретились в одной базе, причем примерно в

одном и том же состоянии частичной боеготовности из-за полученных повреждений. Оба корабля, находясь в базе, использовались против налетов бомбардировщиков В-29 в качестве плавучих зенитных батарей.

В июле 1945 года, отдав якорь на самом мелком месте в проливе Джохор, крейсер угрожал своими орудиями британским силам, готовившимся вторгнуться в Малайю. Глубина в этом месте едва достигала 4 метров во время полного прилива, а во время отлива крейсер «Такао» носом и кормой почти касался грунта.

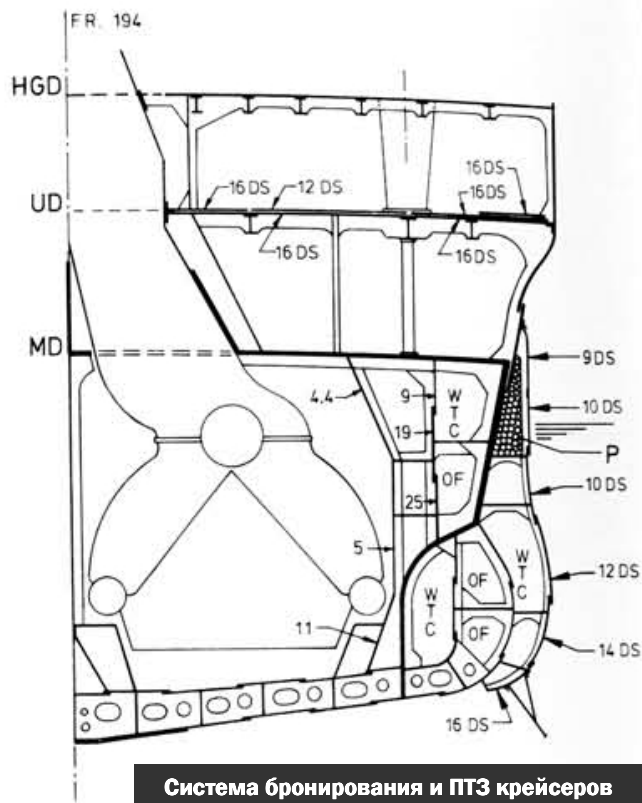
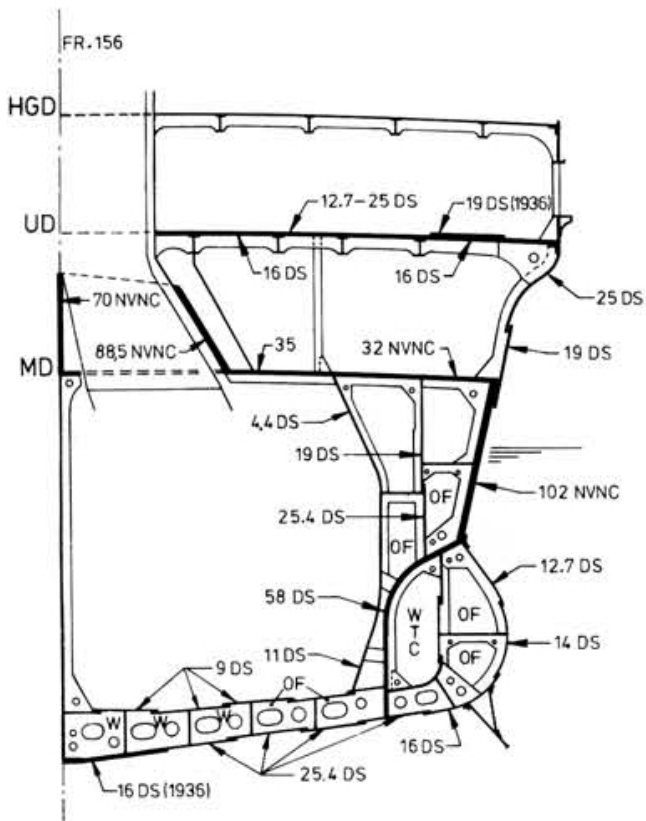
Не зная реального состояния крейсеров «Такао» и «Миоко», англичане послали для их уничтожения сверхмалые подводные лодки (миджеты). Можно отметить, что такой долгой жизни «Такао» и «Миоко», вероятно, обязаны тому, что Сингапур был отнесен к британской зоне влияния на Тихоокеанском ТВД. Исходя из этого, американские авианосные соединения не считали эту базу первоочередной базой, сконцентрировав свою мощь в первую очередь на островах вблизи Японии. А англичане не торопились, решив использовать для удара по японским кораблям свое секретное оружие – сверхмалые (карликовые) подводные лодки типа «ХЕ».

Это была уже третья серия карликовых подводных лодок (ХЕ1 - ХЕ10, ХЕ12). Лодки этой серии были крупнее предыдущих, тех самых «Х», которые в свое время атаковали линкор «Тирпиц» в Норвегии. Изменения в основном коснулись управления и условий обитания. Лодки получили новые навигационные устройства, радиотелефонную связь, холодильник и кондиционер воздуха. Благодаря такому оборудованию лодки типа «ХЕ» можно было использовать для действий в тропических водах. И британцы использовали шанс, решив опробовать в Сингапуре.

Первые два отсека этих карликовых ПЛ по оснащению и объему остались практически без изменений, за исключением



Захваченный британцами крейсер «Такао» в базе Селетар, 1945 год



### Система бронирования и ПТЗ крейсеров типа «Такао» (схема, 1932 год/1944 год)

установки иллюминатора в кормовой переборке второго отсека для наблюдения за членами экипажа, проходящими шлюзование. В третьем отсеке размещался центральный пост управления с контрольными и измерительными приборами. В отсеке имелся иллюминатор для визуального контроля момента прохода подводной лодки под днищем атакуемого корабля. В четвертом отсеке размещались дизель, электродвигатель, компрессор и баллоны воздуха высокого давления, кондиционер, а в кормовом обтекателе прочного корпуса – дифференциальная цистерна. В средней части лодки по левому борту добавилась шахта РДП заваливавшаяся с помощью привода из прочного корпуса. Скорость хода под РДП составляла 6 узлов. Основное вооружение включало два сбрасываемых заряда и 6 портативных магнитных мин, которые устанавливал водолаз. И именно такие лодки были доставлены британцами на баз

Лабуан для удара по Сингапуру. Операция по ликвидации этой мощной плавучей батареей, получившая название «Страгл», началась еще в феврале 1945 года, когда из Англии в Бруней на Борнео вышла плавучая база «Бонавенчер» с несколькими карликовыми подводными лодками на борту.

26 июля 1945 года две сверхмалые подводные лодки «ХЕ-1» и «ХЕ-3» вышли на задание. Целями операции были тяжелые японские крейсера в проливе Джохор у северо-восточного берега острова Сингапур: «Такао» предназначался для «ХЕ-3», «Миоко» – для «ХЕ-1».

Еще более 35 лет назад в одной из статей в журнале «Моделист-конструктор» (№ 1/1981) в рубрике «Морская коллекция» так была описана данная операция:

– «А вот и он!» – Лейтенант Фрейзер оторвался от окуляра перископа и, подвинувшись, дал остальным членам экипажа «ХЕ-3» взглянуть на появившуюся цель.

Следуя за японским сторожевым

катером, суденышко лейтенанта Фрейзера легко проскользнуло в ворота сетевого ограждения и буквально на брюхе поползло к громаде крейсера: глубина в этом месте едва достигала четырех метров во время полного прилива. «Такоа» стоял поперек впадины пролива, так что при отливе его нос и корма почти касались грунта, в то время как под средней частью корпуса оставалась узкая щель. Вот в нее-то и решил проникнуть на своей лодке лейтенант Фрейзер, чтобы прикрепить к днищу крейсера магнитные мины.

В 3 часа дня «ХЕ-3» достигла прохода между каменистым грунтом и густо обросшим ракушками и водорослями днищем крейсера. Водолаз Мадженнис, протискиваясь сквозь люк шлюзовой камеры, повредил скафандр, и пузырьки кислорода, вырывающиеся на поверхность, демаскируя лодку, еще больше усложнили и без того нелегкую задачу. Ему предстояло извлечь из наружных контейнеров шесть магнитных мин и прикрепить

**Тяжелый крейсер «Миоко» в порту Куре (29 августа 1931 года), в 1945 году – напарник «Такао» по обороне Сингапура**



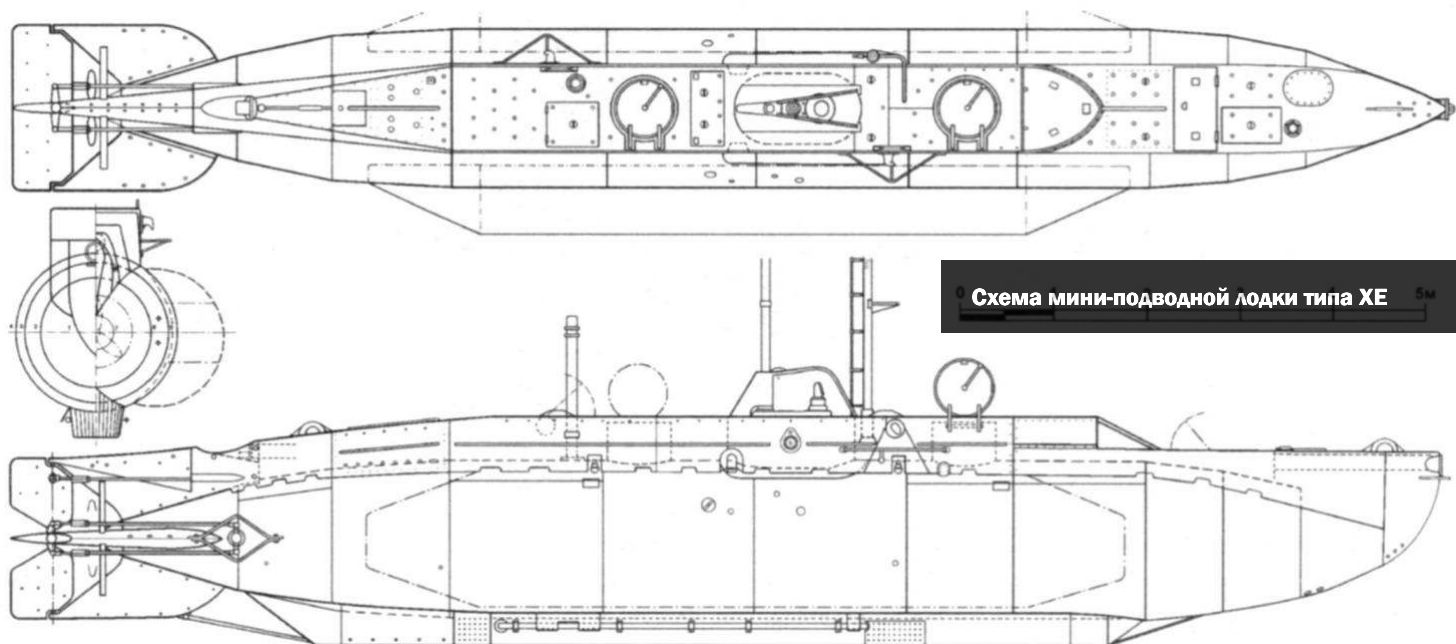
их к днищу «Такао». Но оно обросло таким толстым слоем ракушек, что Мадженнису понадобилось полчаса на расчистку ножом места для прикрепления. Установив взрыватель мин на 6 часов вечера, водолаз с трудом вернулся в лодку в состоянии полного изнеможения. Тем временем остальные члены экипажа, действуя изнутри лодки, освободили ее от четырех тонн взрывчатки, которая, упав на дно у скулы крейсера, должна была сдетонировать при взрыве мин. Благополучно проделав обратный путь, лодка-малютка у выхода из Сингапурского пролива вышла на randevу со «Стиджиеном», и ее моряки, бодрствовавшие 52 часа, проспали большую часть четырехсуточного перехода до Брунея. И только здесь они узнали о том, что 31 июля ровно в 6 часов вечера взрыв потряс берега пролива Джохор, проделав в днище «Такао» пробоину и уничтожив часть его орудий. По каким-то причинам сработали только магнитные мины, однако этого было достаточно, чтобы один из немногих уцелевших до 1945 года японских крейсеров был окончательно выведен из строя...»

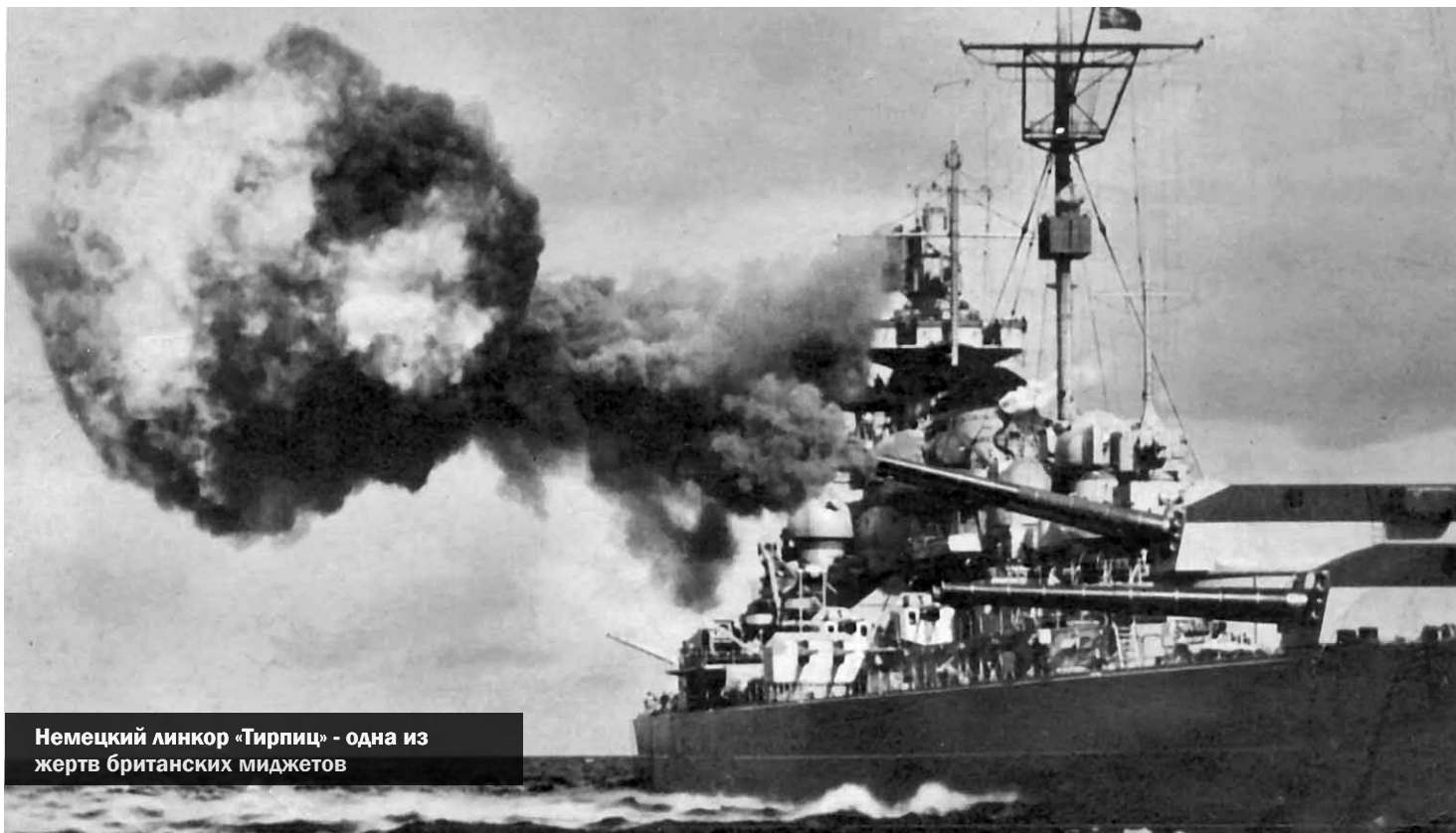
Достаточно подробное и интересное изложение, однако попробуем его дополнить некоторыми фактами. От Брунейского залива обе сверхмалые подводные лодки (СМПЛ) буксировались сопровождавшими их большими субмаринами, так «ХЕ-3» шла на буксире ПЛ «Стиджен» (командир – лейтенант Королевского флота Г.С. Кларебат, кавалер ордена «За выдающиеся заслуги», креста «За выдающиеся заслуги»). Интересно, что подводникам удалось держать связь между лодками на переходе. Правда, телефонная связь между «Стиджен» и Х-лодкой нарушилась с самого начала, но экипажам удалось обеспечить и поддерживать связь с помощью комплекта переносной радиации, когда подводные лодки поднимались на поверхность. Любопытно, что для перехода к месту диверсии на сверхмалых лодках были использованы так называемые «походные экипажи», а непосредственно для задания место в ПЛ занимал боевой экипаж. Походным командиром ХЕ-3 был сублейтенант резерва Королевского флота Фрэнк Огден, с ним шли: механик машинного



отделения Альберт Нэйрн, матрос Эрнст Ди и машинист Спайк Хаджес. Их работа в ходе четырех дней буксировки состояла в выполнении обычных обязанностей, установленных практикой, а также исправлении некоторых мелких дефектов. По общему мнению, самым большим врагом в этом переходе была монотонность. В книге Ч. Уоррена и Дж. Бенсона «Волны над нами» приводится выписка из рапорта одного из подводников,

в котором он описывал переход: «Это происходило при хорошей погоде, и обе лодки без помех двигались к намеченной цели, где должны были разыграть действия. Походные команды выполняли свою работу блестяще. Не всегда понимают, сколь большую роль в успехе операции играют эти люди. При буксировке на полном ходу (иногда он достигал скорости до 11 узлов) их работа является нелегким и небезопасным делом и, уж во





Немецкий линкор «Тирпиц» - одна из жертв британских миджетов

всяком случае, очень неудобным. Она требует высокой степени нервного напряжения, иногда, в зависимости от условий, в течение нескольких дней подряд. Кроме того, она требует постоянного внимания к обычным занятиям – устранению влажности, проверке

и, если надо, ремонту приборов и оборудования, находящихся на лодке. В значительной степени успех операции зависит от состояния, в котором лодка передана боевому экипажу. Ни в коем случае походный экипаж нельзя считать командой технического обслуживания...».

Смена экипажа на ХЕ-3 была произведена в шесть часов утра 30 июля, а к одиннадцати вечера буксировка закончилась, не доходя сорока миль до того места, где находился «Такао». Боевая команда продолжала путь в одиночестве, началась последняя стадия

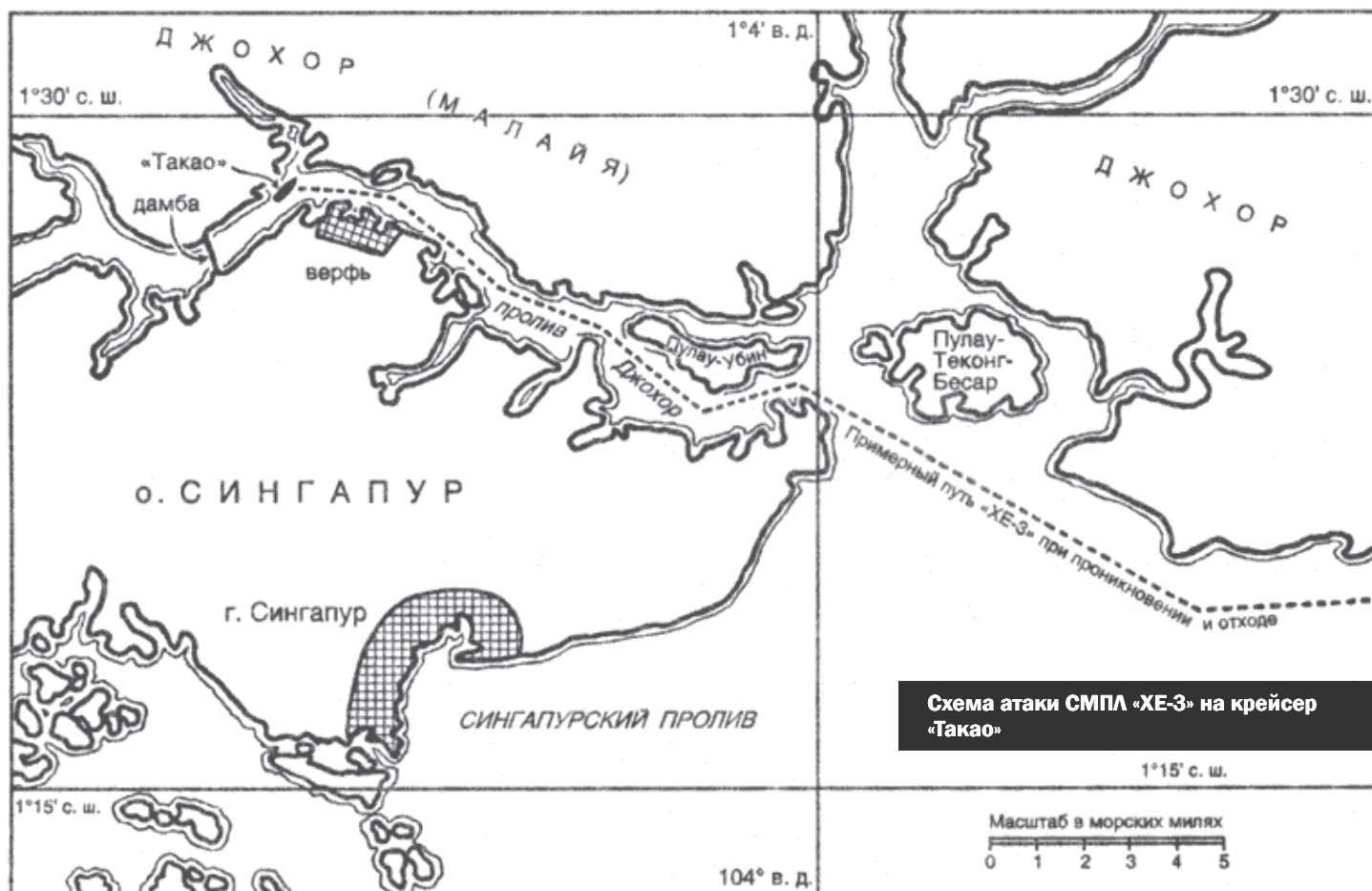
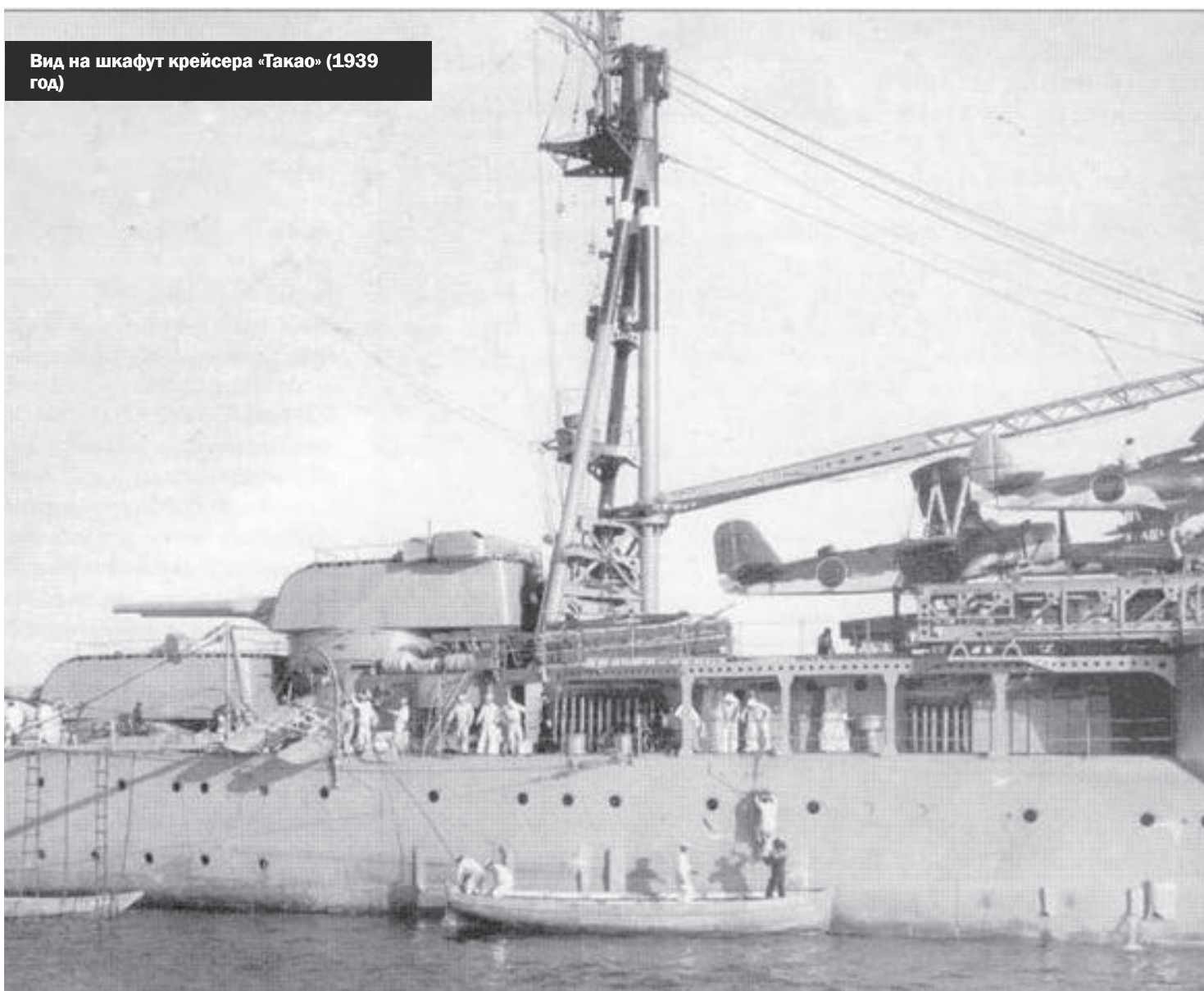


Схема атаки СМПЛ «ХЕ-3» на крейсер «Такао»

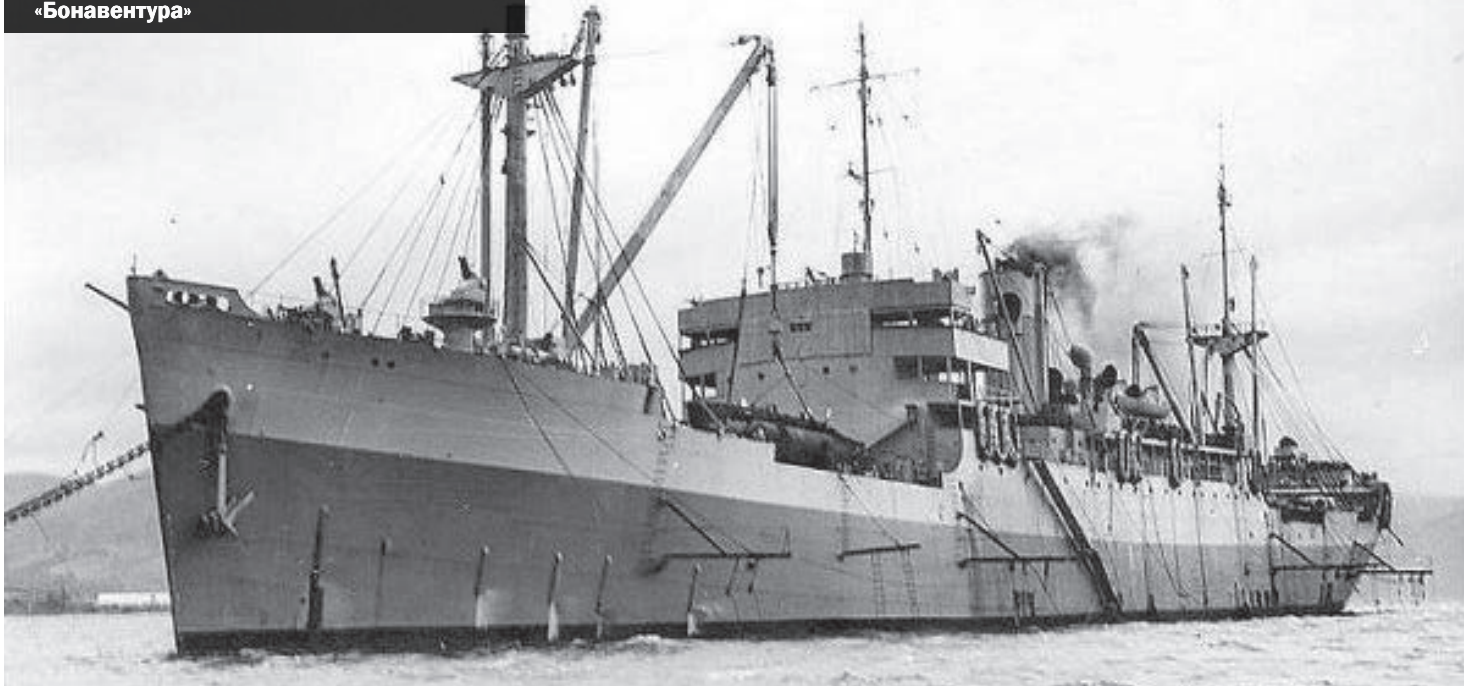
Атака «ХЕ-23» на «Такао» (операция «Struggle» («Борьба»))



Британская карликовая подводная лодка  
XE-9 в море



Вид на шкафут крейсера «Такао» (1939  
год)

**Плавбаза карликовых подводных лодок  
«Бонавентура»**


операции «Страггл» («Борьба»). Боевой экипаж ХЕ-3 составили: командир ПЛ – лейтенант Фрейзер, первый лейтенант – сублейтенант резерва Королевского Новозеландского флота Киви Смит, механик – Чарльз Рид, судовой водолаз – матрос первого класса Дж.Дж. Мик Медженнис.

В течение остатка ночи и раннего утра лодка шла в надводном положении, а ее командир большую часть времени провел наверху, вооружившись парой биноклей, решив рискнуть, Фрейзер преднамеренно оставил безопасный фарватер и пошел через минное поле, чтобы избежать вражеских гидроакустических постов. Один раз он увидел танкер с вооруженным эскортом, идущий в Сингапурский пролив, и вынужден был погрузиться, отлежавшись на дне. Примерно через полчаса всплыв на перископную глубину, он обнаружил, что «ХЕ-3» практически лежала, навалившись на мину, которая на счастье не взорвалась.

В 10.30 командир СМПЛ обнаружил сторожевик (траулер), охранявший противолодочное боновое заграждение. Медженнис приготовился покинуть лодку и проделать проход в сети, но Фрейзер с удивлением обнаружил, что «ворота» открыты. Это значительно упрощало дело, однако им предстояло еще пройти малым ходом вблизи борта дозорного судна на малой глубине и в довольно прозрачной воде. Случайный взгляд дозорного судна на воду мог разрушить весь замысел операции, но и здесь им опять повезло.

Миновав заграждение, британцам пришлось пройти несколько миль узкого водного пространства, довольно оживленного, что потребовало высокого мастерства от всех членов экипажа. На этот раз на пути не встретилось никаких препятствий, и вскоре после полудня лейтенант Фрейзер обнаружил «Такао» (возможно в тот момент он и сказал свою знаменитую фразу).

Непосредственную атаку Фрейзер начал в районе двух часов пополудни. Он рискнул быстро взглянуть в перископ и увидел только моторный катер с японцами, отбывающими в

увольнение, находившийся меньше чем в тридцати ярдах от линз перископа. Крейсер находился на необыкновенно мелководном месте, и «ХЕ-3» должна была подходить к нему, скребя своим килем по морскому дну. В книге П.К. Кемпа «Подводные лодки Его Величества» упоминается факт, что во время подхода к цели миджет Фрейзера провалился в какую-то яму, и в течение 8 минут его винт беспомощно взбивал донный ил, пока ХЕ-3 не сумела выбраться из ловушки. Двигаясь к крейсеру, она не смогла найти достаточно глубокой воды под орудийной башней «А» и звучно ударились о металлический корпус крейсера. Но и здесь им удалось не привлечь к себе внимание. Дальнейшее исследование, проводившееся методом проб и ошибок, показало, что крейсер почти лежит на мели носом и кормой, и что воды достаточно только под средней частью корпуса.

Почти сорок минут «ХЕ-3» маневрировала и ползала по морскому дну под корпусом «Такао» пока, наконец, не оказалась в более или менее выгодной позиции наполовину под крейсером. Проведя лодку между корпусом и морским дном, Фрейзер втиснул ее в такое положение, из которого водолаз Медженнис должен был суметь произвести атаку.

Особенностью этого типа СМПЛ было наличие специальных пружинных «антенн», которые выдвигались и, упираясь в корпус атакуемого корабля, удерживали подводную лодку под целью на расстоянии, достаточном для открытия люка, выхода водолаза и его работы. Однако под «Такао» не оказалось места для использования данных антенн – маленькая 39-тонная лодка была втиснута между 10 000-тонным крейсером и твердым морским дном с угрозой быть раздавленной при отливе. По этой же причине наружный люк лодки мог открыться только на четверть, но Медженнис спустил воздух из своего дыхательного аппарата и все же сумел протиснуться через маленький затор. Однако при этом его снаряжение было повреждено, и от него шла постоянная струйка, демаскируя водолаза.

«ХЕ-3» несла в контейнере правого борта только один подрывной заряд, в контейнере левого борта находились магнитные мины (заряды), и именно их должен был установить водолаз. Уже установка первого магнитного заряда показала, что это была очень сложная задача. Во-первых, корпус крейсера настолько оброс ракушками моллюсков, что магниты не могли держаться, а во-вторых, кривизна обводов днища корпуса была значительной и отличалась от таковой у европейских кораблей и была слишком большой для прикрепления магнита.

По словам Ч. Уоррена и Дж. Бенсона: «...перед прикреплением каждого заряда Медженнис должен был очистить участок, полностью освободив его от раковин, а затем надежно разместить заряд на линии, идущем под килем крейсера, между парами магнитов. Это занимало добрые полчаса плавания, перетаскивания, склобления и привязывания – утомительной работы для любого водолаза, а особенно для борющегося с постоянной утечкой кислорода...».

Следует отметить героизм и ответственность британского водолаза – он мог бы удовлетвориться установкой 1-2-х прикрепляемых зарядов, и никто бы не обвинил его, но он продолжал работать, пока не прикрепил все шесть мин на корпус крейсера на длине около 10 метров. И только после этого Медженнис так же с трудом через узкую щель люка возвратился в лодку.

СМПЛ «ХЕ-3» могла уходить, оставалось только сбросить заряд правого борта и контейнер от прикрепляемых зарядов и затем отойти задним ходом. Но это оказалось не просто. «Такао» «придавил» Х-лодку и, казалось, «не хотел», чтобы «ХЕ-3» высвободилась из-под него. Около 50 минут ушло на то чтобы вырваться из ловушки, экипаж давал поочередно полный назад и полный вперед, заполнял балластные цистерны и продувал их, используя все средства. И, наконец, Х-лодка выскользнула кормой вперед, при этом почти выскочив на поверхность в 45 м от «Такао». Но и здесь удача оказалась на их стороне – они не были замечены. При осмотре



лодке было установлено, что левый контейнер для прикрепляемых зарядов был поврежден и не отделился. Это сделало лодку очень трудной для маневрирования, и водолазу снова пришлось выходить наружу, чтобы вручную его отделить.

Х-лодка двинулась в обратный путь. Возвращение прошло относительно спокойно, при этом им вновь пришлось преодолеть минные поля, позиции гидрофонов, электромагнитные индикаторные петли, боновые заграждения пока не встретили ПЛ-буксировщика «Стиджен». И вскоре на буксире они преодолели последний отрезок пути до базы. Вся операция в Сингапурском проливе у Х-лодки и ее экипажа заняла около пятидесяти двух часов, прежде чем вновь встретили «Стиджен», из которых шестнадцать с половиной они находились под водой.

Однако, если мы помним, в операции были задействованы две сверхмалые ПЛ (миджеты, как их иногда называли). И пока «ХЕ-3» устанавливала свои заряды под «Такао», другая СМПЛ «ХЕ-1» также работала в тех же водах (экипаж: лейтенант Джек Сمارт (командир ПЛ), сублейтенант Гарольд Харпер, механик Фишлейк и водолаз – старший матрос Помери).

Как и «ХЕ-3», Сمارт также оставил в стороне безопасным фарватер Сингапурского пролива и пошел через заминированные воды, чтобы избежать предполагаемых постов гидрофонов. Его цель (крейсер «Миоко») находилась на две мили дальше «Такао», и он планировал преодолеть заграждение немного раньше, чем «ХЕ-3». Однако его очень насторожило несколько встреч с надводными судами, в результате чего он прошел через «ворота» в сетевом заграждении приблизительно на 90 минут позже Фрейзера. Эта задержка отняла у него крайне необходимое для достижения цели время, чтобы уйти засветло, и он решил не идти к «Миоко», а атаковать цель Фрейзера, чтобы не зря потратить свой бортовой груз. Не имея возможности подвести свою лодку под крейсер из-за отлива, он сбросил свой основной заряд рядом с целью и отошел. При этом ему так же не везло с возвращением – «ХЕ-1» опоздала на встречу с подводной лодкой-буксировщиком «Спарк», и ей пришлось долго блуждать в океане, прежде чем они встретились

и смогли начать последний этап длинного перехода назад на Борнео.

Таким образом, экипажи двух сверхмалых подводных лодок заложили на дно под крейсером два 4 400-фунтовых (2-тонных) заряда и установили на корпус 35-кг магнитные мины. В 6 часов вечера 31 июня 1945 года сильный взрыв потряс берега пролива Джохор. Но по непонятным причинам сработали только магнитные мины, установленные на корпусе, в результате чего «Такао» получил пробоину в днище размером 7 на 3 метра (встречаются данные – 60х30 футов). Ряд отсеков под нижней палубой были затоплены (в том числе погреба 1 и 2 башен ГК, носовых 127-мм орудий и 25-мм автоматов).

Однако затопленный на мелководье крейсер отказался «тонуть» дальше и сохранил частичную боеспособность, которую британцы не могли не учитывать. И, соответственно, два крейсера, бывшие целями для Фрейзера и Смита, все еще представляли собой потенциальную угрозу войскам, продвигавшимся по острову Сингапур. Крейсер «Такао», хотя и был успешно атакован, находился на таком мелком месте, что его орудия, по крайней мере некоторые из них, могли все еще

действовать, «Миоко» избежал атаки.

В течение недели после возвращения на остров Лабуан «ХЕ-3» (Фрейзер) и «ХЕ-4» (Шин) готовились к следующему посещению пролива Джохор, чтобы попробовать покончить с этими крейсерами, но война шла к своему завершению, и второй поход миджетов не понадобился.

Тяжелый крейсер «Такао» «остался на плаву», еще раз подтвердив свою живучесть, и выполнял свои функции вплоть до капитуляции Японии. В конце августа 1945 года крейсер разоружили (демонтировали 25-мм зенитные автоматы, дальнометры посты и вывели из строя 203-мм орудия), а 21 сентября 1945 года передали в руки англичан, которые до мая 1946 года использовали его в качестве плавказармы. Затем с «Такао» сняли все ценное оборудование и 27 октября 1946 года затопили на подходах к Сингапуру (в Малаккском проливе) в качестве цели огнем легкого крейсера «Ньюфаундленд» (тип «Колонии», 2 серия).

Официально «Такао» был исключен из списков японского флота 3 мая 1947 года, тем самым была поставлена точка в истории японских крейсеров данного типа.



Боевой и походный экипажи миджета  
ХЕ-3

# Из Японии с большой любовью



**Д**орогие друзья, по традиции представляем вашему вниманию мнение игроков о корабле, которому посвящен данный выпуск нашего журнала. Крейсер «Атаго» – уникальный по своей сути и достаточно многофункциональный корабль, причем один из «первенцев» премиумных кораблей игры, однако за прошедшее время он подвергся некоторым изменениям. Насколько комфортным он остался сейчас, попробуем узнать.

По традиции мы представляем вам мнение нескольких игроков. Надеемся, разные точки зрения и подходы позволят вам получить максимально емкое и общее представление о корабле и сложить свое впечатление о нем.

## 1L1dan:

Японские высокоуровневые крейсера сложны в освоении по сравнению со своими «коллегами» в ветках других наций, и «Атаго» исключением из правил не является. Чтобы применять все достоинства и уметь скрывать недостатки данного крейсера, необходимо иметь некоторый опыт игры на нем. Однако приобретя этот самый опыт, вы станете владельцем универсального корабля, способного проявить себя в любой ситуации только с лучшей стороны.

Судите сами. Точные орудия с высоким шансом поджога при стрельбе фугасными снарядами и вполне сносной дальностью стрельбы позволяют эффективно играть во второй линии с линкорами, выступая усилением ордера ПВО и практически безопасно набивая урон пожарами. Если вдруг линкор противника и соизволил отвлечься от обстрелов больших и неповоротливых целей в пользу вашего корабля, не беда – хорошая маневренность «Атаго» позволяет уклониться от получения болезненных попаданий. Однако при столкновении с крейсерами более высоких уровней, которые также любят играть во второй линии, есть риск очень быстро получить много урона в рекордные сроки и пойти исследовать морские глубины, ожидая ввода подводных лодок в игру – броня у «Атаго» оставляет желать лучшего, иногда, когда выбивается цитадель, даже посмертно. Исходя из этого, при «домогательствах» со стороны вражеского «Зао» или «Гинденбурга» лучше сразу начать увеличивать с ними дистанцию, избегая встречи с их снарядами.

На корабле имеется сносное ПВО, которое, хоть «звезд с неба и не хватает», все же может захватить оттуда несколько самолетов из ударной группы противника, за что союзники рядом будут весьма благодарны. Что интересно, историческое ПВО на «Атаго» к концу войны было гораздо мощнее, чем в игре. Некоторая слабость ПВО



может частично нивелироваться снаряжением, модернизациями и перками «Заградительный огонь» и «Катапультный истребитель», которые в сетапе с союзными линкорами являются очевидным выбором. Командиру следует изучить «Базовую огневую подготовку» и «Усиленную огневую подготовку», а также «Ручное управление огнем ПВО».

Если в жизни не хватает острых ощущений, то самое время попробовать играть на «Атаго» в ближнем бою, действуя вместе с союзными эсминцами. Крейсер имеет хорошую скорость хода, отличную маневренность, сносно поворачивающиеся башни и, что самое главное, торпеды с 10 км хода и скоростью в 62 узла. Углы наведения торпедных аппаратов позволяют атаковать корабли противника, не подставляя борта. Конечно, в ближнем бою велик шанс получить неприятные подарки от противника в виде попадания в

цитадель, торпеды или пожара, и тут самое время вспомнить про важный козырь «Атаго» – снаряжение «Ремонтная команда».

Оно позволяет своевременно оправиться от полученных повреждений и снова отправиться в гущу сражения.

В ближнем бою не лишним будет «Гидроакустический поиск», особенно в условиях применения эсминцами противника дымов и маневрирования в узких пространствах между островами. В боях с эсминцами на pistolетной дистанции маневренность и скорость поворота башен очень сильно перевешивают чашу весов в нашу пользу, поэтому при сражении даже с несколькими эсминцами на 5-7 км есть шанс не пойти ко дну. На этой же дистанции крейсера, а тем более линкоры должны спокойно уничтожаться торпедами, но если этого не произошло, то шансы выжить резко сокращаются, поэтому торпеды всегда следует запускать только при полной уверенности в





том, что они дойдут до адресата.

Важным аспектом «Атаго» как премиум-корабля является его фарм. С этой точки зрения тактика игры во второй линии является предпочтительнее, поскольку позволяет в среднем наносить больше урона и играть более эффективно, чем в игре от ближнего боя. С другой стороны, во второй тактике «фарм» не сильно отличается в худшую сторону, а «фана» при этом гораздо больше.

Для того, чтобы «Атаго» воевал еще эффективнее, следует установить некоторые модернизации, а именно:

- «Основное вооружение Модификация 1» в первый слот для увеличения живучести и ремонтпригодности ГК и торпедных аппаратов;

- «Системы наведения Модификация 1» во второй слот для улучшения точности стрельбы ГК и увеличения скорости поворота ТА. Как вариант – «ПВО Модификация 2» для улучшения ПВО, о котором

писалось выше;

- «Система борьбы за живучесть Модификация 1» в третий слот для повышения выживаемости под огнем противника;

- «Рулевые машины Модификация 2» в четвертый слот для улучшения маневренности. Опционально – «Система борьбы за живучесть Модификация 2» для улучшения выживаемости, но затопления и пожары не первоочередная проблема по сравнению с маневренностью, тем более, что в третьем слоте у нас уже стоит соответствующая модернизация.

Пятый слот – исключительно на ваш вкус. Лично я установил «Систему обнаружения Модификация 1» для боев на средней и ближней дистанции.

В качестве «перков» для командира рекомендую следующий набор:

- 1-ый уровень – «Радиоперехват» (после обновления 0.5.9 – уже не

актуально) и «Основы борьбы за живучесть». Первый давал ранее информацию для построения дальнейшего поведения в бою, а второй – повышает нашу выживаемость за приемлемую цену в одно очко навыков. «Базовая огневая подготовка» также будет не лишним и относительно недорогим улучшением ПВО;

- 2-ой уровень – «Мастер-наводчик» и «Эксперт торпедного вооружения» – это в первую очередь; после них, если есть желание, – «Из последних сил».

«Атаго» часто получает критические повреждения руля, а «перк» позволяет частично нивелировать их за 2 очка навыков;

- 3-ий уровень – «Суперинтендант» даст нам дополнительные заряды для снаряжения, в первую очередь для «Ремонтной команды»;

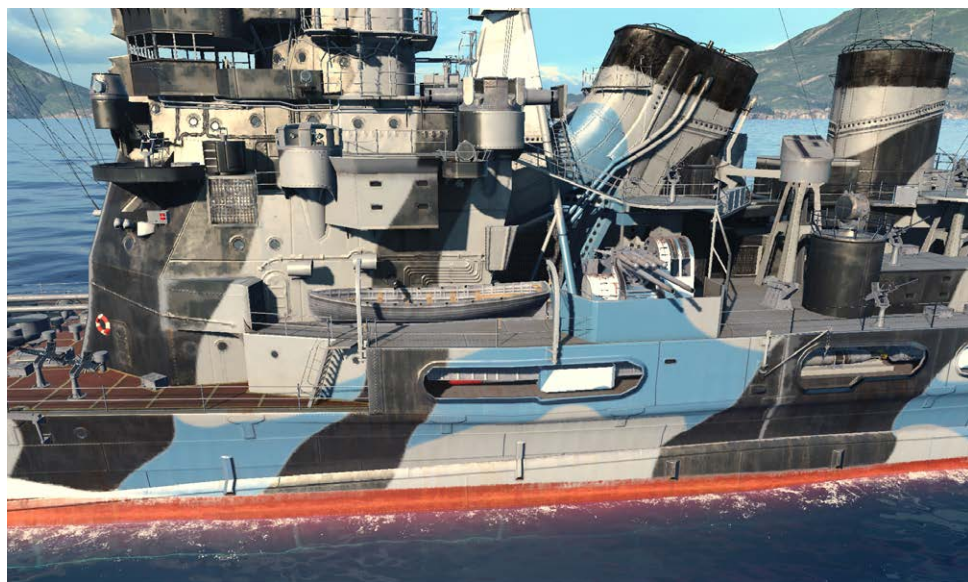
- 4-ый уровень – улучшаем наше ПВО с помощью «Усиленной огневой подготовки» и «Ручного управления огнем ПВО»;

- 5-ый перк исключительно опционален. Лично я предпочитаю универсальный «Мастер на все руки» для уменьшения перезарядки снаряжения.

Резюмирую: крейсер «Атаго» является прекрасным представителем японских тяжелых крейсеров с мощным торпедным и артиллерийским вооружением. В сочетании с доходностью как «премиум-корабля» он позволяет применять в бою разнообразие тактические решения с высокой степенью эффективности, принося при этом тонну денег и, что самое главное, удовольствия.

## DenDriver:

Говоря об «Атаго», надо указать, что это один из самых сбалансированных кораблей на своем уровне и в целом в игре. За такое достоинство его нередко называют «имбой» (чрезмерно хорошим кораблем, который не требует больших усилий для высоких



результатов), однако этот тяжелый крейсер Японского флота способен доказать, что это мнение ошибочно.

Получаем мы корабль полностью готовый к бою, этим свойством обладают все «премиумные» корабли, приобретаемые за реальные деньги. Здесь не потребуется открывать модулей или изучать следующий корабль. Небольшое и приятное удобство подобной техники.

Описывая характеристики корабля и его особенности, хотелось бы параллельно сравнивать его с одноклассниками своего уровня, а также со всеми тяжелыми крейсерами Японии, начиная с 7-ого уровня. К слову, именно «Миоко», расположенный на этом уровне, может считаться полноценным «систершипом» для «Атаго».

В распоряжении «Атаго» присутствует весьма большой запас очков боеспособности, в котором на своем уровне мы уступаем лишь советскому «Кутузову» и немецкому «Хипперу». При этом наша боеспособность лучшая среди всех крейсеров Японии. Бронирование среднее, но благодаря низкой корме и углам наклона «танковать» «Атаго» может любого одноуровневого крейсера. Естественно, прямые попадания в борт способны нанести урон в цитадель, но и тут есть своя хитрость – несмотря на большую длину, этот крейсер весьма маневренный, а с соответствующей модернизацией становится весьма трудно его подловить.

На борту мы несем десять отличных 203-мм орудий, расположенных парно в пяти башнях. Благодаря удобной компоновке (три башни на носу в шахматном порядке, две на корме) всегда можно вести огонь из двух башен, а во время маневров и всеми пятью. Также при отступлении мы отстреливаемся по преследователям с трех башен, не особо подставляя борта. Правда, дальность стрельбы в 15,8 км несколько привязывает нас к врагу. Также на корабле установлены торпедные аппараты.



Четырехтрубные, по два аппарата на борт. Они добавляют особенность кораблю среди японских крейсеров, так как обеспечивают углы наведения как на корму, так и в нос (у всех крейсеров Японии, начиная с 6-го уровня, торпедные аппараты расположены ближе к корме и имеют углы наведения и сброса только на корму, что накладывает трудности для атаки противника в носовом секторе). Сами торпеды являются весьма опасными для противника, ибо несут в себе большой урон, а также способны идти до 10 км от места сброса.

Для защиты корабля на крейсере установлено небольшое количество универсальных орудий ПМК / ПВО, а также достаточное количество ПВО. По этому показателю «Атаго», как и другие крейсера Японии, традиционно уступает одноклассникам.

Казалось бы – классический тяжелый крейсер Японии, что в нем может быть особенного? Одно время так и было. Но затем разработчики

решили добавить «Атаго» небольшой бонус, что вылилось в снаряжение «Ремонтная команда», позволяющее кораблю восстанавливать очки прочности. И после этого корабль стал существенно сильнее. Ведь теперь, помимо высоких показателей прочности, часть потерянного «хп» можно вернуть.

Так что же, вся особенность только в этом снаряжении? Конечно, нет. «Атаго» стал хорош тем, что в нем собрано все лучшее от крейсеров Японии. Здесь вам и отличные фугасные снаряды с высоким шансом поджога. И точные орудия с хорошей баллистикой и кучностью. Отличное торпедное вооружение. Ну а сам корабль имеет хорошие показатели маневренности и скорости, при этом невысокую заметность, которую можно улучшить, получая дистанцию, на которой можно неожиданно ловить эсминцы противника.

Благодаря отличным задаткам, возможности установить большое количество модернизаций мы





получаем корабль, который способен прекрасно противостоять кораблям своего уровня и давать достойный отпор старшим. Что уж там, мне доводилось выходить победителем из дуэли с «Зао», а это, «на минуту», крейсер 10-го уровня.

Основной тактикой для «Атаго» в бою – позиционирование себя на острие атаки. Это тот самый крейсер первой линии, который может ловко маневрировать и, уходя от вражеских снарядов, отдавать сполна своего огня. Естественно, это не означает, что вы можете выйти на толпу и потопить всех, но то, что за ваш корабль противнику придется дорого заплатить – это точно. На дальних дистанциях стреляем фугасами. Так будет легче нанести больше урона, а также оставлять на корабле противника пожары. Если противников много, вы всегда можете отступить и, прекратив вести огонь, перестать быть видимым для врага. Ну а если противник один – полный ход на врага. «Атаго»

отличный дуэлянт на своем уровне, за счет хороших показателей брони и живучести, а так же «Ремонтной команды» способен разделять на голову вражеские крейсера. Главное – не подставлять борт. В ближнем бою «Атаго» весьма опасен торпедами (одного веера более чем достаточно для уничтожения целого крейсера), а благодаря хорошей маневренности легко уходит от торпед противника.

При встрече с эсминцами «Атаго» внушает страх. Попадание половины залпа фугасов от этого крейсера вырывает до 1/2 всех очков боеспособности эсминца, оставляя того еще и с кучей повреждений, а также пожарами.

Линкоры для «Атаго», как и для любого крейсера, весьма серьезный и опасный противник, но и тут «Атаго» может сыграть с противником злую шутку. Ведь у этого крейсера низкая заметность, а значит, в большинстве случаев можно просто сбросить торпеды на ход врагу, а затем спокойно уйти. На средних

дистанциях и под прикрытием союзников «Атаго» может также немало повредить линкор противника, обстреливая надстройки и устраивая пожары на палубе.

Авианосцы не особо боятся «Атаго», пока он не подошел на дистанцию стрельбы по ним. Наличие «заградительного огня» и грамотные маневры позволяют избегать урона от атаки торпедоносцев и минимизировать урон от атаки бомбардировщиками. Ну а про то, как «Атаго» уничтожает авианосцы, даже писать нет смысла.

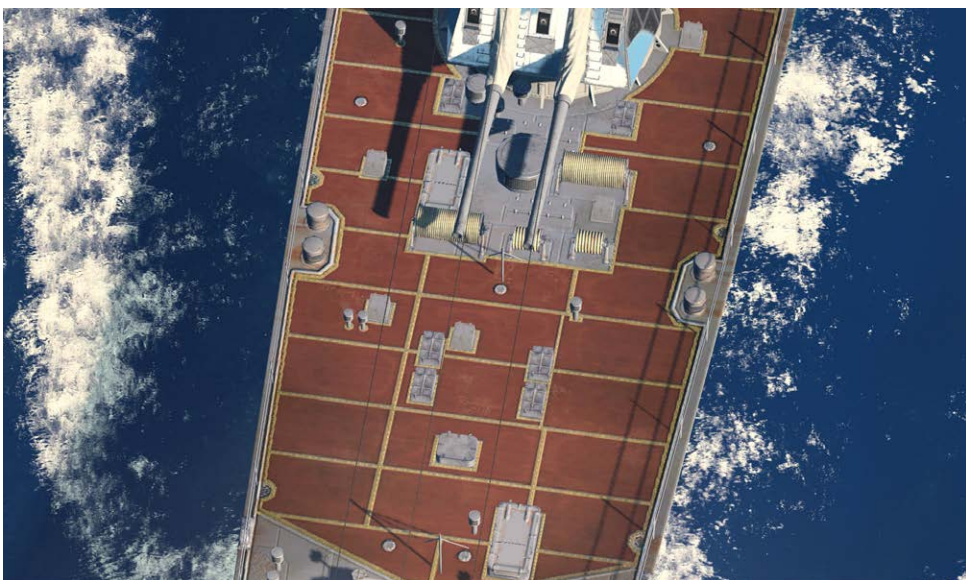
В итоге, про тяжелый крейсер Японии «Атаго» можно сказать так – «все в одном». Хорошее вооружение на хорошем корабле, при этом комфортный уровень боев. Вдобавок, поскольку крейсер является премиальным, то имеет повышенные «рейты» на заработок серебра. Так же, благодаря уникальному камуфляжу, который выдается вместе с кораблем, получает больше опыта за бой, что идеально подходит для переобучения капитана.

В качестве совета я порекомендовал бы игрокам, кто решит приобрести этот корабль, выкладываться на нем на «все сто». И тогда отдача от «Атаго» будет соразмерна вашим стараниям, что повлияет на итоги боя в большую сторону.

#### UnlimitedCherryBlossom:

«Атаго» на данный момент (да и вообще с начала поступления в продажу) можно считать если не самым, то одним из самых комфортных кораблей в игре. Обычно первое слово, которое может сказать про него рядовой владелец, это – универсальный. Данное утверждение можно без особых проблем подтвердить при помощи небольшого анализа характеристик и имеющегося вооружения.

Для начала стоит сказать, что, в отличие от американских или германских крейсеров, реальная историческая концепция корабля никак не пострадала при «переносе»



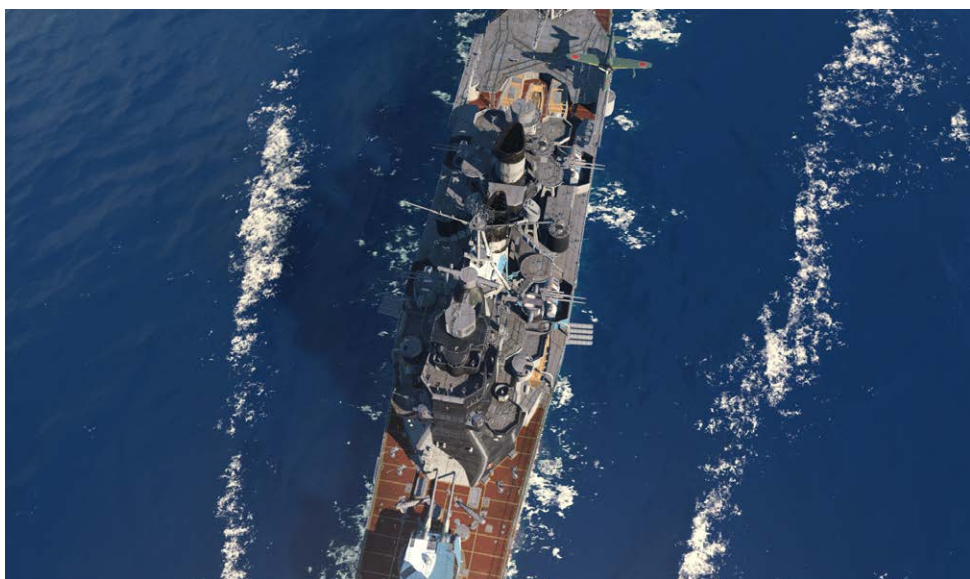
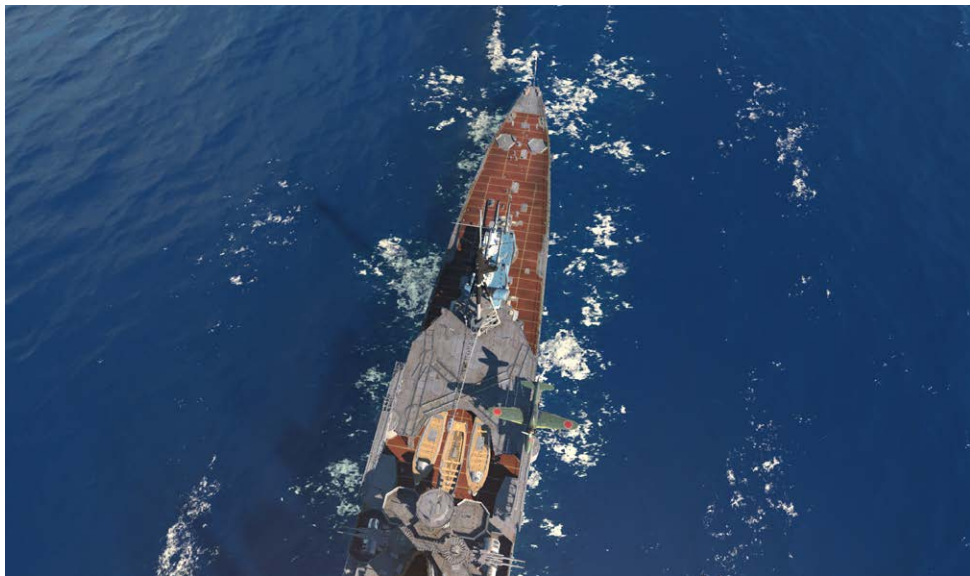
«Атаго» в игровую реальность. Он так и остался типичным японским добротным, тяжеловооруженным крейсером с мощной энергетической установкой. Крупнокалиберные орудия вкупе с огромным количеством торпед позволяют уверенно бороться как со своим уровнем, так и уверенно держаться против 9-10, что с большим трудом могут позволить одноклассники.

Десять 203-мм орудий знакомы игрокам, которые прокачивают ветку японских крейсеров, уже с 6-ого уровня (если не учитывать новый корпус «Фурутаки» после исторической модернизации). Эти пушки наносят стабильно высокий урон как обычными снарядами, так и бронебойными.

Касаемо последних, применение идет, в большинстве случаев, против легко-и среднебронированных целей не дальше 12 км. Это условное ограничение, так как пробить цитадель аналогичному «Атаго» вы можете и на предельной дистанции, но тогда randomness рассеивания снарядов и угол вхождения в бронепояс будут играть слишком большую роль. Против линкоров тоже иногда есть смысл «работать» бронебойными, но это скорее исключение из игровых правил и ситуаций: противник тоже должен идти ровно бортом на очень небольшой дистанции. В таких моментах разовый залп превосходит аналогичный фугасный и на критически близких к линкору расстояниях (2-4 км) способен «доставать» цитадель. Авианосцы хоть и тоже быстрее «убить» бронебойными, но условие вызова пожара на палубе слишком важно, да и высокоуровневые авианосцы редко «светятся» вблизи.

В целом 70-80 % игрового времени вести огонь по вашим противникам (вне зависимости от уровня и класса кораблей) вы будете фугасными снарядами – стабильный и неплохой урон, высокая вероятность поджога супостата дают вам возможность при помощи главного калибра уверенно держаться на поле боя. Скорость вращения башен, что тоже немаловажно при агрессивном геймплее, высокая и куда приятнее, чем у аналогичного «Миоко», который расположен в прокачиваемой ветке на 7-ом уровне.

Торпедное вооружение является первой изюминкой и самой приятной «вещью» в данном крейсере, лично для меня. Японские крейсера для разового пуска имеют от 12 до 16 торпед (7-9 уровни), что для начала неплохо. Однако важным моментом является условие, при котором эти торпеды могут быть выпущены по врагу. Обычный «японец» концентрирует такое оружие ближе к корме, а сами аппараты имеют угол обстрела, комфортный для отступления, то есть назад. У «Атаго» ситуация с углами наведения торпедных аппаратов обстоит намного лучше. Вооружение перенесено ближе к центру крейсера, и в таком случае один аппарат на каждом борту может быть использован как для атаки и «пикирования» на линкор / авианосец / крейсер, так и назад для уничтожения противника на отступлении. Аналогичный по уровню «японец» «Могами» для пуска вынужден полностью выворачивать борт для пуска, что грозит мгновенной смертью от линкора или чуть более медленной от крейсера. Разовый урон, скорость хода торпеды и дальность хода в 10 км, а также незаметность на высоком уровне для большинства крейсеров



в игре будет недостижимой мечтой. Если вы хотели себя ощутить настоящим камикадзе в критических ситуациях на поле боя, когда прочности у вас почти нет, но остались еще торпеды в качестве последнего козыря, то линкору, который находится недалеко от вас, может помочь только чудо или смекалка.

Следующей замечательной особенностью считаю заслуженно высокую живучесть корабля. Этот параметр складывается не только из обычного количества прочности, но и из габаритов крейсера, размера надстроек (из которых можно много вытащить прочности фугасами), маневренности и толщины основного бронепояса. Все вышеперечисленные мною особенности одинаково надежно позволяют не получать от большинства источников критический урон. Крейсер не особо большой, быстрый и маневренный, и уклоняться от залпов линкоров и крейсеров проблем особых не составляет. К сожалению, в кормовую проекцию высокоуровневые линкоры могут пробить в цитадель, но тут уже сложно что-то еще противопоставить. Правда, если вы идете на врага строго носом, то выгодные наклоны брони носовой части будут причиной рикошета большинства снарядов и умеренно небольшого, если речь идет о залпах линейных кораблей. Ну а «вишенкой на торте» считаю наличие такого действительно уникального и крайне полезного расходника, как «Ремонтная команда», который

может позволить вам восстановить свыше половины базовой прочности крейсера. Потому наличие навыка «Суперинтендант» и «голдовой» версии расходника приветствуется.

И, пожалуй, единственным действительно значимым минусом можно назвать слабое ПВО крейсера, которое без доступного для активации «Заградительного огня» не особо спасает против авианосцев даже уровнем ниже. Навыки и модернизации не сделают ПВО куда более полезным, так что то, насколько эффективно вы сможете выстоять против налета авиации, зависит от правильности использования катапультного истребителя вкупе с «заградкой».

Но в целом не просто так данный крейсер имеет первое место в моем аккаунте в графе проведенных боев. Ведь он не только отлично воюет, но и приносит неплохие суммы кредитов в удачных боях.

\*\*\*

Итак, уважаемые друзья, мы вам представили несколько мнений игроков, которые, надеемся, помогут вам получить комплексное представление о таком корабле, как крейсер «Атаго». Как вы заметили, корабль довольно простой, но большинство отзывов положительные, надеемся, каждый из вас найдет что-то полезное в представленных советах, и это принесет вам удовольствие в игре и победу в бою. Желаем удачи!

# Как бы «это» назвать?

– Наливай!  
– А если кто-нибудь нас застукает?  
– Кто сюда сунется? Наверху бой идет. Наливай, говорю!

– А что, опять эль?  
– Ну, так «наше» на форуме банят!  
В сумраке нижних палуб крейсера «Нюрнберг» под тусклое освещение дешевого смартфона и музыку Яна Тирсена умиротворенный Боцман поил кислятиной еще незакаленного в боях молодого Радиста. Выпив кружку добротного прокишшего эля, Радист с нескрываемым удивлением рассматривал скудные внутренности корабля.

– Ты заметил, да? – Боцман был само добродушие, – Была бы моя воля, ставил бы дизлайки разрабам каждый день! Зажать отрисовку текстур внутренностей корабля! Вот мы сейчас, по идее, отдыхаем в машинном отделении... и вон тот черный куб, по логике вещей, должен быть нашим движком! Инопланетные технологии, скат его дер! Хоть бы свет провели и пару табуреток поставили!!!

За первой кружкой запенилась вторая.  
– А батарея не разрядится? – скромненько поинтересовался молодой офицер.

– Ну, во-первых, на этом корыте дожить до конца двадцатиминутного боя – подвиг. А во-вторых, слава ВБР, чем быстрее попадем под фокус, тем больше шанс заполучить дневное освещение! Лишь бы тучка не нашла!

Боцман довольный своим остроумием смеялся долго и качественно. Радист согласно неписаным правилам слабенко подхихикивал.

– ...И не переживай ты так! – Боцман глубокомысленно сделал мощный глоток. – Твоего отсутствия даже не заметят! После того, как радиоперехват поставили на автомат, ты стал бесполезен!..

Тихое бормотание волн за бортом, пены, нагло вылезавшей из кружки, и расстроенного Радиста.

– ...Ты что, слизь пустил? Брось! – Боцман продолжал свой монолог. – Докачает Босс очки перков, поставит «Арт. тревогу», и ты снова в деле!

– И сколько лет ждешь?  
– А ты однако пессс..., песси...мист, Радист!..  
За надежными бортами корабля шел бой.

Что-то глухо гремело, свистело, ругалось. Но света прозрения боги так и не присылали...

– Видимо Босс играет от седьмой линии! – со знанием дела заметил Боцман...

– ...А правду говорят, – облизывая руки после порции пересоженной тюльки, подал голос Радист, – что ВБР – это еще цветочки! Есть еще Вальтериус!...

– Дьявол! – разорвало сумрак громкое восклицание Боцмана.

– Тише, тише! – напугано озираясь, прошептал вмиг протрезвевший Радист. – Не так громко! Еще услышит!..

– Да как же можно тише? Из-за этого «Лево руля»

штаны элем залил! – сокрушенно возмутился Боцман.

– А-а-а-а! Боги, они такие...  
– ...Помню на «Сент Луисе»... Это такой святой с пулеметом...

– Н-е-е-е-знаю такого.  
– Молод ты еще! Как понерфили перки, Босс этот свой любимый корабль и забросил.

– Я знаю только его любимые «Аобу», «Нью-Мексико», «Миниказе» и «Киев»! – со знанием дела вставил слово Радист.

– А еще он любит «Конго», «Арканзас» и «Северную Каролину»! Кстати, «Каролину» он любит заочно!

– А «Южную» любит?

– Сложно сказать. Корабль-нагибатор! Единственный минус – пока соберется нагибать, «сокомандники» уже кормят рыб Дэйви Джонса!

– А какие корабли наш Босс не любит?

– Любит – не любит! – немного раздраженно ответил Боцман. – Стоковые!!! Есть еще «Карлсруэ»! И это я не про Баден-Баден. Так вот, его он просто НЕ-НА-ВИ-ДИТ!!! Еще есть «Бенсон», которому все время везет нарываться на японские эсминцы девятого-десятого уровней! Торпедный суп по сравнению с этим артиллерийским издевательством – детский лепет! Только в этом случае я не знаю, кого он ненавидит больше: «Балансировщика», ВБРА или свои кривые ручки!..

– ...А почему мы не играем на авиках?

– Да... Давно это было. Еще на Бета-тесте! Я не знаю, в какой ступор вогнал нашего Босса интерфейс авианосцев, но вот видел бы ты нашего Главного Артиллериста, мечущегося по палубе со снарядом в руках в поисках орудий главного калибра!!!...

Бой подходил к концу. Босс люто ненавидел этот корабль!

Сегодня он совершенно не хотел слушаться приказов – все время мазал, юлил, втыкался в острова, словно вся виртуальная команда была ужасно пьяна. Причем, десятый раз подряд! Клавиатура и мышь, скрипя и надеясь на чудо, пытались доказать, что они белые и пушистые!

Босс был просто в гневе! Допив пятую бутылку пива (эля и попытавшись быстро закрыть игру (ну почти быстро), он отправился на форум сочинять гневный фидбэк о криворуких разработках, о несправедливом балансировщике, о ботах, раках и «Подпивковичах», о...  
\* \* \* \*

– ...Ино-планеетный двигатель заглох! Слышь? – Радист пытался говорить по-русски. – А бой-то, не кончил-ся!..

– Слабак наш Босс! Кто ж фидбэки после пятой бутылки пишет!!! – и, обняв юного офицера связи, Боцман на весь пустующий отсек корабля заорал слова знаковой песни. – Йо-хо-хо! И бутылка рома!..

## Подводная лодка.

Море. Солнце... Да кто здесь обращает внимание на пляжи?

Над застывшим в нетерпеливом ожидании могучим флотом разнесся громогласный голос:

– Бой начинается!!!  
Взвыли турбины, заскрипели плохо смазанные поворотные механизмы башен главного калибра, затрепетали на флагштоках чистерские вымпела – пришло время бодрого корабельного топилова...  
\* \* \* \*

В рубке одного из участников боя в срочном порядке был созван совет офицеров. Последним то ли вбежал, то ли влетел Боцман:

– Что за чертовщина здесь творит... – толи из-за того, что Боцман умел очень высоко прыгать, то ли палуба лихо ушла из под его ног, но встреча его головы с потолком предвосхитила сочную тираду и разорвала пространство красочным искропадом. С глухим стуком возвратившись на палубу и покрепче вцепившись в ближайший поручень, Боцман со страхом огляделся. Все офицеры были в сборе: Капитан, Старпом, новый Механик, немного странноватый Радист...

Все были бледны и напуганы. Все судорожно цеплялись

за стены, поручни, шкафчики, потому что их новый корабль продолжал дико скакать, словно необъезженный мустанг.

– Это что? Так называемые лаги? – с трудом разлепив побелевшие губы, прохрипел Механик.

– Или баги? – попытался продолжить мысль Радист. – А может дело в корабле? Там... топливо не то заправили? – и вопрошающе посмотрел на Механика. Механик был занят: то ли он пытался не улететь, то ли не упасть, поэтому общение поддержал Старпом:

– Ну, это не баг и не лаги. С ними вы еще успеете вдоволь ознакомиться... Относительно топлива – механика игры такова, что хоть воду залей, а плыть мы все равно будем...

– Может так и должно быть, – подал голос из угла Капитан, – все-таки в первый раз на подводной лодке плывем?

– Да какая такая, медузу вам в печень, подводная лодка? – гневно подал голос Боцман. – Это же «Tachibana» – эскадренный миноносец!!! Плавали – знаем...

– Позволю не согласиться с вами, – Капитан покрепче ухватился за угол шкафчика, – по судовым документам мы имеем честь идти под флагом подводной лодки ARP I-401!

– А по-моему, мы сели не в ту калошу... – с мнимым

спокойствием прошептал Старпом. В рубке повисла напряженная тишина. А корабль, окрещенный гордым именем ARP I-401, продолжал лихо скакать по волнам, стремясь вытрясти все кости из карманов экипажа.

Размышления членов команды о перипетиях судьбы прервало неожиданное появление в центре рубки призрака, окутанного голубым облаком. Вид призрака в образе красивой светловолосой девочки с большими зелеными глазами помешал находившемуся в рубке экипажу героически выпрыгнуть за борт. Первым, на удивление, очнулся Механик:

- Ой, смотрите, какая она няшная!...
- Тысяча горбатых моллюсков, что это?..
- Вероятно, мы одновременно столкнулись с потолком...
- Может, так и должно быть?..
- こんにちは、私はあなたの船の実施形態をパーソナライズ
- Эээ...
- Она еще и говорит...
- Няшная!...
- Разрази меня гром!..
- Может, так и должно быть?..

Кто-нибудь знает, что это чудо говорит? – громкий вопрос Старпома прорвался сквозь гул удивленных голосов. Тишина окутала рубку. – Что, никто не знает?

Голубое облако с непонятными символами вдруг исчезло. Перед экипажем стояла, как приклеенная к палубе, совсем не призрачная, а настоящая девочка, которая своим настойчивым и мелодичным голосом опять ввела в ступор бывалых морских волков:

– 私はI-401. Iの実施形態ではブンザを探していますパーソナライズされましたか?

Ступор прервал Радист:

- Может, попросим одного из богов перевести это?
- Что, вот так все бросит кто-нибудь и прибежит нам помогать? – съехидничал Старпом.
- Я знаю волшебное слово!
- Хм, ну тогда валяй!

Радист, крепче ухватившись за поручень и вознеся очи к небу, громко произнес:

– О-кей, Гугл!

Громогласный голос потревоженного мужика содрогнул и так уже порядком задерганный рубку и членов экипажа:

- Ну? И чего хотите?
- Не гневайся на нас О, Повелитель радио и пространства!! – завыл испуганный Радист, таращась куда-то в потолок.
- Мы не понимаем эту девочку! Прошу, переведи нам ее!

- Через дорогу?... – голос все еще был раздраженным.
- Может еще и полы помыть?

В рубке повисла неловкая пауза, пока ее не прервал Гугл:

- Черт знает что! Она пользуется моим переводчиком, что существенно усложняет обратный перевод! Пожалуй, я загружу ваш русский язык ей в интерфейс напрямую! – и без остановки продолжил, – Все, она полностью ваша. И, да, не забудьте мне вечером жертву преподнести. Люблю полутемное...

Нахлынувшую с исчезновением Гугла пустоту нарушил неприметно глазевший на девочку Механик:

- А все-таки она няшная!..

Это послужило поводом девочке представиться:

– Привет. Я Иона – персонифицированное воплощение этого корабля!

- Чего пер-нафи-мици-рован-ного? – первым оказался Боцман.

Красивой девочке с зелеными глазами явно не хватало эмоций:

- Персонифицированное воплощение. Если проще – я аватар этой подводной лодки.

- Я думал, аватары только синими бывают?... – теперь уже вставил вставить свои пять копеек Капитан.

- И не такими няшными! – опять влез новый Механик.

- Что ты здесь делаешь? – как всегда Старпом казался самым невозмутимым, если не брать во внимание, что в тот момент он проходил точку апогея под потолком.

- Я – Иона. Ищу своего капитана Гунзо Чихайя.

- Здесь нет твоего Гунзо, на которого чихали! Но ты говорила, что это твой корабль?

Впервые девочка проявила хоть какую-то реакцию. Она с грустью в глазах поведала историю о том, что появились какие-то нехорошие люди, называющие себя мододелами. Запилили новый мод, который в каждый порт добавлял подводную лодку ARP I-401...

С тех самых пор Иона пытается найти своего капитана Гунзо Чихайя, путешествуя от одной копии корабля до другой.

- К большому нашему сожалению, О, красивейшая анимешная девочка! Нас не порадовал своим присутствием твой капитан. – Старпом оказался странно словоохотливым. – Мы были бы очень рады вашему присутствию в нашей скромной компании, но... От имени команды выражаю наше глубокое сожаление! И желаем тебе удачи в поисках!

- Спасибо! – большие зеленые глаза девочки немного повеселели. – Удачи и вам в морских сражениях!

С этими словами Иону окутал голубой туман и... исчез,

забрав с собой персонифицированное воплощение подводной лодки I-401. По виду, большинство офицерского состава готовы были пустить неуставные сопли, но возбужденный голос какого-то матроса на палубе спас ситуацию. Оказывается, не удержавшись за поручень, он взмыл на несколько метров вверх, что позволило ему заметить на горизонте дымы вражеского линкора.

- Может, это наши? – засомневался Капитан.

- Никак нет! – четко отрапортовал довольный матрос.

- Иконка над линкором красным горела!!!

В этот момент подлодка в очередной раз взбрыкнула, и матрос, уже видящий себя в роли лучшего дозорного в этом бою, с криками, наверное, разочарования вылетел за борт.

- Киньте ему что-нибудь! – Старпому вернулась его краткость. – Боцман, боевая тревога по кораблю! Похоже, наш Босс захотел полакомиться этим линкором!

Рубка опустела, по палубе летали возбужденные матросы, пытающиеся занять места по боевому распорядку, угрожающе пришли в движение торпедные аппараты – подводная лодка I-401 готовилась к бою с кораблем противника.

- Жаль, что мы не успели спросить Иону, почему наш корабль так скачет? – Капитан, оставшись вдвоем со Старпомом, предался размышлениям. – А, может, они такие всегда, прыгучие? Это я о подводных лодках...

- Давай-ка, Капитан, сначала выживем в этом бою! А потом уж мозговать будем. Может, в техподдержку напишем...

- Ага! Проверьте драйвера, системные требования вашего калькулятора, есть ли у вас интернет!..

- И пообещают к старости решить все проблемы!!! – добавил старший помощник, язвительно улыбаясь. В этот момент корпус корабля нервно вздрогнул, выплюнув из себя болванки смертоносных торпед. Тема разговора была мигмом забыта, офицеры прилипли к биноклям, пытаясь рассмотреть след торпед среди морских волн.

- Э-э-э-э... Гром и молния!.. Капитан, я один это вижу?

Капитан что-то пробубнил себе под нос, явно пытаясь чертыхнуться.

- Они тоже прыгают? – вопрос Старпома ушел в подпространство. Пришлось самому же и отвечать. – Да еще как!

Резво и высоко выпрыгивая из воды, торпеды мчались навстречу вражескому линкору. I-401 уже настолько приблизилась к противнику, что в бинокль можно было рассмотреть лица спящих по палубе матросов. И, судя по реакции, враг тоже заметил их корабль и, самое главное, скачущие торпеды. Но было уже поздно. Команда линкора напряглась, готовясь к самому худшему. Капитан опять что-то довольно хрюкнул себе под нос в предвкушении удачного попадания. Оторвал от лица бинокль, желая увидеть всю красочную картинку проявления мощи корабельного оружия.

- И... ничего не произошло.

- И-и-и? – удивлению Капитана не было предела.

- Перепрыгнули! – удручающе спокойно подытожил Старпом.

- И что? Совсем никуда не попали?

Старпом еще раз взглянул в бинокль:

- Попали... В команду!.. Она лежит!.. Похоже,

от смеха! – он оторвался от окуляров. – Это успех, Капитан!!! – и, не имея сил больше сдерживать себя, весело засмеялся...

\* \* \* \*

Море, солнце... Да кто ж в такие напряженные моменты о пляжах думает?

Два корабля расходились разными курсами. Один пытался побыстрее скрыться в инвиз, уходя на долгую перезарядку. Второй потерял управление, потому что его команда, все еще находясь в состоянии лежачего аффекта, сквозь слезы наблюдала, как, весело и беззаботно подпрыгивая, удалялась за горизонт подводная лодка I-401.

Автор: **DrDurov**

# Броненосцы русского флота в 3D

## Дорогие друзья!

Довольно часто в обсуждениях тем и номеров журнала вами высказывалось пожелание расширить перечень наших рубрик и, как вариант, включить раздел, посвященный моделированию, в котором можно было бы представлять свои наработки и достижения в создании моделей кораблей. И, действительно, наверное, мало найдется игроков, кто сейчас выводит в бой корабли, танки и самолеты, которые ни разу не попробовали бы создать модель боевой единицы. С этого номера мы вводим в журнале новую рубрику – «В мире моделей», где планируем представлять вам результаты творчества читателей журнала и игроков World of Warships. Представляем вам работы Игоря aka Azov\_Azov и его небольшие пояснения из замыслы.

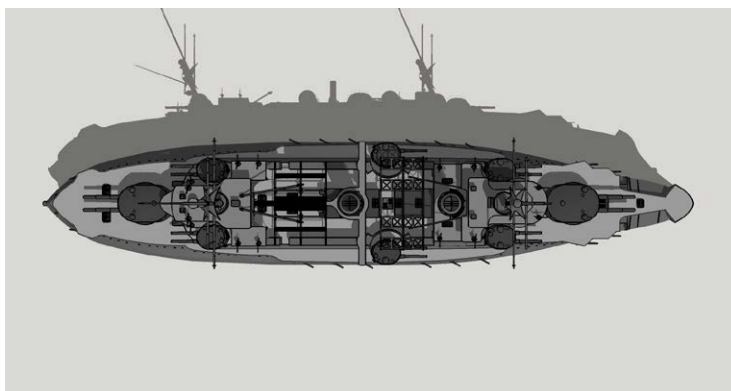
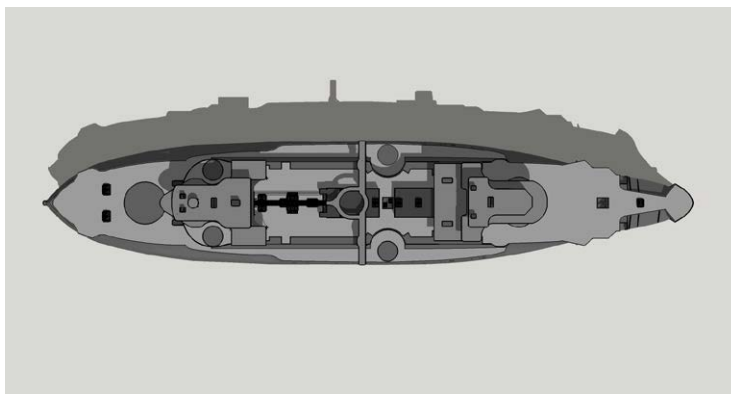
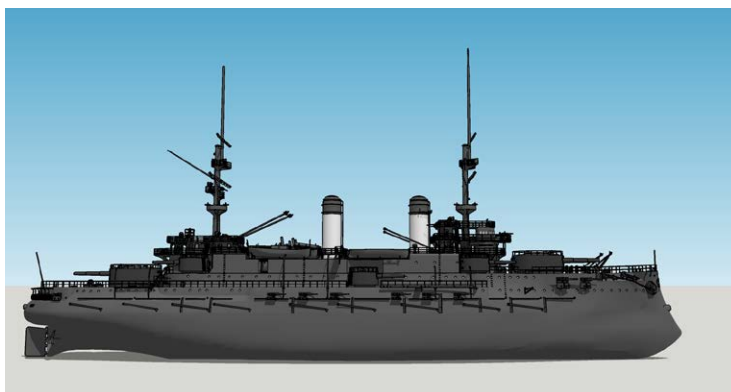
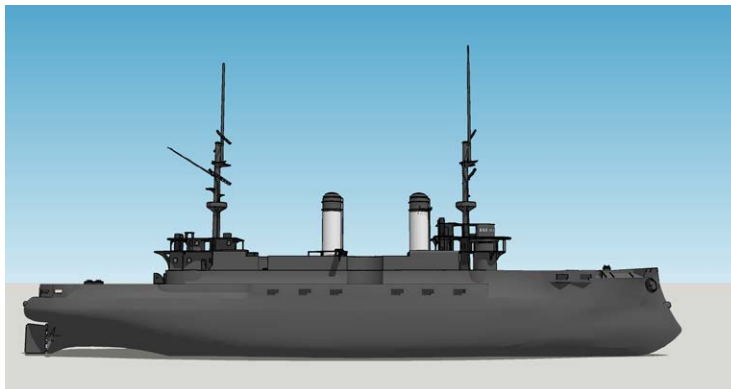
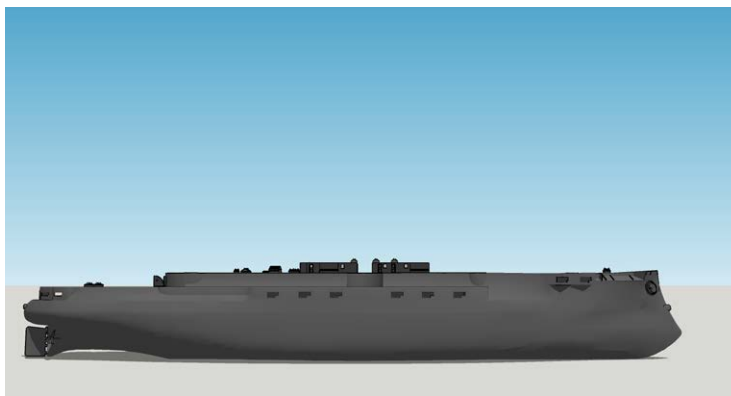


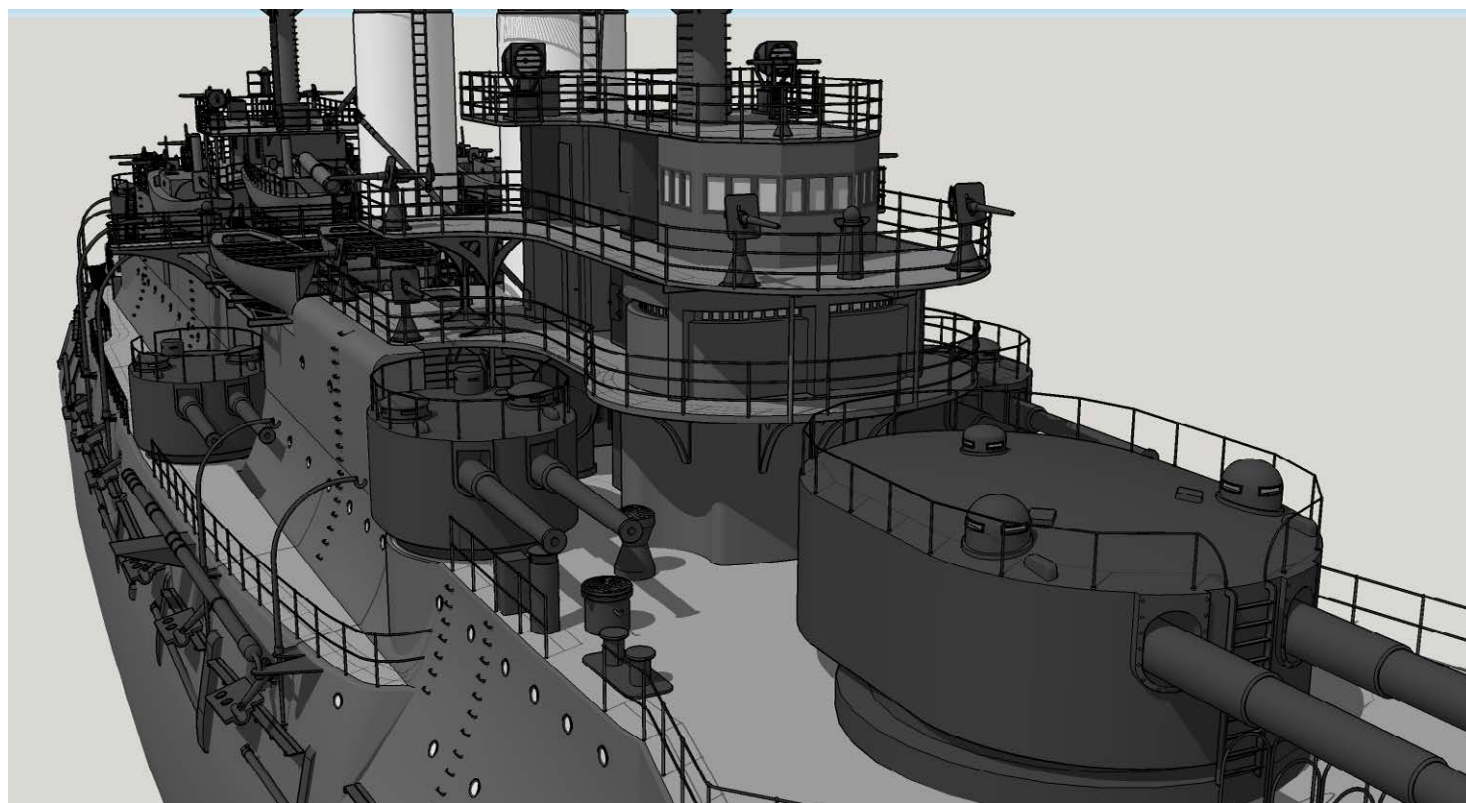
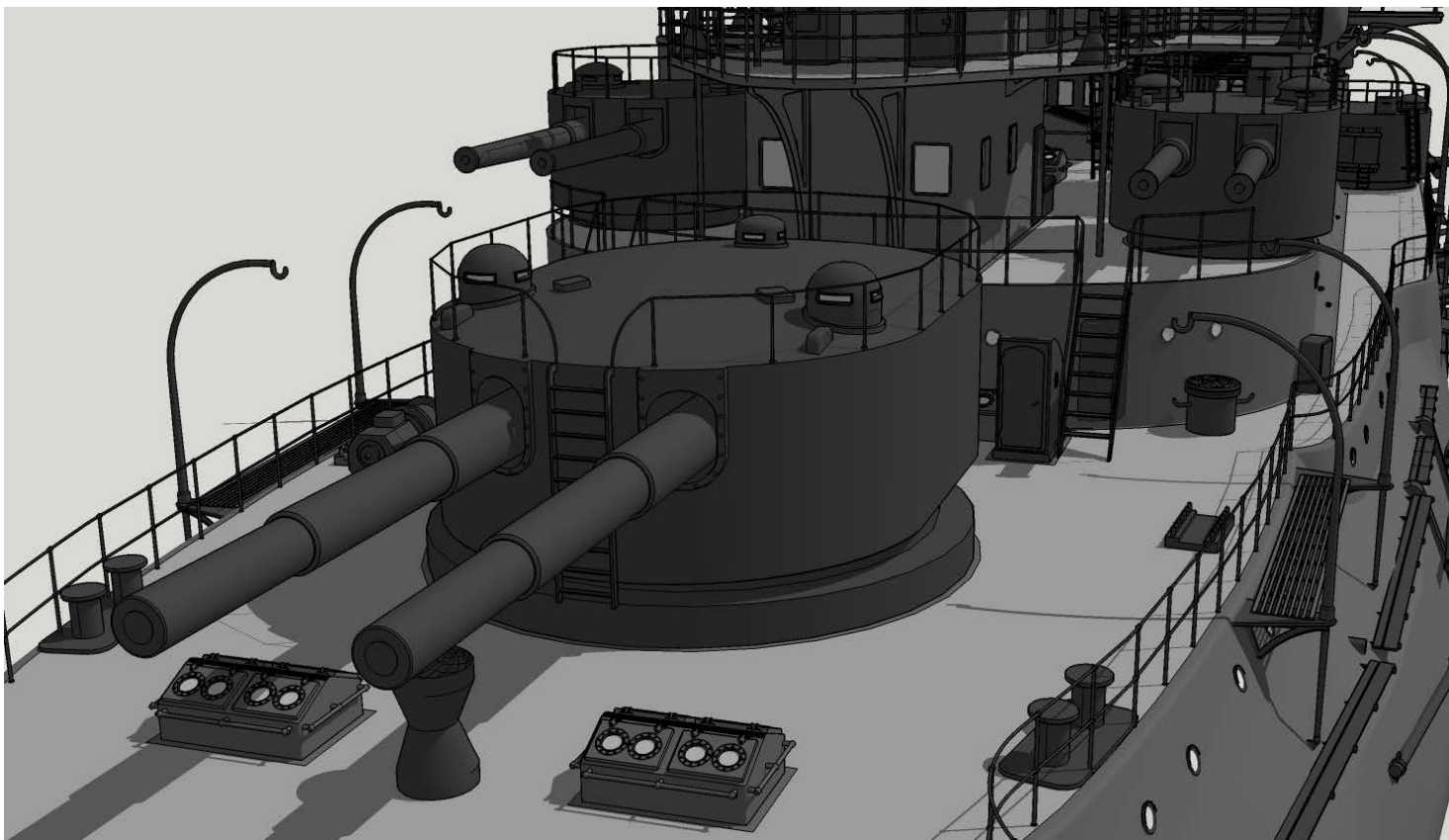
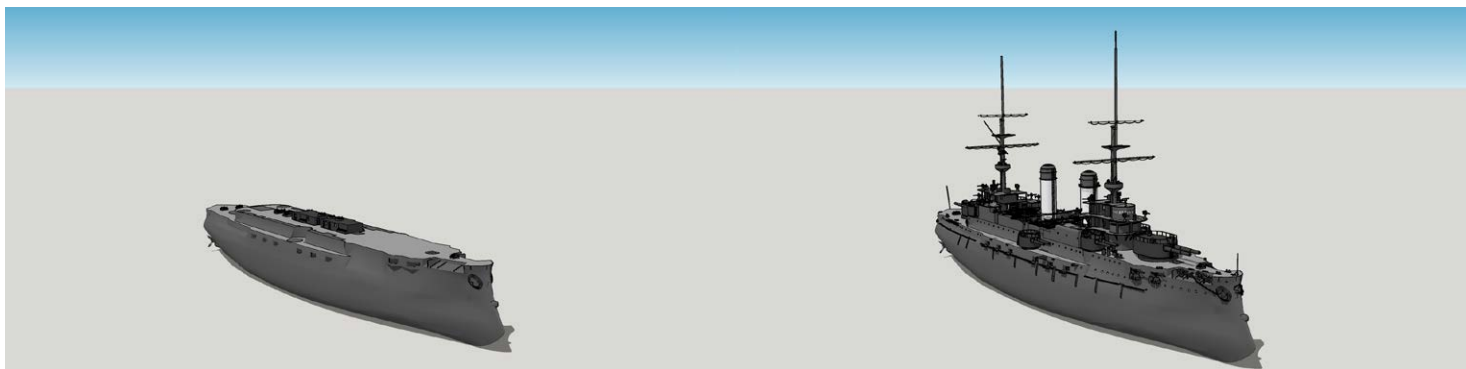
## Azov\_Azov:

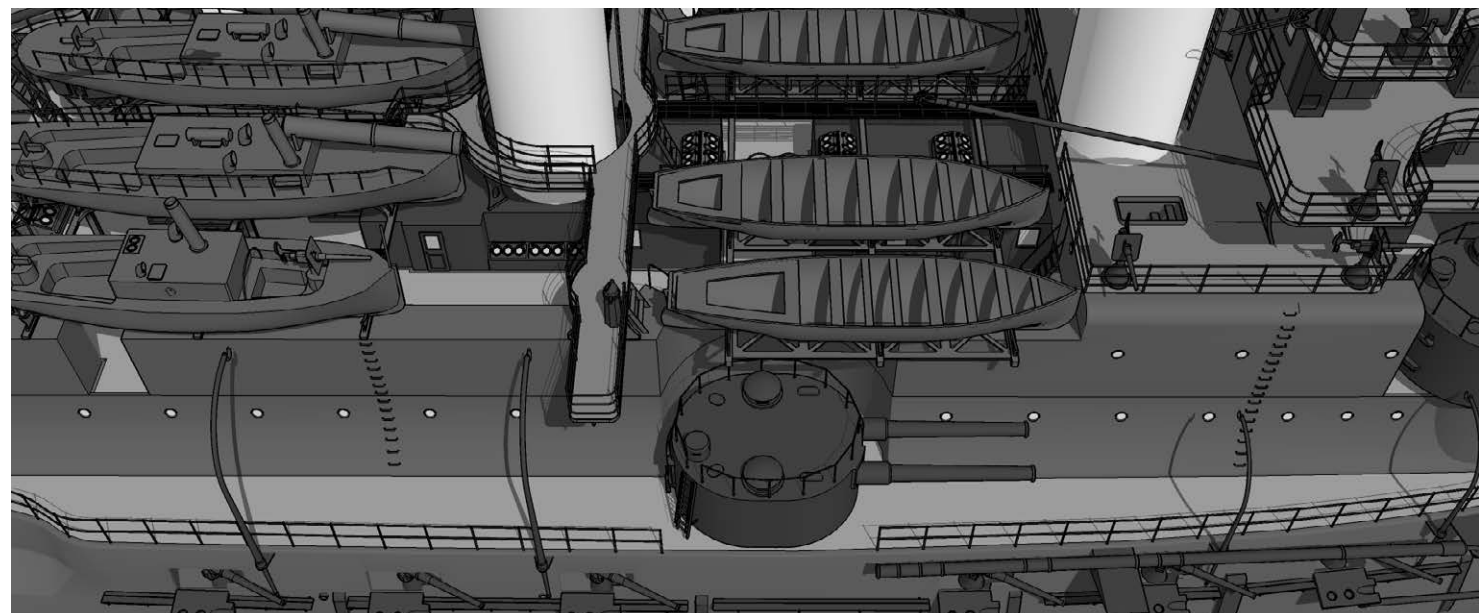
«... Несколько лет назад, в рамках любительского изучения военной истории родной страны, наткнулся на фотографии Порт-Артура и нашего Императорского флота. Увидев русские броненосцы, «заболел» ими – такими прекрасными и могучими они мне показались. С того времени я прочел и посмотрел, наверное, все, что можно было найти в сети по теме Русско-японской войны 1904-1905 годов, – документального и художественного. К впечатлениям от внешнего вида флота и моряков добавилось еще большее впечатление от их деяний и поступков. Прадедушки, при всех раскладах той войны, «отожгли» так, что волосы шевелятся даже на... голове. Их мужество, стойкость и смелость вызвали у меня могучей силы почтение и уважение. И как же быть, когда внутри клокочут подобные страсти? Правильно – страсти нужно изливать вовне. Творческий зуд подначил меня на создание иллюстраций. А попавшиеся в лапы чертежи «бородинцев» – на строительство 3D-моделей. Первых в моей жизни. О чем и хочу вам рассказать. Мама с папой были инженерами. И часто случалось, что в детский сад я, помимо обычных машинок, сабель и барабанов, таскал разные проектные чертежи на миллиметровке, которые добрые родители отдавали мне на растерзание. Мы искали по этим чертежам великие сокровища и клады, вызывая трепет воспитателей. Наверное, именно с тех пор во мне теплым медом колыхается нежная любовь к черчению, планам, схемам и чертежам. И когда в лапы попался и был немедленно прочитан очередной номер «Мидель-шпангоута» про ЭБР «Бородино», я дрожащими руками полез в «интернет» искать 3D-редактор по вкусу. После нудных поисков остановился на Google Sketchup – по причинам, в которые мы вдаваться сейчас не будем. Не «растекаясь мыслью по древу», скажу сразу, что постройка «Бородино» заняла «чистыми» 308 часов. Это были 308 часов боли, скупой мужской истерики и отчаяния. Но и 308 часов радости, ликования и неслабого удовольствия. Все было в первый раз: и 3D-моделирование в целом, и работа с неизвестным редактором, и неоднозначные чертежи, детали которых приходилось выискивать по фотографиям, моделям и форумам. Были бесконечные переделки, исправления, изготовление заново и прочие муки первопроходца. Не зная, за неимением опыта, особенностей 3D-моделирования и не понимая, как его потом применить для 2D-иллюстрации, я зарылся с головой в ненужную детализацию. Оно, конечно, здорово, если в модели есть винты и гайки, скажем, на световых люках. Но поди разгляди их хоть на одной картинке! Такие детали в моем случае совершенно лишние. Но меня «несло». В итоге модель получилась чудовищно громоздкой, тяжелой и во многих местах откровенно кривой. Но ведь получилась!

\* \* \* \*

...На этом пока прервем воспоминания автора (продолжение в следующем номере) и предлагаем ознакомиться с результатами труда. Вам предлагается подборка 3D-элементов, которые в итоге составили модель эскадренного броненосца «Бородино». Надеемся, именно таким он когда-нибудь предстанет и в игре World of Warships, составив компанию «Микасе», «Авроре», «Диане», «Новику» и другим кораблям Русско-японской войны. Тем, кто заинтересовался данными моделями, предлагаем обратиться непосредственно к автору – [www.vk.com/cgcaptain](http://www.vk.com/cgcaptain). Мы же разместили полный набор предоставленных автором скриншотов в нашей группе ВК по адресу: [https://vk.com/navygaming\\_journal](https://vk.com/navygaming_journal).







# РЕКОМЕНДОВАНО К ПРОЧТЕНИЮ И ИЗУЧЕНИЮ

## Тяжелые крейсера Японии. Хищники Империи

Серия: Война на море

Авторы: Ю.И. Александров

Москва: Яуза-Эксмо, 2016. —176 с.

ISBN: 978-5-699-89527-4

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

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



## HMS Belfast. Cruiser, 1939 - Richard Johnstone-Bryden / ЕВК Белфаст. Крейсер, 1939



Автор: Р. Джонстон-Брайден

Язык: английский

Издатель: Seaforth Publishing

ISBN-10: 1848321554

ISBN-13: 978-1848321557

Книга рассказывает об истории одного из самых известных кораблей Ройал Нэви – крейсере «Белфаст», корабле, пошедшем от льда и мрака Полярных конвоев и солнечных пляжей Нормандии до мрачных берегов Корейского полуострова. В книге рассказывается об истории его проектирования, постройки и службы.

Отдельное место уделено нынешнему состоянию корабля: кораблю-музею, стоящему на Темзе у Тауэрского моста.

Книга содержит большое количество фотографий корабля, как исторических так и современных, повествующих об экспозиции музея.

## Mussolini's Navy: A Reference Guide to the Regia Marina, 1930-1945 / Флот Муссолини: Справочник по Королевскому флоту, 1939-1945

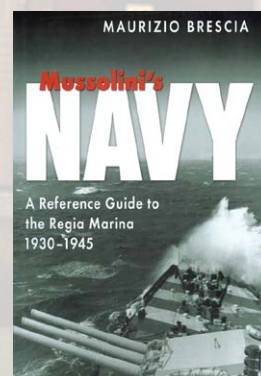
Автор: М. Брешиа

Издатель: Naval Institute Press

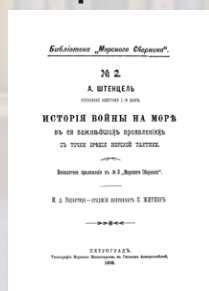
ISBN-10: 1591145449

ISBN-13: 978-1591145448

Эта книга является «путеводителем» по Реджии Марине, итальянскому ВМВ, воевавшему во Второй мировой войне. Книга описывает исторический фон, на котором шло развитие флота: его проектирование, постройка. В работе подробно описаны организационная структура флота, его развитая инфраструктура и её функционирование. Описаны операции, проведенные в период Второй мировой войны, как до Перемирия, так и после него. В книге дано подробное описание кораблей, входивших в состав флота. Часть глав отведена специальным вопросам: камуфляжу кораблей, морской форме, наградам и знакам отличия.



## История войны на море в её важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики.



Автор: Альфред Штенцель

Издательство: Т-я Морского министерства

Место издания: Пертоград

Год издания: 1916

ISBN –

Капитальное многотомное исследование отставного капитана 1-го ранга Альфреда Штенцеля, повествующее об истории появления и развития военно-морского искусства от Древнейших времён до начала Дредноутной революции.

## Используемые источники:

- Campbell, J. Naval Weapons of World War Two. – Naval Institute Press, Annapolis, Maryland. – 2002. – 403 с.
- Friedman, N. U.S. Naval Weapons of World War one: Guns, Torpedoes, Mines, and ASW Weapons of All Nations. An Illustrated Directory. Annapolis: Naval Institute Press, 1985. – p.479
- Lacroix E. Japanese cruisers of the Pacific War/ E.Lacroix, L.Wells. – London: Chatham Publishing, 1999. – 888 с.
- 4.Lacroix E. The development of the «A» class cruisers in the Imperial Japanese Navy / E.Lacroix. // Warship International – № 3, 1983. – P.232-282
- Skulski J. The Heavy Cruiser Takao// Anatomy of the Ship/ J.Skulski. – US Naval Institute Press, 1994. – 256 с.
- Stille, M. Imperial Japanese Navy heavy cruisers. 1941-1945/ M.Stille.// New Vanguard, № 176 – 2011.- P.49
- Александров Ю.И. Тяжелые крейсера Японии. Часть 1 / Ю.И.Александров. – СПб: Истфлот, издатель Р.Р.Муниров, 2007. – 84 с.
- Апальков, Ю. Боевые корабли японского флота. Крейсера.10.1918-8.1945 гг.: справочник / Ю.В.Апальков. – СПб: Галее-Принт, 1998. – 156 с
- Далл, С. Боевой путь императорского японского флота: Морские битвы крупным планом, № 4 / С.Далл. – Екатеринбург: Сфера, 1997. – 382 с.
- Дашьян А.В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Японии (Часть 1) / А.В. Дашьян // Морская коллекция, № 6(63) – 2004. – 32 с.
- Иванов, С. Японские тяжелые крейсер: Война на море, № 26/ С.В.Иванов. – 2005 г.
- Кемп, П. Подводные лодки его Величества./ П.Кемп// Британские подводные лодки.- ООО «Издательство АСТ», 2003 – 640 с.
- Морисон, С. Американский ВМФ во Второй мировой войне: Восходящее солнце над Тихим океаном / С.Э.Морисон. – М: ООО «Издательство АСТ»; СПб: Terra Fantastica, 2002. – 640 с.
- Ненахов Ю.Ю. Энциклопедия крейсеров 1910-2005 / Ю.Ю.Ненахов, под общ.ред.А.Е.Тараса. – Мн: Харвест, 2007. – 536 с.
- Пятянин С.В. Крейсера Второй мировой. Окончательная энциклопедия / С.В.Пятянин, А.В.Дашьян, К.С.Балакин и др. – М.:Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2014. – 536 с.
- Прищепенко, А. Сражение в заливе Лейте // Мир оружия, № 03(18) - 2006 г.- С.23-27.
- Сулига Т.В. Японские тяжелые крейсера, том 1: История создания, описание конструкции, предвоенные модернизации / Т.В.Сулига – М-СПб: Галее-Принт, 1996. – 120 с.
- Сулига Т.В. Японские тяжелые крейсера, том 2: Участие в боевых действиях, военные модернизации, окончательная судьба / Т.В.Сулига – М-СПб: Галее-Принт, 1997. – 120 с.
- Роско, Т. Боевые действия подводных лодок США во Второй мировой войне: Пер. с англ./Т. Роско.- М.: Изд-во «Иностранная литература», 1957. – С.356-359.
- Уоррен, Ч. Волны над нами. Английские мини-субмарины и человекоуправляемые торпеды. 1939-1945 гг./ Ч.Уоррен, Дж.Бенсон.- М.: Центрполиграф, 2004.- 366 с.
- <http://wiki.wargaming.net>
- <http://navweaps.com/>
- <http://wiki.wargaming.net>
- <http://navy-chf.livejournal.com>
- <http://www.donkis.narod.ru>
- <https://topwar.ru>

## «Navygaming»

**РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:** Cherep, DARTH\_Vederkin, S\_Alex\_D

**ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР:** BaxMastyrev  
**ВЕРСТКА И ДИЗАЙН:** Mu57Di3, Napish

### АВТОРЫ СТАТЕЙ:

«Атаго» - типовой тяжелый крейсер японских ВМС - S\_Alex\_D, truzones

Особенности энергетических установок японских тяжелых крейсеров - GeorgeK30

Крейсер «Атаго» в огне сражений на Тихом океане - Mraaaaaak, S\_Alex\_D

На острие удара – успехи и неудачи крейсеров типа «Атаго» - iJay82

Лейте – роковая судьба тяжелых крейсеров типа «Атаго» - Fealune

Подводные лодки против тяжелых крейсеров - S\_Alex\_D

Крейсер «Такао» - «...останется только один...» - Ledy\_STELLA

### Раздел «Отзыв игрока»

Из Японии с большой любовью – 1L1dan, DenDriver, UnlimitedCherryBlossom

### Раздел «Творчество»

«ШипсыСториес» - DrDurov

### Раздел «В мире моделей»

Броненосцы русского флота в 3D – Azov\_Azov

Видеообзор: Nik\_Torov, Fealune

### Книжная полка

Конкурс от Navygaming

### ОТДЕЛЬНОЕ СПАСИБО:

Представителям Wargaming – за поддержку конкурса и всего проекта

DARTH\_Vederkin – за подготовку вопросов конкурса и обзор литературы

Irootoko Jr – за использование фотографий

<http://forum.worldofwarships.ru/index.php?/forum/98>

## Регламент конкурса

**Уважаемые друзья, мы внесли изменения в наши конкурсы и викторины:** в данный момент, на постоянной основе, в журнале публикуются вопросы только на один этап конкурса (викторины).

Как и обычно, чтобы принять участие в конкурсе (викторине) Вам необходимо правильно ответить на данные три вопроса и прислать правильные ответы на них по адресу: [contest@navygaming.net](mailto:contest@navygaming.net), с обязательной пометкой – КОНКУРС (не забывайте указывать свой игровой ник)!

Призерами конкурса признаются первые три человека, кто правильно ответят на большинство вопросов.

Призеры могут получить КАЖДЫЙ по 5000 дублонов на аккаунт World of Warships. Если за период проведения викторины от участников не будет получено три полных и правильных ответа, то ПРИЗ начисляется из расчета: за один правильный ответ – 1500 дублонов, за два правильных ответа – 3000 дублонов, за три правильных ответа – 5000 дублонов.

Приоритетом в ответах является конкретность, полнота и четкость ответа на заданный вопрос. Просим избегать от лишних подробностей.

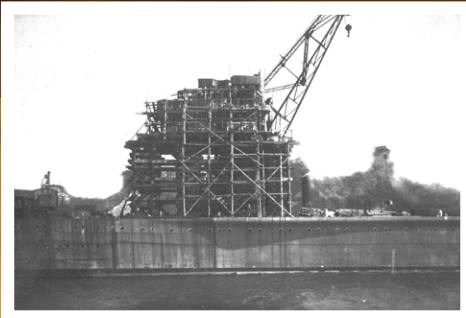
Наличие в журнале только одной викторины не значит, что мы этим ограничиваемся – внимательно следите за объявлениями на форуме и в нашей группе в ВК, а еще лучше подписывайтесь на почтовую рассылку – и вы не пропустите ни одну нашу викторину или розыгрыш!

Оформляйте подписку на почтовую рассылку, читайте наш журнал на форуме и на нашем портале, подписывайтесь на наш канал <https://www.youtube....0Euav6D0njqNVg>, присоединяйтесь к нашей группе ВКонтакте, и вы будете всегда в курсе последних новостей и выпусков: [https://vk.com/navygaming\\_journal](https://vk.com/navygaming_journal)

**У вас есть шанс выиграть от 5000 дублонов на аккаунт World of Warships**

1

При постройке одного из героев нашего повествования японские корабли применили методику, которую практически все остальные мировые державы использовали до начала постройки. Собственно этот момент и отображён на фото. Назовите корабль, ставший «жертвой» эксперимента и то, что с ним собственно делают.



2

Корабли, изображенные на фото, едва не встретились в бою, однако наш вопрос не о грядущей войне. Их объединило конструкторское решение, которое, казалось бы, сулило многие выгоды: и экономию веса, и лучшую защиту от самолётов противника, и сокращение экипажа... Однако, как показала практика, решение оказалось неудачным и никогда в боевых условиях не применялось. Назовите это решение.



3



Изображённый на фото один из героев нашего повествования, является среди японских КРТ абсолютным чемпионом по флотскому «долголетию». Мы не просим вас называть этот корабль, ответьте, в чём же выразилось его «долголетие».

## Призеры первого этапа конкурса:

**strufian**

5000

**Adm\_Kanninghem**

5000

**Begemot911**

3000

1

На фотографиях авианосцы «Рейнджер» и «Хосё», которые имели дымовые трубы, откидывающиеся вбок, для облегчения операций с самолётами.

2

На авианосце «Рейнджер» запасной пост управления кораблём в виду стеснённости островной надстройки был размещен в носовой части под полётной палубой.

3

За весь период боевых действий авианосец «Рейнджер» получил только две боевые звезды за участие в боях.

An aerial photograph of the HMS Uorспайт (HMS Uorспайт) sailing on the ocean. The ship is a large, grey, modern warship with a red-brown deck. It features two large, dual-barreled gun turrets and several smaller gun turrets. The ship is moving towards the right, leaving a white wake in the blue water.

# линкор HMS «Уорспайт»

**В СЛЕДУЮЩЕМ  
НОМЕРЕ!**



# NAVYGAMING

NAVAL HISTORY AT ITS BEST!