

УНИФОРМА И СНАРЯЖЕНИЕ ЯПОНСКОЙ МОРСКОЙ АВИАЦИИ. 1937-1945



ЭЛИТНЫЕ ВОЙСКА

Г. Нила

Униформа и снаряжение японской морской авиации 1937-1945



**Иллюстрации
Б. Юнгхазбенд**

ИСТОРИЯ – ВООРУЖЕНИЕ – ТАКТИКА

PACIFIC FIRE 42

Москва
АСТ • Астрель
2003

УДК 355/359
ББК 63. 3(5Япо)62
Н62

Компьютерный дизайн обложки:
дизайн-студия «Дикобраз»

Настоящее издание представляет собой перевод английского оригинального издания «Japanese Naval Aviation Uniforms and Equipment 1937—45», впервые опубликованного в 2002 г. Osprey Publishing Ltd. Elms Court, Chapel Way. Botley, Oxford, OX2 9LP

Перевод с английского А. И. Козлова
*Переводник выражает искреннюю благодарность М. М. Судю
за помощь в толковании тонкостей японского языка*

ScanbyPacificFire42
OCRbyVened

Нила Г.

Н62 Униформа и снаряжение японской морской авиации. 1937—1945 / Г. Нила; Пер. с англ. А. И. Козлова; Ил. Б. Юнггазбенд. — М.: ООО «Издательство АСТ»: ООО «Издательство Астрель», 2003. — 63, [1] с: ил. — (Элитные войска).

ISBN 5-17-020365-9 (ООО «Издательство АСТ»)

ISBN 5-271-07214-2 (ООО «Издательство Астрель»)

ISBN 1-84176-465-5 (англ.)

Во время военных действий в Китае и во Второй мировой войне первоначальным успехом японские вооруженные силы во многом обязаны блестящим действиям их военно-морской авиации. В книге Г. Нила детально описываются элементы формы и снаряжения летчиков японской военно-морской авиации.

Текст сопровождается уникальными фотографиями, которые помогают представить все элементы формы и снаряжения японских летчиков времен Второй мировой войны.

Книга адресована широкому кругу читателей, увлекающихся историей армии и военной формы.

УДК 355/359
ББК 63. 3(5Япо)62

Подписано к печати 03. 07. 2003.
Формат 84x 108. Бумага офсетная. Усл. печ. л. 6, 72.
Тираж 4000 экз. Заказ № 4990.

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2; 953000 — книга, брошюры
Санитарно-эпидемиологическое заключение № 77. 99. 02. 953. Д. 008286. 12. 02 от 09. 12. 2002 г.

ISBN 5-17-020365-9 (ООО «Издательство АСТ»)
ISBN 5-271-07214-2 (ООО «Издательство Астрель»)
ISBN 1-84176-465-5 (англ.)

© Osprey Publishing Ltd, 2002
© ООО «Издательство Астрель».
Оформление, перевод на русский язык, 2003

ВВЕДЕНИЕ

С 1868 до 1989 г., когда скончался Хирохито, в Японии сменилось три императора. Периоды их правления в Японии традиционно обозначаются как «эпохи»:

Эпоха Мейдзи - 1868-1912

Эпоха Тайшо - 1912-1926

Эпоха Сева - 1926-1989

В рамках этой книги и при обозначении дат принятия на вооружение различных видов снаряжения японской армии и флота периода Второй мировой войны рассматривается только эпоха Сева («Просвещенного мира»).

Японский календарный год начинается в январе, который обозначается как «1», или первый месяц, и заканчивается в декабре («12», двенадцатом месяце).

Летосчисление начинается с года, следующего за восшествием на престол нового императора. Император Хирохито взошел на хризантемовый трон в 1925 г.

Чтобы соотнести годы эпохи Сева (вплоть до 1989 г.) с европейским календарем, следует прибавить год Сева к двум последним цифрам 1925. Например, 15-й год Сева соответствует 1940 (25+15=40). Следующая таблица позволит читателю быстро сориентироваться в датах эпохи.

Год Сева

11 = 1936 12 = 1937 13 = 1938 14 = 1939 15 = 1940

16 = 1941 17 = 1942 18 = 1943 19 = 1944 20 = 1945

Японские числительные

0 - рэй

<i>1 - ити</i>	<i>11 — дзююити</i>
<i>2 - ни</i>	<i>12 — дзююни</i>
<i>3 - сан</i>	<i>13 — дзююсан</i>
<i>4 - си</i>	<i>14 — дзююси</i>
<i>5 - гоо</i>	<i>15 — дзююгоо</i>
<i>6 - року</i>	<i>16 — дзююроку</i>
<i>7 - сити</i>	<i>17 — дзююсити</i>
<i>8 - хати</i>	<i>18 — дзююхати</i>
<i>9 - ку</i>	<i>19 — дзююкюю</i>
<i>10 - дзюю</i>	<i>20 — ни дзюю</i>

Термины, полезные при чтении текста этой книги

Год — нен
Месяц — гатсу
День — ничи
Тип/модель — шики
Военно-воздушные силы — кугун
Военно-морской флот — кайгун
Армия — рикугун



Ранний образец летного шлема Тип 30 с козырьком с кнопкой и D-образными клапанами для приемников аппарата Госпорта.



Вид сзади на ранний образец летного шлема Тип 30 с фиксатором для ляжки летных очков и тульей, сшитой из треугольных деталей. На внутренней поверхности некоторых поздних образцов шлема Тип 30 имелась зеленая нашивка, на которой можно было написать имя владельца.

ЛЕТНЫЕ ШЛЕМЫ

Первый образец летного шлема японской морской авиации был разработан в 1937 г. с учетом опыта Первой мировой войны и послевоенных лет, в том числе практики пилотов Японии, — авиация в стране начала развиваться в 1920-х гг. Хотя после Первой мировой войны Военно-воздушные силы японской армии имели тесные связи с ВВС Франции, морская авиация Японии при разработке ранних образцов своих летных шлемов ориентировалась на британские и американские образцы. Во время и после Первой мировой войны Япония была союзником этих держав, и это дало японской военной промышленности хорошую возможность опираться на последние разработки союзников в области конструирования летных шлемов. Летные шлемы морской авиации Японии подробно описаны в книге Mick J. Proddger «Vintage Flying Helmets—Aviation Headgear Before the Jet Age» (Schiffer Ltd., Pennsylvania, 1995). В своей книге Продджер подробно описывает детали конструкции и варианты ранних образцов летных шлемов японской морской авиации. В этой главе мы не стараемся дополнить его данные. Наша задача — дать читателю краткий справочник для идентификации трех типов шлемов, которые применялись морской авиацией Японии с 1937 по 1945 г. Это модели Тип 30, Тип 2 (1942—45) и Тип 3 (с жесткими наушниками).

Шлем Тип 30

Ранняя модель летного шлема Тип 30 была достаточно хорошо проработана конструкторски и шилась из коровьей кожи высокого качества. Колпак шлема выкраивался из шести треугольных деталей, сходящихся в верхней точке, наушники имели D-образные клапаны для переговорного устройства Госпорта¹ (свободный край клапана пристегивался кнопкой позади уха). Кнопка была массивной, диаметром 13 см. Подбородный ремешок имел оправленные в металл отверстия и застегивался на покрытую кожей пряжку с хромированным зубцом.

Спереди шлем снабжался 2,5-см козырьком, который можно было носить опущенным или поднять вверх, зафиксировав обтянутой кожей кнопкой. Опущенный козырек прикрывал лоб пилота над летными очками.

Сзади на колпаке шлема имелись два кожаных ремешка-хлястика с пришитыми пуговицами для фиксации ремней летных очков. С боков и сзади основания колпака проходили еще два узких кожаных ремешка с пуговицей и ушками — они предназначались для точной подгонки головного убора по размеру. Летчики обычно пользовались этими ремешками, чтобы в жаркую погоду зафиксировать поднятые наушники шлема. Подкладка летных шлемов делалась из зеленой саржи или вельвета. Зимние шлемы имели такой же покрой, но изнутри выкладывались кроличьим мехом. И у летних, и у зимних шлемов к подкладке крепилась нашивка из белого полотна размером 3х3 см с печатными иероглифами, обозначающими дату поступления и место хранения предмета экипировки на склады японской морской авиации — чаще всего это были Йокосука, Сасебо или Куре. Сво-

¹ Тип акустического переговорного устройства. — Прим. пер.

бодные колонки нашивки предназначались для того, чтобы владелец шлема мог вписать собственные данные.

До того как в стране стал ощущаться вызванный войной недостаток снаряжения и обмундирования, японский флот требовал от гражданских фирм, выпускавших летные шлемы, строгого соблюдения всех спецификаций. До войны фирмы Iida & Takashimaya Company и Nagata & Co. выпускали также мужскую и женскую одежду высокого качества, и поэтому на ранних шлемах их продукции можно встретить фирменные нашивки с соответствующей надписью на английском языке.

С 1937 г. и до конца выпуска (1941 г.) в задней части изнанки колпака некоторых шлемов Тип 30 нашивался прямоугольный кусок зеленой ткани размером примерно 2, 5X5 см для того, чтобы хозяин головного убора мог вписать свое имя или номер части.



Шлем Тип 2 (1942-1945 гг.)

К концу 1941 г. летный шлем морской авиации Тип 30 был видоизменен с целью экономии материалов и снижения трудозатрат при изготовлении. Шлем Тип 2 шился из пяти деталей, проходивших от лобной до затылочной части, но по-прежнему сохранил козырек. Вместо клапанов на кнопках к наушникам стали пришивать овальные кармашки; через их открытые вниз разрезы можно было вложить наушник переговорного устройства или кабель радиоприемника. Задний ремешок-хлястик для фиксации летных очков упростили (он стал одинарным), а от боковых ремешков для подгонки шлема по размеру вообще отказались. На задней поверхности летного шлема осталась зеленая матерчатая нашивка размером 2, 5X5 см для идентификации владельца и внутренняя нашивка из белой ткани 3x3 см с обозначением склада флотского снаряжения.

Постепенно ВМФ расширили количество гражданских поставщиков оборудования, включив в их число такие фирмы, как *Asahi Aerial Clothing Manufacturing Co.*, *Yaguchi Industry Co. Ltd.*, *Goni Leather* и *Hides Co.*, а также некоторые другие. Фирмы-производители продолжали нашивать на внутренней поверхности шлемов фирменные знаки, но теперь они имели надписи только по-японски.

Летный шлем Тип 2 до конца войны оставался простым в изготовлении. К 1944 г., из-за недостатка коровьей кожи, гражданские фирмы-производители стали выпускать шлемы из выделанной кожи акулы и угря. Рыбья кожа была значительно тоньше коровьей шкуры, не такой прочной, а после намокания становилась жесткой. К этому времени и внутреннюю поверхность шлемов стали выстилать козьим и овчинным мехом или конской шкурой.

Бывший пилот японской морской авиации Сакаи Сабуро сообщил, что летчики морской авиации обычно надевали зимние летные шлемы с летними летными костюмами. По его словам, это должно было демонстрировать особую мужскую мощь морских летчиков.

Зимний вариант летного шлема Тип 2 с овальными клапанами-карманами и прямыми швами через тулью. Летние шлемы выглядели так же, но не имели меховой подкладки.



Различные варианты матерчатых нашивок летных шлемов и перчаток.

Левая колонка, сверху вниз: Нашивка Йкосакского склада снаряжения военно-морского флота с датой 19-3 эпохи Сёва (март 1944 г.), размер 2 (средний); Nagata & Co. (на английском языке, начальный период войны): та же фирма, но название представлено иероглифами (заключительный период войны). Средняя колонка, сверху вниз: Iida & Takashimaya Co.; TTK или Toyo Telecommunication Equipment Company Ltd; Asahi Aerial Clothing Manufacturing Co. (знак фирмы — орел); Yaguchi Industry Co. Правая колонка, сверху вниз: Йкосакский склад снаряжения Военно-морского флота с датой 19 эпохи Сёва (1944г.), размер 2 (средний); Kawai Mfg Co.; Goni Leather and Hides Co.

Для своих шлемов ТТК использовала коровью кожу очень высокого качества, подкладка делалась только из кроличьего меха. У этих шлемов передний козырек исчез, а на задней поверхности головного убора появилась вертикальная шнуровка для подгонки по размеру. Шлем снабжался двумя металлическими наушниками, покрытыми кожей. Внутренняя поверхность наушников телефонов покрывалась для амортизации губчатой резиной, электронная начинка обеспечивала отличную передачу звука.

Под жесткими наушниками пришивались две металлических D-образных никелированных застёжки (по образцу германских шлемов) — предполагалось использовать их для пристегивания кислородного прибора, но он так и не был разработан. На задней поверхности шлема имелось два ремешка-хлястика для фиксации летных очков. Внутри шлемов ТТК нашивала оранжевые фирменные значки, но ни внутренних нашивок для обозначения флотских складов, ни наружных зеленых нашивок для личного обозначения владельца шлема не предусматривалось.

Подбородный ремень шлема выполнял две функции. Во-первых, он фиксировал головной убор, а во-вторых, прижимал поддерживаемый кожаными завязками бакелитовый ларингофон. С правой стороны шлема крепился 30-см кабель в резиновой изоляции, с металлическим штепселем для подключения к бортовому радиоприемнику.

ЛЕТНЫЕ ОЧКИ

Как уже упоминалось, летные очки японской армейской и морской авиации подробно описаны в книге Mick J. Prodger «Vintage Flying Helmets— Aviation Headgear Before the Jet Age» (Schiffer Ltd., Pennsylvania, 1995). В этой работе Проджер рассматривает различные варианты защитных оч-

В 1945 г. для внутренней отделки летных шлемов начали применять синтетические материалы, а все пуговицы на внешней стороне головных уборов стали деревянными.

Шлем Тип 3 (с жесткими наушниками)

В конце 1942 г. японский ВМФ получил серьезную техническую поддержку от своих германских союзников. В 1943 г. компания Toyo Telecommunication Equipment Company Ltd (ТТК) выпустила и зарегистрировала прототип летного шлема, разработанного специально для японской морской авиации на основе немецкой модели Lkr W100 фирмы Сименс. С начала Второй мировой войны ТТК выпускала приборы связи для японского подводного флота. Японское и германское командования подводными силами совместно использовали разрабатываемые средства радиоразведки.

ков, использовавшихся в Японии с 1930 по 1945 г. И снова мы не собираемся дополнять или уточнять приведенную им информацию. Со времени окончания Первой мировой войны и до 1930-х гг. японская авиация находилась под влиянием авиапромышленности Франции, Великобритании, Германии и Америки. За этот период японские вооруженные силы имели возможность получить и опробовать различные элементы летного снаряжения, выпускавшегося в Европе, а затем и перейти к разработке и выпуску собственных образцов.

Эта глава построена так, чтобы помочь читателю быстро сориентироваться в различных вариантах летных очков, применявшихся летчиками морской авиации Японии, — так называемых очках типа «кошачий глаз». Очки такого типа были наиболее распространены в Японии с 1939 по 1945 г.

Известно, что до того как в Японии проявился вызванный войной недостаток ресурсов, очки для летчиков морской авиации выпускали компании Такашима и MAN (сокращение от Маньчжурии, где располагались ее заводы). При этом существовало и множество других компаний, производивших очки: упомянем лишь Митсубиси и Аомицу. Однако по сей день не подтверждена точка зрения относительно того, что какие-то компании выпускали летные очки только для армейской или только морской авиации.

Можно предположить, что продукция компании MAN была наиболее типичным образцом очков для морской авиации. Это мнение основывается на том, что очки MAN упаковывались в специфические картонные коробки овальной формы с нанесенными золотой краской изображениями якоря и пропеллера и иероглифической надписью, которая переводится как «Очки типа орлиный глаз». В верхних углах очков, между болтами, фиксировавшими ремешок, имелись рельефные буквы MAN под символом *Asahi* (восходящего солнца): полукруга с семью лучами. Очки фирмы MAN имели алюминиевую оправу, цвет которой варьировал от светло- до темно-коричневого или от светлого крапового до блестящего полированного красно-коричневого. К внутренней стороне оправы вручную пришивалась темно-коричневая бархатистая подкладка. К наружным краям оправы крепились металлические кольца, а к ним кожаной лентой прикреплялся эластичный коричневый или краповый ремешок очков.

Оправа очков, выпускавшихся другими производителями, могла быть различных цветов: тускло-алюминиевой, платиновой, коричневой, краповой или черной. Мягкие матерчатые подкладки встречались белого, коричневого и зеленого цвета.

Гнутые двойные линзы для каждого глаза крепились между алюминиевой оправой и бархатистой подкладкой. Между линзами плотно зажимался прозрачный пластик, вырезанный по их форме. Такое использование пластика было первой в Японии попыткой повысить безопасность очков в случае их повреждения.



Вид летного шлема Тип 3 сбоку. Видны задняя шнуровка, фиксированный наушник и никелированная D-образная застёжка, предназначенная для пристегивания кислородной маски. Оранжевые иероглифы на наушнике означают название эскадрильи — «Пантера». (Роберт Рихельдерфер)



Старшина 2-й статьи Сакаи Сабуро на авиабазе Ханькоу, Центральный Китай, сентябрь 1939г. Сакаи носит зимний вариант летного шлема Тип 30 со стандартными очками типа «кошачий глаз». (Гари Нила)

Каждый набор летных очков упаковывался в отдельную картонную коробку овальной формы с крышкой, выложенной шелковой тканью. Коробка напоминала миниатюрную шляпную картонку. На крышке наносилось название и/или обозначение фирмы-производителя, выпускавшего очки по контракту с военным ведомством. К очкам прилагался платок из мягкой ткани размером примерно 15x15 см для протирания линз. На этом платке также имелось название и/или условное обозначение фирмы.

С 1939 по 1945 г. в морской авиации Японии применялось семь вариантов летных очков типа «кошачий глаз». Это были стандартные прозрачные очки (темная оправа и подкладка); очки, выпускавшиеся на заказ (светлая металлическая оправа и белая подкладка); очки с линзами янтарного оттенка; с зелеными линзами; с меховой маской; с электрообогревом; и экспериментальные незапотевающие очки.

Стандартные очки с прозрачными линзами

Стандартные очки с прозрачными линзами выпускались как для армейской, так и для морской авиации. Как уже было сказано, они снабжались алюминиевой оправой, бархатистой подкладкой и двойными стеклянными линзами с прокладкой из пластика. Пилоты надевали очки в основном при взлете и посадке, чтобы защитить глаза как от пыли и частиц почвы, так и от сильного ветра в кокпите. В закрытом кокпите очки защищали глаза от сквозняков. Бывшие пилоты японской морской авиации Сакаи Сабуро и Комати Садаму вспоминали, что в полете очки надевали только при необходимости. По их словам, летные очки хотя и были необходимы, но все же затрудняли зрение и ограничивали боковой обзор.

Тем не менее, по словам Сакаи, в тропиках, в частности в Рабауле, пилоты поневоле заносили в кокпит грязь на подошвах обуви. Во время полета при резких маневрах самолета высохшая на жаре грязь превращалась в пыль, которая могла попасть в глаза. В результате в подобных условиях использование очков становилось необходимостью.

Сакаи также вспоминал, что он не надевал очки во время «собачьих драк» истребителей, но делал это, когда атаковал вражеские бомбардировщики. Он делал это, поскольку стрелки бомбардировщиков имели возможность вести огонь назад, и пилот надеялся защитить таким образом глаза от осколков.

По воспоминаниям Сакаи, в начале войны, если его очки повреждались при использовании, ему нужно было всего лишь зайти к квартирмейстеру, чтобы получить новую пару. Но в современных коллекциях можно встретить очки с запасными линзами, завернутыми в мягкую бумагу.

Очки по частным заказам

Эти очки можно отличить по специфическому тускло-серебряного или платинового оттенка алюминию оправы и белой бархатистой подкладке. На коричневой крышке овальной картонной коробки и вложенной внутрь ткани для протирания линз имелось изображение летящего орла с овальной эмблемой в когтях. Эмблема представляла фирму TOA Safety Glass



Различные типы летных очков периода Второй мировой войны. Верхний ряд. слева направо: зеленые тонированные стекла с электрообогревом; зимняя меховая маска; экспериментальные вентилируемые незапотевающие стекла (Дэвид Ропер). Нижний ряд. слева направо: зимние летные очки (до 1939г., линзы отличаются от типа "кошачий глаз" — Дейв Хукер); стандартные очки с белыми стеклами (алюминиевая оправа крапивонового цвета с коричневой бархатистой подкладкой); очки по индивидуальному заказу (светлая оправа с белой подкладкой); янтарные тонированные стекла.

Manufacturing Company, располагавшуюся в Камата, Токио. Фирма выпускала очки очень высокого качества. По воспоминаниям Сакаи и Комати, такие очки, приобретавшиеся за свой счет, очень ценились пилотами-старшинами и офицерами морской авиации.

Очки с янтарными линзами

Очки с линзами янтарного оттенка в целом были такими же, как стандартные, за исключением цвета стекла. В отличие от американских летных очков AN6530, которые имели сменные прозрачные, янтарные и зеленые линзы, японские очки не предусматривали замены линз. Поэтому японским пилотам приходилось при полете против солнца надевать другую пару очков с тонированными стеклами.

Очки с зелеными стеклами

Как и очки с янтарными линзами, они отличались от стандартного образца только темно-зеленым оттенком стекол.

Меховая маска

Очки с меховой маской предназначались для использования в холодную погоду. Эти очки имели стандартную алюминиевую оправу с бархатистой подкладкой и двойные линзы, но снабжались дополнительной кожаной полумаской, прикрывавшей переносицу. Такие очки применялись, как правило, в открытых кокпитах (например, стрелками или летчиками-наблюдателями), при полетах бомбардировщиков на больших высотах и при действиях в холодном климате. Очки с меховой маской надевали обычно в комплекте с зимними летными шлемами на меховой подкладке и с шелковым или шерстяным шарфом, которым летчик прикрывал нижнюю часть лица. Такие очки выпускала фирма MAN, и все они упаковывались и обозначались, как было описано ранее.

Очки с электроподогревом

ВСВ всех стран — участниц Второй мировой войны столкнулись с этой проблемой при полетах на больших высотах: как отрегулировать или скоординировать низкую температуру окружающей среды с температурой тела человека. Конденсат, обмерзание и запотевание линз летных очков представляли серьезный вопрос для всех. Фирма MAN пыталась бороться с



Летный шлем Тип 30 и шелковый шарф, принадлежавшие Сакаи Сабуро: он использовал их в период боев за Гуадалканал. «Смерть прошла в сантиметре от меня», — вспоминал Сакаи, указывая на след от осколка или трагически разорвавшейся пули, помявшей оправу очков и разорвавшей шлем. (Генри Сакайда)



Редкая фотография молодого летчика морской авиации. Он носит экспериментальные незапотевающие очки с зимним вариантом шлема Тип 30, белой летней матросской робой и летними летными перчатками. Обратите внимание на G-образную пряжку лямки очков. (Гари Нила)

этим, выпуская небольшими партиями очки обычной модели «кошачий глаз» с тонкой медной проволокой, проложенной между двойными линзами. При этом пришлось отказаться от тонкого слоя защитного пластика между стеклами. Концы проволоки выводились через мягкую подкладку очков к левому верхнему углу оправы, где имелся контакт для подключения электрического кабеля.

Экспериментальные незапотевающие очки

Если в умеренном и континентальном климате серьезные проблемы создавал холод, то в тропических широтах Тихого океана такие же трудности возникали в связи с жарой и влажностью:

летные очки быстро запотевали. Из-за этого японцы приступили к экспериментальным разработкам летных очков с регулируемой вентиляцией. За основу был принят все те же стандартный вариант, но у выпущенных прототипов незапотевающих очков в верхней части алюминиевой оправы каждой линзы имелись регулируемые вентиляционные отверстия. Вращением полукруглой металлической ручки можно было открывать или прикрывать просвет каждого вентиляционного отверстия, добиваясь необходимого эффекта.

Механизм регуляции утяжелил оправу, что вызвало необходимость изменить конструкцию ремешка летных очков. Прежнее металлическое кольцо заменили плоским треугольным крючком из никелированного металла, который цеплялся к нисходящей части G-образной рамки, крепившейся непосредственно к оправе. Увеличение размеров сочленения потребовало расширить матерчатую подкладку очков и усилить ее пробковой подложкой в месте расположения рамки.

Нужно заметить, что из-за хранения во влажном или чрезвычайно жарком климате японские летные очки периода Второй мировой войны вообще «славились» склонностью к запотеванию и образованию кристаллов конденсата. Это происходило из-за накопления влаги на слое пластика, проложенного между наружной и внутренней очковыми линзами. В замкнутом влажном пространстве начинали размножаться бактерии и микроскопические грибки, и прозрачность очков существенно снижалась. Этот процесс активизировался по мере того, как пластик по мере «старения» увлажнялся. Летный состав жаловался на снижение качества стекол, но на самом деле проблема была не в стекле линз, а в проложенном между ними пластике.

Этой неприятности можно было бы избежать, храня очки в сухом прохладном месте. Удаление поврежденного пластика между линзами было чрезвычайно сложной процедурой. После удаления пластиковой прокладки стекла двойных линз оказывались в оправе на некотором расстоянии друг от друга. К тому же во время этой операции повреждалась бархатистая подкладка очков, на которую приходилось накладывать дополнительные швы.

ЛЕТНЫЕ ШАРФЫ

Своеобразный символ пилотов эпохи ранних бипланов с открытым кокпитом — шарф или кашне, который оборачивали вокруг шеи, чтобы сохранить тепло. В японской морской авиации обычно использовались либо шелковые, либо шерстяные вязаные шарфы. Шелковые шарфы обычно выкраивали из старых парашютов. Они шивались в виде трубы размером примерно 150X30 см. Первоначально шелковые шарфы выпускались централизованно и поступали на склады японской морской авиации в тренировочных центрах Куре, Сасебо, Татейама и Йокосука. С 1939 по 1942 г. шарфы снабжались белыми хлопчатобумажными нашивками размером 2,5x5 см, положенными всем видам форменной одежды. Однако нередко можно встретить летный шарф безо всяких нашивок, поскольку он мог быть сшит из использованного парашютного шелка.

Вязаные шерстяные шарфы поступали на те же склады амуниции морской авиации, но они делались не такими длинными или шивались в кольцо, чтобы плотнее прикрыть шею. На вязаных шарфах первых лет выпуска можно обнаружить матерчатые нашивки 2,5x5 см. Цвет вязаных шарфов мог быть бежевым, грязновато-оливковым или «морским», темно-синим. До наших дней сохранилось в лучшем случае несколько вязаных шарфов, поскольку в Японии они высоко ценились как практичные и теплые вещи и использовались многие годы после войны.

Летный персонал японской армии также применял оба типа шарфов. Кроме того, в армейской авиации существовали вязаные шлемы-маски длиной до шеи, с овальными прорезями для глаз, ноздрей и рта. Такие шлемы во Франции и Канаде называют «токамаи». Японская морская авиация периода Второй мировой войны официально не снабжалась токамаи, но на некоторых предвоенных снимках можно увидеть морских летчиков в таких головных уборах.

Бывший японский летчик-истребитель старшина Такео Танимицу на вопрос о том, почему в морской авиации чаще всего носили шелковые шарфы, просто ответил, что пилоты ВМС считали себя «щеголями».

Другой бывший истребитель японской морской авиации старшина Комати Садаму рассказал, что в летной школе его инструктировали, что в случае вынужденной посадки в открытом море он должен снять свой шелковый шарф и расправить его на поверхности. Комати учили, что акулы никогда не нападают на существа, превосходящие их по размерам.

Интересно отметить, что шелковые шарфы не всегда были белыми. Например, в элитной 343-й *Кокутай* (авиагруппе) японских ВМС пилоты 301-й *Чутай* (эскадрильи) носили фиолетовые шарфы с вышитым именем летчика. Эти пилоты летали на самолетах *Сиден-Кай* (N1K2-J). Слово *Сиден* означает фиолетовую молнию, отсюда и шарфы соответствующего



Слева: крупный план очков с электроподогревом, отличающихся тонкими проволочками, проложенными между двойными линзами, и рельефной эмблемой фирмы MAN на алюминиевой оправе. Заметен остаток электрического кабеля. Справа: экспериментальные незапотевающие очки со специфической G-образной пружинкой.



Пилот морской авиации (примерно 1942г.). Хорошо видны шарф из парашютного шелка, стандартные летные очки, зимний шлем Тип 2 и летный костюм из шерстяной габардиновой ткани (куртка и брюки). (Гари Нила)

цвета. Белые шарфы красили в фиолетовый цвет, а девушки-студентки вышивали их и дарили пилотам. Все летчики звена Сойти Сугиты (в звено входило четыре пилота) носили шарфы с одинаковым девизом: «Ласково улыбнись и сбей его [противника]».

7 августа 1942 г. шелковый шарф был использован более практично: воздушный ас Сакаи Сабуро, летавший на «Зеро», обмотал им голову, чтобы остановить кровотечение из полученных в бою ран. Над Тулаги (Гуадалканал) Сакаи атаковал группу из восьми пикирующих бомбардировщиков американских ВМС. Кормовые стрелки открыли по нему огонь; осколки пуль попали японскому пилоту в оба глаза, грудь и голову. Сакаи практически потерял зрение на правый глаз, но до сих пор уверен, что жизнь ему спас шелковый шарф.

Такой же шарф сохранил жизнь и первому лейтенанту Хиноки Ехеи, асу армейской авиации из прославленной 64-й *Сентаи* (армейской авиагруппы), летавшему в Бирме на «Оскаре» (Ki-43). 27 ноября 1943 г. во время боя с вражеским истребителем P-51 самолет Хиноки был подбит, а ему самому пуля 50-го калибра разворотила ногу. Пилот использовал свой шелковый шарф, чтобы наложить жгут, и смог дотянуть до базы. Ногу пришлось ампутировать, но позже Хиноки вернулся в строй и сражался до конца войны, летая с деревянным протезом.

ЛЕТНЫЕ КОСТЮМЫ

Ранние образцы летных костюмов японской морской авиации, использовавшиеся с 1937 по 1941 г., шились из плотной шерстяной ткани типа габардина. Их цвет варьирован от шоколадно-коричневого до темно-коричневого с зеленоватым отливом. Летные костюмы выпускались как в виде цельных комбинезонов, так и в виде верхней одежды, состоявшей из куртки и брюк. Имелись костюмы малого, среднего и большого размеров. Летчики морской авиации обычно надевали летные костюмы поверх форменной одежды. В особо жаркую погоду пилоты надевали либо только летный костюм, либо форменные хлопчатобумажные рубашки и шорты бежевого или бежевого цвета без летных костюмов.

Как один, так и другой вариант летного костюма застегивался спереди до пояса на один ряд из пяти или шести пуговиц. На запястьях и лодыжках также имелись застежки с одной или двумя пуговицами. На костюмах первых лет выпуска все пуговицы были круглыми пластиковыми, диаметром около 2,5 см.

Изнутри слева в верхней части комбинезона или куртки пришивался полукруглый карман размером примерно в кисть человека с разведенными пальцами. Расстегнув одну или две верхних пуговицы, в карман можно было легко просунуть правую руку. Карман был удобен для хранения карманных часов или личного оружия, но если летчик надевал надувной жилет и/или обвязку парашюта, добраться до содержимого кармана было непросто.

На наружной поверхности летного костюма как раз над этим полукруглым внутренним карманом нашивался прямоугольный кусок тускло-олив-

ковой хлопчатобумажной ткани размером 5x5 см, на котором владелец мог написать свое имя или номер части.

Воротники костюмов обоих типов снабжались застежкой-хлястиком, удерживавшим воротник вертикально и превращавший его в подобие «черепашной шеи»: это помогало сохранить тепло при необходимости.

Летние летные костюмы, состоявшие из двух частей, снабжались тонкой подкладкой из черной ткани, доходившей примерно до пояса. На брюках этих летных костюмов на уровне колен нашивались отлетные карманы (по одному с каждой стороны), пригодные для хранения сложенных карт, перчаток или личных вещей.

Брюки поддерживались продетым в шлевки на поясе ремнем из плотной шерстяной ткани типа габардина, с выкрашенной в черный цвет стальной рамочной пряжкой прямоугольной формы. Куртка летного костюма обычно заправлялась в брюки. Как правило, верхнюю пуговицу куртки не застегивали, чтобы виден был шелковый или шерстяной летный шарф.

Слева на внутренней поверхности летной куртки и брюк имелись белые прямоугольные нашивки 5x5 см. На них иероглифами обозначали дату и место приемки обмундирования — в большинстве случаев это были базы Йокосука, Сасебо или Куре. Дополнительные колонки на нашивке давали возможность вписать имя или воинский номер владельца.

У большинства летных костюмов не было нашивок, обозначавших фирму-изготовителя. За несколько лет исследований автор этой книги смог осмотреть более 50 образцов летных костюмов японской морской авиации периода Второй мировой войны, и только на одном летнем летном костюме (куртка и брюки), выпущенном в 1941 г., он обнаружил фирменную нашивку. Это оказалась синяя нашивка с изображением красного орла — эмблемой *Asahi Aerial Clothing Manufacturing Co.*, выпускавшей также летные шлемы и перчатки для японской морской авиации.

Цельные летные костюмы-комбинезоны снабжались хлопчатобумажной подкладкой черного цвета, простеганной в виде ромбов. Слева изнутри в средней части комбинезона имелась все та же квадратная нашивка из белой ткани с обозначением склада флотского снаряжения и обмундирования. Накладные карманы в нижней части штанин и матерчатый поясной ремень были такими же, как и у летных костюмов, состоявших из куртки и брюк.

Зимние летные костюмы морской авиации выпускались только в виде цельных комбинезонов и под стеганой прокладкой имели толстый защитный слой материи. По покрою зимние комбинезоны были такими же, как и летние, и отличались только воротником из кроличьего меха. Застежка зимних комбинезонов делалась двойной: клапан на пяти или шести пуговицах перекрывал расположенную по центру медную застежку-молнию.

Зимние летные комбинезоны японской армейской авиации шились из коричневой ткани более светлых оттенков и снабжались подкладкой из



Пилот морской авиации (примерно 1942 г.) в вязаном шарфе (шарф связан в виде кольца). Летный костюм, (куртка и брюки) раннего образца, летный вариант. Обратите внимание на шов (под нашивкой с именем) по краю внутреннего полукруглого кармана. Снаряжение дополняет зимний летный шлем Тип 30, стандартные очки и летние летные перчатки с крагами. (Гари Нила)



Манекен с надетыми летными очками с электроподогревом, зимним летным шлемом Тип 2 (без подогрева), обогреваемыми курткой и брюками для морской авиации, обогреваемыми перчатками (удерживаются кабелями) и такими же вкладышами в летные сапоги. Летные сапоги стандартного образца, ранней модели, не обогреваемые. Такой летный костюм надевали под стандартный зимний. Показан также чемодан для комплекта снаряжения с электроподогревом. (Роберт Рихальдерфер)

кроличьего или другого меха, доходившей до пояса. На армейских комбинезонах не было внутренних или наружных квадратных нашивок, но прямо на ткани летного костюма ставился черный штамп с иероглифическим обозначением армейского склада и дополнительными колонками для вписывания имени владельца комбинезона или номера авиаполка.

Следует отметить, что ни армейские, ни флотские летные костюмы не были огнеупорными. Существует расхожее мнение относительно того, что летные костюмы ранних образцов были устойчивы к воздействию пламени, но никакого документального подтверждения этому не существует, как неизвестно и о наличии внутренних нашивок с обозначением огнеупорности ткани. Кроме того, по воспоминаниям пилотов морской авиации, при вынужденной посадке на воду зимние комбинезоны быстро промокали, набирая так много воды, что плыть в них было совершенно невозможно.

С 1942 по 1945 г. службы снабжения флота по возможности старались поставлять летные костюмы из шерстяного габардина. Однако недостаток сырья становился все более ощутимым. Складки на карманах брюк исчезли. Вместо пластиковых пуговиц на летных костюмах стали появляться деревянные. На зимних комбинезонах наружная передняя застежка получила деревянные пуговицы, а на запястьях и лодыжках вместо пуговиц стали устанавливать застежки-молнии из алюминия. Качество этих застежек было настолько низким, что они выходили из строя уже через несколько дней. Производители летних летных костюмов перестали снабжать их подкладкой.

В 1943 г. летные костюмы еще сохраняли Матерчатые пояса с пряжками (правда, пряжки стали делать не только металлическими, но и пластмассовыми), но к концу 1944 г. ремни пришлось заменить матерчатыми кушаками, дважды оборачивавшимися вокруг талии. Вместо пуговиц на лодыжках стали пришивать шнурки-завязки. Внутренние и наружные нашивки и внутренний полукруглый карман остались без изменений.

Интересно, что водители человеко-торпед *Кайтен* при выполнении своих самоубийственных миссий надевали летние комбинезоны морской авиации.

ЛЕТНЫЕ САПОГИ

Летные сапоги японской морской авиации отличались от обуви пилотов всех других стран — участниц Второй мировой войны. Сильно отличались они и от летных сапог пилотов японской армейской авиации.

При описании этой специфической обуви следует иметь в виду, что, хотя покрой ее оставался неизменным с 1936 по 1945 г., недостаток ресурсов и материала заметно сказался на всех моделях.

Ранние и довоенные образцы (1936—1939 гг.)

Первые летные сапоги морской авиации были коричневого цвета и изготавливались из высококачественной плотной коровьей кожи с овчинной подкладкой. Большая часть кожи, использовавшаяся в этот период, вывозилась из Китая, оккупированного японцами.

Носки сапог были скруглены и покрывались дополнительным слоем кожи высотой 5 см с декоративным узором в виде небольших отверстий вдоль шва. Нижняя часть сапога по всему периметру также обшивалась полосой кожи; от центральных швов на носке и пятке узкие полоски кожи поднимались до верха голенища.

Эти специфические кожаные накладки и представляли основные отличия флотских летных сапог от армейских: те шились по западному образцу и оставались без изменений на протяжении всей войны.

Голенище флотских летных сапог слегка расширялось кверху, отчего сбоку верхняя часть сапога напоминала перевернутый колокол. Такая форма голенища позволяла легче заправить внутрь голенища нижнюю часть брюк летного костюма. В верхней части голенищ снаружи и изнутри пришивались 5-см накладки, чтобы пальцы пилота не соскальзывали, когда он натягивал обувь.

Снаружи к голенищу летных сапог морской авиации крепилась нашивка тускло-оливкового цвета размером 2,5х5 см, на которой владелец мог написать свое имя или номер части. На внутренней поверхности имела такая же нашивка белого цвета с нанесенным иероглифами обозначением складов флотского обмундирования.

Каблуки и подошвы изготавливались из жесткой резины черного цвета, с рисунком в виде небольших ромбов. На резиновых подошвах нескольких пар флотских летных сапог автор обнаружил рельефные буквы L. G. W. — возможно, инициалы изготовителя. Помимо этих обозначений, никаких других знаков фирм, выпускавших летную обувь для морской



Летчик морской авиации во флотских летных сапогах ранней модели. Обувь отличается расширяющимися кверху голенищами, прошивкой сверху голенищ для удобства натягивания сапог и усиливающими накладками на носках. (Шелтон Йокомидзо)



Слева: пара коричневых летных сапог раннего образца с накладками в верхней части голенищ (изнутри) и на носках. Справа: черные сапоги более позднего выпуска с зеленой матерчатой нашивкой для имени владельца. Накладок на голенищах и носках нет. (Шелтон Йокомидзо)



Слева: ромбический рельеф жесткой резиновой подошвы летных сапог морской авиации. Справа: округлый рельеф резиновой подошвы армейских летных сапог. (Шелтон Йокомидзо)

К 1945г. запасы кожи в Японии истощились, и хотя резиновые подошвы летных сапог и нижняя часть из черной или неокрашенной кожи остались почти без изменений, голенища стали делать из желтовато-бежевого или оливкового брезента. (Дэвид Джонсон)



авиации, на сапогах не было. Известно, что эти жесткие подошвы из черной резины часто переламывались, и к сапогам приходилось притачивать новые подошвы. Заметим, что каблуки и подошвы армейских летных сапог изготавливались из того же материала, но рисунок протектора был иным, округлым, так что армейскую и флотскую обувь можно легко различить. Кроме того, у армейских летных сапог на голенищах не было оливковых матерчатых нашивок.

Сапоги морской авиации по высоте достигали середины икры, тогда как летные сапоги армейских пилотов были заметно выше, почти под колено. В последние годы войны армейские летные сапоги также укоротились, но по фасону и отсутствию накладок в верхней части голенищ их всегда можно было отличить от сапог морских летчиков.

Военные годы (1940-1944 гг.)

По мере того как Япония все больше втягивалась в войну на Тихом океане, экономия средств и времени при выпуске обуви для морской авиации становилась все более насущной. Хотя в целом покроем сапог не изменялся, от ряда декоративных и второстепенных элементов пришлось отказаться. Исчезли, в частности, декоративные накладки на носках, накладки в верхней части голенищ и белые внутренние нашивки с обозначением склада. Летные сапоги стали шить из черной коровьей кожи, а подкладку делать из белого брезента. Оливковые нашивки на наружной поверхности голенищ сохранились, так что члены экипажей самолетов по-прежнему могли надписывать свою обувь. Часть сапог по-прежнему выпускали с подошвами и каблуками из жесткой черной резины, но при недостатке этого материала обувь снабжали гладкими кожаными подошвами и каблуками.

Последние годы войны (1944-1945 гг.)

К 1944 г. недостаток материальных ресурсов в Японии стал критическим; кроме того, люди, занятые раньше на производстве, превратились теперь в физических защитников метрополии.

Производители обуви для пилотов морской авиации предприняли эксперименты по использованию для пошива сапог кожи акул и угрей, но этот материал оказался неподходящим. Тогда летные сапога стали шить из натуральной недубленой свиной кожи.

До конца войны для морской авиации выпускались комбинированные летные сапоги с нижней частью из черной коровьей или недубленой свиной кожи и голенищами из тускло-оливкового брезента; при этом специфический покрой сапог остался неизменным. Наружные нашивки из ткани оливкового цвета также сохранились, но из-за острой нехватки резины каблуки и подошвы стали тачать из кожи.

До конца войны японская морская авиация понесла тяжелые людские

потери. После капитуляции уцелевшие пилоты и члены экипажей продолжали донашивать сапоги: обуви было мало. До наших дней сохранилось малое число экземпляров летных сапог морской авиации Японии.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

Специальное снаряжение, которое рассматривается в этой главе, представляет собой особый вариант безрукавных курток, надеваемых на верхнюю часть торса и в силу своей положительной плавучести помогающих владельцу удерживать вертикальное положение при попадании в воду.

С начала 1900-х гг. японские военные предпринимали исследования спасательных жилетов военных и гражданских образцов, применявшихся в других странах, с тем, чтобы выбрать наиболее подходящие образцы для внедрения в Императорском флоте. В качестве возможных наполнителей рассматривались легкие породы древесины, бамбук и пробка, которые пытались комбинировать с различными вариантами прорезиненного брезента. Резина в Японии была дефицитным материалом, поскольку источников натурального каучука в стране не имелось.

К середине 1930-х гг. было решено остановить выбор на плотной простеганной хлопчатобумажной ткани высокого качества, которая сшивалась в отдельные трубообразные камеры. Каждая камера заполнялась капоком, или так называемой «растительной шерстью» — волосками из внутренностей плодов крупных тропических деревьев семейства баобабовых, широко распространенных в Юго-Восточной Азии.

Хлопчатобумажная ткань, применявшаяся для пошива спасательных жилетов, имела темный шоколадно-коричневый цвет, а после намокания и последующего высушивания становилась почти темно-зеленой.

Флотские жилеты имели подшитую снизу в задней части матерчатую лямку длиной 60 и шириной 7,5 см, которая пропусклась между ног (из-за чего позже получила прозвище «подгузника»). К переднему концу «подгузника» пришивалось две 30-см лямки из плотной ткани, простроченной «елочкой», которые продевались в соответствующие матерчатые петли внизу спереди. «Подгузник» предохранял жилет от смещения, не позволяя ему соскользнуть вверх.

Помимо «подгузника», жилет фиксировался на уровне талии двумя 60-см лямками (шириной примерно 2,5 см), пришитыми с боков сзади и завязывавшимися впереди. Выше полы жилета соединялись еще двумя парами 7,5-см матерчатых лямок. Спасательные жилеты выпускались одного типоразмера и индивидуально подгонялись в зависимости от того, как туго затягивались все перечисленные завязки.

Спасательные жилеты японской армейской и морской авиации в принципе имели одинаковую конструкцию, но «подгузники» армейских жилетов были значительно короче, всего около 20 см, и спереди фиксировались несколькими короткими лямками.

Подробнее особенности жилетов морской и армейской авиации рассматриваются ниже. В зависимости от даты выпуска жилеты также разли-



Необычная фотография парашютиста ВМС (примерно 1942 г.). Десантник носит летный спасательный жилет раннего образца (без «подгузника») и пару летних летных перчаток. Спасательные жилеты не входили в стандартную экипировку парашютистов. (Эндрю Болланд)

чались: сильно сказывался недостаток материала в последние годы войны. Спасательные жилеты и для армии, и для флота выпускались исключительно военными фабриками снаряжения (контракты с гражданскими производителями не заключались), поэтому на них никогда не было нашивок с обозначением фирмы.

Флотский спасательный жилет (1937—1942 гг.)

Основными характеристиками флотского спасательного жилета раннего образца были следующие:

Количество камер для капока — всего 22 отдельных вертикальных камеры трубообразной формы. На грудной части жилета справа и слева камеры располагались в два ряда: четыре длинных внизу и три коротких сверху, всего семь камер на каждой поле. На спинной стороне имелся один ряд из восьми длинных вертикальных камер.

Нагрудный карман размером примерно 6х7,5 см с оправленным металлом отверстием (люверсом) в нижней части нашивался на правой поле жилета. Его использовали обычно для хранения карандаша, авторучки или карманных часов.

Большая нашивка (примерно 9х23 см) оливкового цвета имелась на наружной поверхности жилета сзади. Нашивка предназначалась для вписывания имени владельца или номера части.

Малая нашивка (5х6 см) из белой хлопчатобумажной ткани имелась на внутренней поверхности правой полы. На ней иероглифами обозначалась дата и место приемки снаряжения. В остальных колонках владелец мог проставить личные данные.

Флотский спасательный жилет (1943—1945 гг.)

В целом конструкция жилета осталась неизменной, но недостаток материалов и ресурсов в последний период войны привел к ряду упрощений:

Количество камер для капока — всего 22 отдельных вертикальных камеры трубообразной формы. На грудной части жилета справа и слева камеры в два ряда: четыре длинных внизу и три коротких сверху, всего семь на каждой поле. На спинной стороне один ряд из восьми длинных вертикальных камер.

Нагрудный карман сочтен ненужным и не нашивался.

Малая наружная нашивка (примерно 7,5х9 см) оливкового цвета сменила большую сзади на жилете. По-прежнему предназначалась для вписывания имени владельца или номера части; изменение размеров связано с экономией ткани.

Малая нашивка осталась без изменений.

Флотский спасательный жилет (1945 г.)

Из-за острой нехватки материала и для сокращения времени на производство в последние месяцы войны предприняли дополнительные изменения:

Количество камер для капока уменьшилось до 16. На грудной части жилета справа и слева осталось по четыре длинных камеры, всего восемь

спереди. На спинной стороне по-прежнему остался один ряд из восьми длинных вертикальных камер.

Нагрудный карман не нашивался.

Малая наружная нашивка (примерно 7,5x9 см) оливкового цвета сзади на жилете. По-прежнему предназначалась для вписывания имени владельца или номера части; изменение размеров связано с недостатком материалов.

Малая нашивка без изменений.

Армейский спасательный жилет (1939—1945гг.)

В период начала войны в Китае ВВС армии Японии действовали в основном с наземных баз против наземных целей. Поскольку экипажам самолетов не приходилось длительное время находиться над морем, спасательные жилеты летчикам выдавали редко. Необходимость применения спасательных жилетов появилась в поздней фазе Тихоокеанской кампании (1943-1945 гг.), когда японская армейская авиация оказалась вовлечена в действия на океанских островах и в прикрытие береговой линии метрополии. Основные характеристики спасательных жилетов армейской авиации следующие:

Количество камер для капока — 34 отдельных трубообразных камеры. На правой и левой нагрудных полях камеры располагались в три ряда: внизу пять длинных, над ними три коротких и в верхней части груди еще три коротких камеры — всего 11 камер на каждой поле спереди. На спине камеры для капока располагались в два ряда: сверху четыре и под ними еще восемь.

Нагрудный карман для флага L-образной формы нашивался снаружи на правой поле жилета. В кармане хранился шелковый опознавательный флаг с древком. Расцветка флага повторяла национальный: белое полотнище с красным «солнцем» в центре. Размер полотнища приблизительно 45x60 см. Вдоль свободного края полотнища вшивалась прокладка из капока. Несколькими лентами полотнище крепилось к древку из телескопически выдвигающихся отрезков бамбука. Флаг предназначался для подачи сигналов о помощи. Расправленное древко позволяло поднять флаг и размахивать им, а на поверхности воды он сохранял плавучесть благодаря деревянному древку и капоку.

Лента для опускания акул из куска красной материи длиной примерно 2,5 метра и шириной около 8 см вшивалась во внутреннюю часть 9-см кармашка с клапаном. Кармашек располагался у места крепления «подгузника» в задней части жилета. К свободному концу ленты пришивалось свинцовое грузило. Лента туго сматывалась и хранилась в предназначенном для нее кармашке. При расстегивании кармашка лента под тяжестью грузила разматывалась.

Внутренних нашивок, в отличие от флотских спасательных жилетов, на армейских не предусматривалось. Вместо нашивки на внутренней поверхности левой полы армейских спасательных жилетов иероглифами наносились необходимые обозначения. В колонке иероглифов оставлялось место, где владелец жилета мог вписать личные данные.

Наружных нашивок на армейских спасательных жилетах также не было, в отличие от флотских образцов. Тем не менее это не останавливало армейский летный состав от того, чтобы собственноручно написать на спине жилета свое имя или номер части.

В японской морской авиации армейские сигнальный флаг и противоакулья лента не были приняты. Ходили слухи, что ленту пропитывали каким-то химическим составом, отпугивавшим акул, но никаких официальных подтверждений или опровержений этого не существует. Нет и достоверных данных относительно того, была ли эффективной эта лента.

Из бесед с бывшими пилотами японской морской авиации следует, что капковые жилеты помогали держаться на поверхности воды в лишь течение первых часа-двух. По прошествии четырех часов они становились абсолютно бесполезными, поскольку капок набирал слишком много воды, а никаких «воздушных карманов» на жилетах не предусматривалось.

Еще один интересный факт содержится в письме, полученном в 1992 г. от бывшего лейтенанта флота Югака Мориоки из 302-й *Кокутай* в Атсуги. Он вспоминает: «Мы применяли капковые жилеты как защиту от осколков...». Это мнение подтверждается изучением фотографий летного состава во время работы и характера повреждений их спасательных жилетов. Следует добавить, правда, что капковые жилеты могли лишь создавать обманчивое чувство защищенности, поскольку при близком разрыве осколки должны были легко их пробивать.

17 февраля 1945 г. старшина Ямадзаки Такаси действовал в составе группы истребителей из примерно десятка Зеро, *Сиден-Кай* (N1K2-J) и *Райден* (J2M) из истребительной группы Йокосука Кокутай под командованием лейтенант-командора Ибусуки Масанобу, лейтенанта Цукамото Юдзо и лейтенанта Ямамото Сигехиса. После полудня под прикрытием снежных зарядов они взлетели и провели внезапную атаку против 19 американских F6F и F4U, патрулировавших небо над Атсуги; все американские истребители были сбиты. Во время этого боя самолет Ямадзаки был подбит. Пилот выбросился с парашютом, но на земле местные жители приняли его за летчика-американца и забили до смерти. Хотя после этого не последовало каких-либо официальных распоряжений, летный персонал армейской и морской авиации Японии начал нашивать знаки *хинома-ру* (красного солнца на белом поле) на рукава летных костюмов и на спины спасательных жилетов.

ПЕРЧАТКИ

Перчатки с крагами отлично зарекомендовали себя как защитный элемент военного костюма еще в армиях Англии и Франции XV в., а также в период Гражданской войны в США в 1860-х гг. — тогда их применяли в основном кавалеристы. Почему в японском военном костюме подобных элементов не было до того момента, как морская авиация Японии приняла перчатки с крагами в качестве элемента снаряжения летного состава и парашютистов, наверное, никогда не станет известным. А между тем, что



Слева направо: ладонная и тыльная стороны летних перчаток морской авиации: зимняя перчатка с отогнутой крагой, чтобы показать меховую подкладку с нашивками склада ВМС и фирмы-производителя (Kawai Mfg Co); тыльная сторона зимней перчатки.

лучше может защитить кисть и запястье? Впрочем, следует заметить, что в японской армейской авиации перчатки с крагами никогда не были штатным элементом снаряжения летчиков.

Краги перчаток японских морских летчиков прикрывали запястье и нижнюю часть предплечья, скрывая манжеты летного костюма. Такие перчатки выпускались в летнем и зимнем вариантах. Основным отличием зимних перчаток была подкладка из натурального меха, обеспечивавшая дополнительное тепло. В качестве подбоя перчаток использовался кроличий и козий мех, овчина, лошадиная шкура. С начала 1945 г. и до капитуляции Японии в августе стали применять искусственный мех, в основном из-за недостатка натурального.

Передняя часть перчатки с пятью пальцами шилась из высококачественной оленьей замши, окрашенной в один из трех цветов: светло-бежевый, коричневый и темно-коричневый. Оленья замша использовалась, во-первых, потому, что в достаточном количестве могла добываться в метрополии, а во-вторых, она может быть достаточно тонко выделана, приобретая высокую эластичность. Этот легкий материал оставляет достаточную чувствительность пальцам, чтобы позволить совершать такие тонкие манипуляции, как письмо или завод часовой головки.

Краги перчаток изготавливались из толстой коровьей кожи, сложенной вдвое и дополнительно прошитой по краю для большей жесткости. Опять-таки с начала 1945 г. и до конца войны краги из натуральной кожи из-за недостатка материала стали заменять синтетикой или комбинацией синтетики с кожей. На верхней наружной поверхности краг нашивался прямоугольник из грубой ткани серовато-оливкового цвета размером 6,5х4 см, на котором владелец мог написать имя или номер части.

Чуть выше запястья перчатки стягивались 15-см шелковой лентой. Лента пропусклась через пришитую на тыльной стороне перчатки латунную пряжку и пристегивалась кнопкой диаметром 1,3 см на ладонной стороне. Такими же кнопками фиксировались наушники шлемофонов летных шлемов раннего образца.

В верхней части краг с внутренней стороны имелась белая нашивка из хлопчатобумажной материи размером 2,5х5 см, с напечатанными иероглифами, обозначающими дату и место приемки вещи на склады морского снаряжения — в большинстве случаев Йокосука, Сасебо или Куре. В дополнительные колонки владелец мог вписать собственные данные.



Летчик из состава 302-й тутай авиабазы Кисаразу (Япония) во время занятий по отработке борьбы с американскими бомбардировщиками В-29. Летчик носит перчатки с электроподогревом. 302-я тутай охраняла от налетов В-29 столицу империи, а также сражалась над Окинавой. (Ютака Мориока)

Японские ВМС привлекали гражданские фирмы к выпуску летных перчаток, чтобы восполнить недостаток этого вида снаряжения. Получение такого заказа считалось большой честью и в то же время — патриотическим долгом. Многие из фирм, получивших подобные заказы, еще до войны занимались выпуском одежды и использовали фирменные нашивки «западного» образца. В ряде случаев фирменные обозначения были на английском языке. Каждая из фирм представляла свою нашивку на внутренней поверхности краги левой перчатки, рядом с белой нашивкой флотского склада.

Среди гражданских фирм-изготовителей можно назвать:

Nagata & Co. (Kojimachi, Tokyo)
 Asahi Aerial Clothing Manufacturing Co.
 Yaguchi Industry Co. Ltd
 Goni Leather and Hides Co.
 Iida & Takashimaya Co.
 Kawai Manufacturing Co. Ltd.

Интересно, что среди эмблем японских фирм был такой необычный для военного времени фирменный знак — *Nagata Shoten*: улыбающееся солнышко. Любопытно также, что фирма *Takashimaya Co.* продолжает свое дело по выпуску одежды и в наши дни.

Перчатки с электроподогревом

В начале 1942 г. фирма Мицубиси разработала и начала выпуск перчаток с электроподогревом для оснащения экипажей высотных бомбардировщиков. Перчатки шились из смесовой хлопково-шелковой или плотной шерстяной ткани типа габардина и снабжались эластичным шерстяным манжетом на запястье. В толще ткани проходили тонкие жилки из металлических проводков, присоединенные к кабелю в черной изоляции; кабель заканчивался двойным контактом-вилкой. С помощью вилки перчатки можно было соединить с нижним бельем с электроподогревом, надевавшимся под летный костюм. Комплект мог быть дополнен подогреваемыми таким же образом сапогами, летным шлемом и очками. Главная контактная вилка обеспечивала общее подключение к бортовой электросистеме самолета.

В целом идея была хорошей, но, по оценке экипажей самолетов, отдельные элементы электрически обогреваемой одежды слишком перегревались, а также часто выходили из строя из-за повреждений вшитых проводников.

ПАРАШЮТНЫЕ ОБВЯЗКИ И ПАРАШЮТЫ

В период с 1939 по 1945 г. большая часть парашютов и парашютных обвязок для морской авиации Японии выпускалась фирмой *Fujikura Aircraft Industry Co. Ltd*, предшественницей нынешней *Fujikura Aviation Equipment Corporation*. В период Второй мировой войны фабрика фирмы «Фудзикара», выпускавшая парашюты для морской авиации, располагалась в Эбара, Шинагава-ку, Токио — там, где сейчас располагается главный офис *Fujikura Aviation Equipment Corporation*. Имелись также фабрика в Одзи (Одзи, Китаку, Токио) и еще три, местонахождение которых точно не известно.

Еще одним производителем парашютов и обвязок была *Mitsubishi Denki Co. Ltd*, располагавшаяся в Мишуку, Сетагая-ку, Токио. Фабрика «Фудзикара», предназначенная для выпуска парашютов и обвязок армейской авиации, располагалась в Хондзу Фукагава, Кото-ку, Токио. В Нихонбашу (Чуто-ку, Токио) имелся также исследовательский центр для разработки парашютов.

После войны *Fujikura Aircraft Industry Co. Ltd* переименовали в *Fuji Sangyo Co. Ltd*. С 1945 по 1950 г. отделения по выпуску парашютов в фирме не существовало, она выпускала и продавала только гражданскую продукцию: цветные шелковые носки, стельки для обуви, синтетическую вязаную ткань и изоляцию для электрических кабелей.

С началом Корейской войны (1950 г.) возникла необходимость в пополнении военных запасов и проведении ремонтных работ. Фирма стала выпускать на экспорт парашюты для осветительных бомб и взялась за ремонт американских парашютов G-8 и G-9. С 1952 по 1953 г. фирма занималась ремонтом больших американских парашютов, таких, как A-5 и G-12.

В 1954 г. фирма начала выпуск и продажу парашютов для *Хоан-Тай* (так сначала назывались японские Силы самообороны). С 1955 по 1959 г. компания выпускала и продавала парашюты для экипажей самолетов Сил самообороны.

В 1959 г. фирма сменила название на то, которое носит и поныне — *Fujikura Koso Kabushiki Kaisha* («Парашютная компания Фудзикара») и



11 августа 1945 г. пилот морской авиации (справа) готовится сесть в кабину экспериментального реактивного самолета Карью (Ki-201). Летчик снабжен парашютом, с обвязкой для истребителей морской авиации Тип 0 (Модель 1). «Черепашья» сумка парашюта не снимается с обвязки. Эти парашюты начали широко применять на самолетах A6M5c «Зеро». (Сабуро Сакаи)



Нашивка с технической информацией к парашюту Тип 97. Полный перевод приведен в тексте.

с смеси шелковых и хлопковых нитей. В 1939 г. для армии непродолжительное время выпускались обвязки оранжевого цвета. По-видимому, они использовались только для учебных целей.

Обвязки, выпускавшиеся до 1940 г., снабжались вшивными никелированными пряжками из стали, центральным механизмом быстрого отсоединения и D-образными кольцами. Из-за использования в качестве материала стали, металлические элементы обвязок получались слишком тяжелыми, а при высокой влажности, характерной для региона, быстро ржавели.

После 1940 г. все металлические детали стали изготавливать из алюминия, который был значительно легче и не так поддавался коррозии. На большинстве металлических частей обвязки ставился штамп в виде якоря (флот) или звезды в круге (армия).

На сшитой в нижней части задне-внутренней (сидячей) поверхности обвязок всех типов имелась белая 7,5-см нашивка из хлопчатобумажной ткани, на которой иероглифами проставлялась техническая информация — тип парашютной обвязки, серийный номер, дата изготовления, фирма-изготовитель. Якорем или звездочкой в круге обозначали род войск. В переводе текст нашивки можно представить следующим образом:

Тип	Специальный Тип 97 Парашют (Тип 2)
Изготовление. Номер	1591039 (Флотский якорь или армейская звезда)
Дата изготовления	16.3.5 (Сева 1941, март, 5-й день)
Наименование изготовителя	Fujikura Aircraft Industry Co.Ltd

Купола флотских парашютов, свернутых вместе с заканчивающимися крюками-карабинами стропами, туго упаковывались в брезентовые сумки. Флотские парашютные сумки были такого же темно-зеленого цвета, как и обвязки, а их края обшивались полосой ярко-оранжевой материи. Сумки армейских парашютов были тускло-оранжевыми с темно-зеленой обшивкой по краю.

На каждой парашютной сумке имелся накладной карман размером 4x9 см с краями, обшитыми оранжевой или зеленой тканью в зависимости от рода войск (армия или флот). В карман вкладывалась бумажная карточка, на которой проставлялись даты каждой упаковки парашюта и отмечалось, кем она проводилась. На наружной поверхности кармана имелась нашивка с надписью иероглифами, в переводе означавшими:

вновь стала размещаться в Эбара. 18 октября 1989 г. отдел компании по производству парашютов полностью отделился от *Fujikura Kogyo Kabushiki-gaisha* («Компания Фудзикара по производству резиновых изделий»), располагающейся в Готанада, Токио.

Темно-зеленые обвязки парашютов летного состава японской морской и армейской авиации изготавливались из очень плотной ткани, сотканной из

В	- красными иероглифами
Н	
И	ПАРАШЮТ
М	ДОЛЖЕН БЫТЬ
а	УПАКОВАН ЗАНОВО
Н	ОДИН РАЗ
И	В МЕСЯЦ
е	



Все флотские парашюты снабжались большой (размером с чемодан) темно-зеленой брезентовой сумкой с двумя ручками, предназначавшейся для хранения. На одной ее стороне имелась белая нашивка размером 12, 5x12, 5 см с флотским якорем и той же информацией, что имелась нашивке обвязки. Армейские сумки до конца 1942 г. были оранжевыми, а затем до конца войны выпускались из брезента бежевого или тускло-оливкового цвета. Их нашивка была такой же, как и у флотских сумок, за исключением армейской звездочки вместо якоря.

Летный персонал морской авиации использовал три типа парашютов с обвязками: Тип 97, Тип 89 (Модель 3) и Тип 0 (Модель 1).

Парашютисты-десантники флота применяли обвязки Тип 92. Эти парашюты будут рассмотрены далее, чтобы показать их отличия от снаряжения летчиков. Центральный механизм отсоединения у всех четырех типов обвязок был одного образца. Однако, как будет показано, у каждого типа обвязок была своя комбинация D-образных колец или соответствовавших им креплений.

Тип 97

Парашютная обвязка Тип 97 была наиболее распространенным вариантом периода Второй мировой войны — обычно ее обозначают как «обвязку пилота-истребителя». Обвязка соединялась со съемной парашютной сумкой-сиденьем; парашют выпускался вручную и раскрывался с задержкой в 2, 5 секунды. Тип 97 применялся большинством пилотов одноместных японских самолетов.

Обвязка парашюта Тип 97 имела следующие детали:

- металлический центральный механизм быстрого отсоединения;
- передние левое и правое D-образные кольца, располагавшиеся на уровне нижнего края грудной клетки пилота, к которым могла прицепляться сумка-сиденье;
- стеганую прокладку из зеленой хлопчатобумажной ткани, фиксировавшую сзади ремни обвязки;
- квадратное кольцо из никелированного металла на верхней части левого ремня обвязки, в которое заправлялся вытяжной корд парашюта.

Сложенный купол парашюта Тип 97 в полете использовался как подушка самолетного сиденья. До конца 1942 г. японские самолеты А6М2 Модель 21 Зеро оснащались алюминиевыми ковшеобразными сиденьями, в которые укладывался парашют в сумке. Для увеличения жесткости об-

Нашивка «ВНИМАНИЕ», в обязательном порядке проставлявшаяся на всех парашютных сумках морской и армейской авиации. Под такой нашивкой хранилась бумажная карточка с обозначением даты укладки парашюта и имени укладчика. Перевод приведен в тексте.



Курсант морской авиации в обвязке тип 89 (Модель 3) «для экипажей и летчиков-наблюдателей». Тросик механизма автоматического раскрытия уложен петлей на правом плече, а крюк экстренного раскрытия уложен в под-сумок с кожаной задней и брезентовой передней поверхностями на поясе слева. (Гари Нила)

ращенной к телу летчика поверхности к сумке кнопками пристегивалась зеленая брезентовая подкладка, с одной стороны выложенная коричневой бархатистой тканью, а другой нашитая на плетеный соломенный мат типа традиционного японского *татами*.

Обвязка Тип 97 имела наибольшее распространение, ею пользовались пилоты-истребители как наземной, так и морской авиации на протяжении всей войны. Обвязка легко отстегивалась от парашютной сумки — достаточно было просто отстегнуть два крюка-карабина от D-образных колец, располагавшихся на уровне нижнего края грудной клетки. В результате пилот мог оставить упакованный парашют в ковше сиденья и без затруднений покинуть машину после приземления.

По воспоминаниям бывшего летчика морской авиации Сакаи Сабуро, в начале войны японский А6М Zero настолько превосходил самолеты противника, что его пилоты стали излишне самоуверенными. Во время полета они перестали пристегивать карабины парашютной сумки к D-образным кольцам обвязок, полагая, что успеют сделать это в случае повреждения своей машины. В результате при получении тяжелого ранения или в случае паники при внезапном загорании истребителя летчики не могли отыскать крючья карабинов и кольца, чтобы соединить их. По словам Сакаи, это подтверждалось в тех случаях, когда наземные службы могли обследовать останки пилотов в сбитых самолетах: их крючья и карабины не были сцеплены.

Сакаи упомянул также, что во время долгого четырех-пятичасового полета летчики начинали испытывать неудобство от переполнения мочевого пузыря; особенно острым это чувство становилось после «собачьих драк» с истребителями противника. У некоторых пилотов гравитационные перегрузки во время полета, и особенно во время боя, приводили к непроизвольному мочеиспусканию — намокал не только летный костюм, но и уложенный в сиденье парашют. После возвращения пилота на базу наземному персоналу приходилось разворачивать парашюты, проветривать и вновь упаковывать их.

Это подтверждается и воспоминаниями бывшего пилота морской авиации Митсуды Масахиросуэ: он рассказывал, что у неопытных пилотов при первых встречах с вражескими истребителями также были случаи непроизвольного мочеиспускания. По словам Митсуды, если при этом парашюты после посадки самолетов оставляли в сиденьях, они приходили в негодность, так как моча вызывала быстрое гниение парашютного шелка.

Тип 89 (Модель 3)

Обвязка с парашютом Тип 89, обычно обозначавшийся как «парашют экипажей или летчиков-наблюдателей», применялся экипажами многоместных самолетов морской авиации — таких, как торпедоносец Кейт (B5N) или средние бомбардировщики типа Бетти (G4M)¹. Парашют Тип 89 также мог отстегиваться от обвязки. Полотнище туто паковалось в темно-зеленую сумку размером с портфель (примерно 40x30 см), с оранжевыми

¹Автор приводит жаргонные (по женским именам) обозначения различных типов японских самолетов, которые американцы применяли едва ли не чаще, чем официальные названия воздушных машин. — *Прим. пер.*

матерчатými накладками по швам. Накладки парашютной сумки соединялись с заканчивавшимися карабинами парашютными стропами.

Парашют выпускался вручную, раскрывался с задержкой в 3, 5 секунды. Основными характеристиками обвязки Тип 89 были следующие:

- металлический центральный механизм быстрого отсоединения;
- отсутствие D-образных колец;
- отсутствие стеганой прокладки;
- лямки обвязки пересекались на уровне верхней части спины и соединялись кольцом треугольной формы (не D-образным).

К треугольному кольцу присоединялся металлический трос длиной около 90 см. На его свободном конце имелся крюк-карабин, который пристегивался к парашютной сумке. Если летчик не нес парашюта, карабин троса перекидывался через левое плечо и укладывался в брезентовый подсумок с кожаной задней стенкой, располагавшийся на обвязке на уровне локтя или предплечья.

Тип 0 (Модель 1)

В конце 1942 г. в конструкцию японского А6М2 Зеро были внесены усовершенствования — в результате появился А6М5с, Модель 52с. Наиболее заметным изменением в кокпите стала замена прежнего чашеобразного сиденья на алюминиевое чашеобразное с небольшой спинкой. При этом отказались от применения прежней обвязки Тип 97 с ее парашютной подушкой; была принята новая обвязка Тип 0. Комплект включает цельную обвязку с неотделяемой парашютной сумкой, размещенной в области ягодиц (эту сумку обычно называли «черепашей»). Парашют Тип 0 раскрывался вручную с задержкой в 2, 5 секунды.

Основные детали обвязки Тип 0:

- металлический центральный механизм быстрого отсоединения;
- отсутствие D-образных колец;
- зеленая или темно-коричневая стеганая прокладка из хлопчатобумажной ткани, фиксирующая ремни обвязки;
- вытяжной конец, выходящий из верхушки парашютной сумки и проходящий над левым плечом, зафиксированный к обвязке на уровне левого плеча;
- рукоятка вытяжного кольца с большим металлическим кольцом D-образной формы, выкрашенным в красный цвет и уложенным в подсумок из брезента и кожи.

Парашютная сумка Тип 0 укладывалась в алюминиевую спинку чашеобразного сиденья — в полете сумка служила подушкой для поясницы. Хотя обвязка Тип 0 несколько больше стесняла пилота, чем Тип 97, новый вариант считался более надежным в случае экстренного покидания кабины самолета.

Тип 92 (десантный)

В наши дни часто ошибочно полагают, будто парашюты с обвязкой Тип 92 использовались экипажами самолетов. В действительности Тип 92 разрабатывался специально для парашютистов-десантников армии и фло-



Фотография, относящаяся примерно к 1942 г. Офицер флота в обвязке десантника Тип 92 (с несъемным основным парашютом). К D-образным кольцам на плечах спереди прицеплялся запасной парашют Модель 4. Знаки различия коммодора. (Эндрю Болланд)

та, которые совершали прыжки из кабин транспортных самолетов. И армейские, и флотские обвязки Тип 92 были темно-зелеными, как и у летного персонала. Однако десантники флота использовали темно-зеленые брезентовые парашютные сумки с оранжевыми выпушками, а армейские парашютисты — оранжевые с зеленой отделкой. Обвязка Тип 92 спереди несла также запасной парашют.

Основные конструктивные особенности обвязки Тип 92 для парашютистов-десантников:

- механизм быстрого отсоединения центральный, металлический;
- передние левое и правое D-образные кольца расположены на уровне плеч; к ним на груди мог подвешиваться запасной парашют Модель 4;
- стеганая прокладка отсутствует;
- лямки обвязки пересекаются в верхней части спины и соединяются D-образным кольцом (не треугольным, как у обвязки Тип 89);
- вытяжной конец выходит из верхушки парашютной сумки, проходит над левым плечом и фиксируется к обвязке на уровне левого плеча;
- рукоятка вытяжного кольца с большим (размером в кисть человека) красным металлическим кольцом D-образной формы, уложенным в подсумок из брезента и кожи.

Задняя (основная) парашютная сумка несъемная, присоединяется к заднему D-образному кольцу. В наши дни некоторые обвязки Тип 92 (как флотские, так и армейские) демонстрируют без задних парашютных сумок, что создает впечатление, будто обвязка принадлежит пилоту. Определить истинный тип и назначение обвязки помогут два передних D-образных кольца на уровне плеч и такое же кольцо сзади, расположенное в месте перекреста лямок в верхней части спины.

ЛЕТНЫЕ НАРУЧНЫЕ И ПРИБОРНЫЕ ЧАСЫ

Учет времени играл важнейшую роль в жизни военных в период Второй мировой войны; важен он был и в повседневной гражданской жизни. Каждая из стран — Британия, Германия, Япония, США, СССР — выпускала свои образцы летных часов, но все они в целом были схожими. Японские часы в основном несли имя производителя — SEIKOSHA — предшественника нынешней *Seiko Company Ltd.* Японским летным персоналом использовались также часы швейцарского и германского производства; как правило, на крышках этих часов гравировали имя владельца и/или номер его воинской части.

Экипажи самолетов морской и наземной авиации Японии применяли четыре следующих типа часов: наручные, карманные, секундомеры и приборные часы.

Наручные часы

Летные наручные часы имели следующие характеристики:

- изготовитель — чаще всего Seikosha Company Ltd;
- никелированный или полированный металлический корпус;

- выпуклое часовое стекло;
- круглый циферблат с крупными пятиминутными отметками, минутной разметкой на 60 минут;
- арабские цифры с более крупными 3, 6, 9 и 12 на черном фоне;
- диаметр — около 5 см;
- вес — 80-100 граммов.

Наручные часы обычно снабжались ремешком из коровьей или свиной кожи, достаточно длинным, чтобы его можно было застегнуть на запястье поверх манжета летного костюма (который мог иметь весьма мешковатый покрой).

Часы, как правило, не имели флотской (якорь) или армейской (звезда) маркировки — и в наземной, и в морской авиации использовались ничем не различающиеся образцы. Наручные часы могли выдаваться летному персоналу, в таких случаях на задней крышке проставлялся инвентарный номер. Но в ряде случаев летчики сами покупали часы, и тогда никаких номеров на них не было.

Хотя качество часов было для своего времени очень хорошим, они не были ни противоударными, ни водонепроницаемыми. Соответственно, они останавливались при ударе или попадании влаги. Часы снабжались большой заводной головкой, что позволяло взводить их даже в перчатках.

Карманные часы

Основными характеристиками карманных часов были следующие:

- изготовитель — как правило, Seikosha Company Ltd;
- корпус металлический, никелированный или полированный;
- выпуклое часовое стекло;
- арабские цифры; некоторые подсвечивались краской с добавлением белого радия¹;
- точки с подсветкой у каждой цифры;
- диаметр — примерно 6,5 см;
- вес — 80-100 граммов.

Карманные часы имели более симметричную форму по сравнению с наручными. Циферблат мог быть белым или черным, с более крупными цифрами. У некоторых часов с черным циферблатом цифры подсвечивались краской с добавлением белого радия для лучшей видимости в темноте. Цифры на белых циферблатах не подсвечивались. Вместо этого ря-



Пять вариантов часов производства фирмы Seikosha. Вверху слева: секундомер (футляр с флотской маркировкой на фото не показан). Внизу слева: карманные часы (черный циферблат, характерный для армейской авиации). В центре: стандартные флотские наручные часы (на циферблате изображение якоря ВМС). Вверху справа: карманные часы (футляр с маркировкой ВМС на фото не показан). Внизу справа: стандартные часы армейской и морской авиации. Обратите внимание на различие в размерах по сравнению со стандартными часами ВМС.

¹Японские летные приборы, включая часы, подсвечивались радием. В период сбора материалов для этой книги, с января 1993 г., с применением счетчика Гейгера было обследовано несколько экземпляров часов, выпущенных до 1940 г. Радиоактивность материалов этих часов составила от 5 до 8 миллирентген (мР). Радиоактивность выпущенных после 1940 г. часов была меньшей — от 2 до 5 мР. При обращении с любыми приборами, выпущенными в период Второй мировой войны, следует соблюдать определенную осторожность, чтобы радиоактивное вещество не попало в дыхательные пути или пищеварительный тракт. Разбирать и чинить авиационные приборы военного времени позволяет только квалифицированному персоналу. — *Прим. авт.*



После окончания учебных курсов выпускники покупали или получали в подарок от семьи закладки для карманных часов. Слева: закладка выпускника Высших курсов авиамехаников, справа: выпускника Высших курсов торпедоносной авиации.

дом с цифрами располагались светящиеся в темноте точки, но их света было недостаточно для освещения самих цифр. Часы различались по расположению секундных стрелок, механизму регулировки скорости хода, наличию или отсутствию встроенного секундомера. Владельцы часов обычно использовали в роли часовой цепочки шелковую парашютную стропу, что позволяло носить часы на шее. Но применялись и обычные часовые цепочки и ремешки.

Карманные часы централизованно не выдавались. Они считались определенного рода роскошью и, как правило, приобретались за свой счет. Многие летчики морской авиации получали такие часы в подарок от друзей и членов своих семей после выпуска из летной школы.

Секундомеры

Секундомер — прибор для измерения сравнительно коротких отрезков времени, снабженный устройством для остановки и включения движения стрелок. Хотя некоторые карманные часы снабжались встроенными секундомерами, членам экипажей, особенно тем, которым по роду своей деятельности приходилось проводить расчеты по прокладке курса, координации атак и прицеливанию при бомбо- и торпедометании, нужны были отдельные приборы. Использовались разные типы секундомеров, на их задней крышке чаще всего можно обнаружить инвентарный номер и условный знак армии или флота.

Секундомеры без инвентарного номера, скорее всего, были приобретены за свой счет. Большинство секундомеров имело корпус из полированного металла и циферблат белого цвета. Цифры проставлялись достаточно крупные, необходимости в их подсветке не было. По размеру и весу они примерно соответствовали карманным часам. Заводные головки крупные, носили секундомеры на шее на шелковой парашютной стропе.

Приборные часы

Приборные самолетные часы отличались следующими особенностями:

- изготовитель — в основном Seikosha Company Ltd;
- до 1940 года: массивный сборный медный корпус и наружные элементы;
- в 1941–45 годах: легкий алюминиевый корпус и наружные элементы;
- вращающееся кольцо с красной, белой и зеленой стрелками для отметки времени;
- крупные арабские цифры с подсветкой радием;
- четыре крепежных отверстия для фиксации к приборной доске;
- крупная медная заводная головка (до 1940 г.);
- крупная алюминиевая или бакелитовая заводная головка (1941 — 1945 гг.);
- размер: примерно 6,5x1 см;
- вес: 125 граммов (до 1940 г.);
- вес: 80 граммов (после 1940 г.).

Подобные часы устанавливались на приборных досках большинства японских самолетов. Сегодня их называют «часами Зеро», но на самом деле большая часть сохранившихся со времен Второй мировой войны приборных часов снята не со знаменитых истребителей А6М Зеро. «Зеро» — американское название самолета, который в Японии назывался *Рей Сентоки* (истребитель «нулевого года»). Его кодовое американское название — Зеке.

Приборные часы, как и все японские авиационные приборы, снабжались пластинками с техническими характеристиками: они крепились на задней поверхности корпуса. На пластинке указывался тип часов, дата изготовления, серийный номер и обозначение ВВС.

У большинства часов, которые нам довелось видеть, на пластинках был проставлен якорь ВМС или армейская звездочка. У некоторых экземпляров часов штамп рода войск располагался на лицевой стороне, около цифры 6.

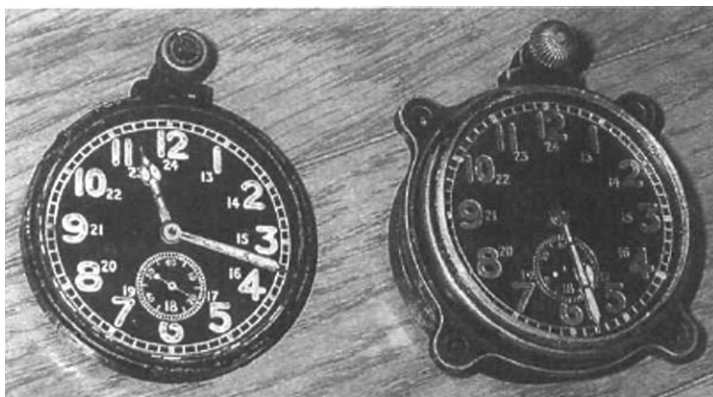
Распространено мнение, что на самолетах армейской авиации устанавливались часы с заводной головкой, расположенной в нижней части циферблата, а в морской авиации заводная головка часов размещалась в районе 12 часов. Осмотр множества экземпляров самолетных часов привел к тому, что эту теорию пришлось признать неверной.

Мы неоднократно подчеркивали различия между часами, выпущенными до 1940 г. и в 1941-1945 гг. Это подразделение основано на том, что часы с медным корпусом датированы периодом не ранее 1936 г. и не позже 1939 г. Они тяжелее и имеют золотисто-желтый корпус, металл которого виден под стершейся от времени покрывавшей его черной краской. Заводная головка и табличка с техническими характеристиками также были медными. В целом часы выглядели надежно и производили впечатление добротно сделанного изделия.

Часы выпуска 1941—1945 гг. имели алюминиевые корпуса с бакелитовой или легкой алюминиевой заводной головкой и алюминиевой табличкой. Корпус покрывался черной краской, в тех местах, где она стиралась, корпус приобретал тускло-серый металлический цвет.



Фотография молодого летчика в летнем летном костюме последнего периода войны, в перчатках с крагами и зимнем летном шлеме. На красной парашютной стропе на шее висят приборные часы морской авиации. В личном пользовании такие часы не выдавались. (Генри Сакайда)



Два типа ранней модели приборных часов морской авиации (с латунным корпусом), выпускавшихся фирмой Seikosha. В наши дни такие часы встречаются очень редко, уцелело всего несколько экземпляров. (Кадзуо Сиба)



ЛЕТНЯЯ ЛЕТНАЯ ФОРМА, 1937-1942 гг.

1. Главный старшина.

Главный старшина морской авиации одет в стандартный полный комплект летней летной униформы, характерный для периода с 1937 до начала 1942 г. Летный шлем — ранний образец модели Тип 30, со стандартными летными очками с прозрачными стеклами. Вокруг шеи — шарф из парашютного шелка. Летный костюм из куртки и брюк, сшитых из шерстяного габардина, без подкладки. Ранний образец спасательного жилета с 14 отдельными карманами-трубами для капока на груди (по семь с каждой стороны), несколькими завязками, «подгузником» и небольшим карманом слева (для карандаша или карманных часов). Перчатки стандартного летнего образца (безмеховой отделки) с прямоугольными нашивками для имени летчика. Знаки различия красного цвета на круглой зеленой подложке: цветок сакуры, два скрещенных якоря и венки.

2. Главный старшина (вид со спины).

Вид сзади на летнюю летную форму главного старшины морской авиации. Ранний образец спасательного жилета с восемью трубами-карманами для капока на спине. Общее число труб-карманов (вместе с нагрудными) — 22. На спине крупная нашивка зеленого цвета размером 9X23 см, на которой обозначалось имя летчика и/или название подразделения. Виден «подгузник», фиксирующий спасательный жилет снизу: он проходит между ногами летчика и завязывается спереди.

3. Главный старшина с чертежной доской.

На шее главного старшины — карманные часы на шнуре из красной парашютной стропы, в руках — чертежная доска Тип 2. Летные сапоги коричневой кожи раннего образца, с усиленными носками. На сапогах видны зеленые нашивки для вписывания личных данных.



1



3



2



ПАРАШЮТНАЯ ОБВЯЗКА ТИП 97 ДЛЯ ЛЕТЧИКОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

1. Лейтенант 2-го класса в обвязке Тип 97.

Летчик носит летний шлем Тип 2 с приобретенными за собственный счет летными очками с прозрачными стеклами и белой оправой. Обмундирование включает летний вариант летного костюма (куртка с брюками), спасательный жилет, перчатки, шелковый шарф и толстые летные сапоги. На левом рукаве (сверху вниз) знаки различия летного персонала — толстая петля с узкой полоской, обозначающие звание лейтенанта второго класса; черно-желтая нарукавная повязка (отличительный знак дежурного офицера дня) и большие наручные часы, которые надевали поверх рукава летного костюма.

2. Лейтенант 2-го класса в обвязке Тип 97.

Лейтенант 2-го класса в парашютной обвязке Тип 97; на уровне нижнего края грудной клетки видно D-образное металлическое кольцо для присоединения парашюта в укладке. Черный иероглиф «Оками» переводится как «Волк», ниже цифры 31: вероятно, это обозначение эскадрильи морской авиации.

3. Лейтенант 2-го класса в обвязке Тип 97 с присоединенным парашютом.

К парашютной обвязке Тип 97 сзади присоединен парашют в сумке. Вытяжной конец парашюта закреплен в верхней части груди. К D-образному кольцу (на уровне нижней части грудной клетки) крепится лямка парашютной сумки-сиденья. На шее приборные часы: они подвешены на белой парашютной стропе так, чтобы циферблат оказался перевернутым — летчику достаточно опустить глаза, чтобы быстро определить время.

4. Вид сзади на парашютную обвязку Тип 97 для летчиков-истребителей.

Вид со спины — офицер-пилот в летнем варианте летного шлема Тип 2: под лямкой очков видна зеленая нашивка для проставления имени владельца шлема. Видна большая (во всю спину) простеганная в виде ромбов брезентовая прокладка, фиксирующая на спине ремни обвязки. Парашютная сумка не присоединена.

5. Вид сзади на парашютную обвязку Тип 97 для летчиков-истребителей с присоединенным парашютом.

Вид со спины — обвязка Тип 97, простеганная брезентовая прокладка, коричневое мягкое сиденье (между ягодицами пилота и поверхностью парашютной сумки) и парашютная сумка. Вдоль оранжевых кантов обычно диагонально фиксировались крючками четыре красных эластичных упаковочных конца — они на этой фотографии не показаны. Две из четырех вшивных металлических петель видны на горизонтальном оранжевом канте: здесь крепились упаковочные концы.

6. Лейтенант 2-го класса в парашютной обвязке Тип 97 для летчиков-истребителей.

Лейтенант 2-го класса в парашютной обвязке Тип 97 (ранний вариант) без парашютной сумки. На левой лямке прямоугольная никелированная скоба для вытяжного конца. Видны два D-образных кольца фиксации парашюта в сумке.

7. Вид со спины на обвязку Тип 97 с парашютом в укладке.

Вид со спины на обвязку Тип 97 с вытяжным концом, коричневой подкладкой-сиденьем и парашютом в сумке.



1



2



3



4



5



6



7



ЗИМНИЙ ЛЕТНЫЙ КОСТЮМ, ОБВЯЗКИ ТИП 89 И ТИП 0 (МОДЕЛЬ 1)

1. *Лейтенант 2-го класса в зимнем летном коатоме, 1940–45 гг.*

Лейтенант 2-го класса в полном снаряжении для зимних полетов, применявшемся с 1940 по 1945г. Летный шлем Тип 2на меху, очки фирмы MAN с меховой оторочкой и не тонированными стеклами. Согласно обычаю пилотов-ветеранов, правый наушник летного шлема направлен под лямку очков. Вокруг шеи тошно намотан вязаный летный шарф. Летный костюм-комбинезон из плотной шерстяной габардиновой ткани с меховым воротником. Спасательный жилет, зимние перчатки с крагами на меху. Летные сапоги позднего образца, черные, без накладок на носках. Парашютная обвязка Тип 89 (для экипажей и летчиков-наблюдателей). Корд системы автоматического раскрытия парашюта, который летчик придерживает рукой, должен быть заправлен в чехол-кобуру из брезента и кожи (не показан на фотографии). Пистолет Тип 14 засунут за лямку обвязки и дополнительно страхуется шнуром, накинутым на шею. Летчик держит в руке парашютную сумку Тип 89 со всеми положенными упаковочными концами, застегнутую по всем правилам. (Обвязка Тип 89 и парашютная сумка любезно предоставлены Александром МакИвером)

2. *Пилот-истребитель, 1942–1945 гг.*

Летчик носит летный шлем Тип 3 (с жесткими наушниками) и очки со стандартными прозрачными линзами. Шарф из парашютного шелка, летние перчатки и летные сапоги позднего образца. Летный костюм-комбинезон промежуточной модели: такие выпускались в конце войны и шились из смесовой ткани. Парашютная обвязка Тип 0 (Модель 1) — такие использовали летчики-истребители с 1942 по 1945г. В руке летчика зеленая брезентовая сумка для хранения обвязки Тип 0 и парашюта. (Летный шлем Тип 3 предоставлен Робертом Рихельдерфером, обвязка и парашют Тип 0 (Модель 1) предоставлены Александром МакИвером)

3. *Главный старшина.*

Более крупное изображение главного старшины в летном шлеме Тип 3 (с жесткими наушниками) со стандартными летными очками. Возле ремешков летного шлема видны элементы черного двойного ларингофона, использовавшегося на шлеме Тип 3 и снабжавшегося штепселем для подключения к бортовой радиостанции. На шее пилота металлическая кислородная маска Тип 2 (флотский образец); она поддерживается тускло-оливковой брезентовой лямкой. Знак различия характерен для последнего периода войны. Воинское звание главного старшины обозначено размещенными на черном поле тремя желтыми полосками, якорем и венком, с голубым цветом сакуры. (Летный шлем Тип 3, ларингофон и кислородная маска Тип 2 предоставлены Робертом Рихельдерфером, летный костюм — Александром МакИвером)

4. *Вид сбоку на обвязку парашюта Тип 0 (Модель 1), 1942–45 гг.*

Показан пилот, надевший обвязку парашюта Тип 0 (Модель 1). Вытяжное кольцо расположено на уровне левого плеча. На передней поверхности этой обвязки нет дополнительных D-образных колец. (Летный шлем Тип 3 предоставлен Робертом Рихельдерфером; летный костюм, обвязка Тип 0 (Модель 1) и парашют — Александром МакИвером)

5. *Вид сзади на обвязку парашюта Тип 0 (Модель 1), парашют и сумку для снаряжения, 1942–45гг.*

Сумка парашюта Тип 0 (Модель 1) снабжена всеми положенными упаковочными концами и фиксирована по всем правилам. В отличие от парашюта-сиденья Тип 97, Тип 0 располагался на уровне поясницы. Этот экземпляр парашюта снабжен темно-коричневой простроченной подкладкой, обращенной к спине, хотя она могла быть и темно-зеленой. (Летный шлем Тип 3 предоставлен Робертом Рихельдерфером; летный костюм, обвязка Тип 0 (Модель 1) и парашют — Александром МакИвером)

6. *Вид сзади на обвязку Тип 89 для экипажа/летчика-наблюдателя, с парашютом-сиденьем.*

Член экипажа самолета в зимнем обмундировании; хорошо видны задние ремни обвязки Тип 89 с трехугольным кольцом, к которому постоянно крепился корд системы автоматического раскрывания. На белой матерчатой нашивке размером 2, 5x10 см (в нижней части обвязки слева) указаны характеристики парашюта. На парашютной сумке виден карман для кольца строп, клапан которого фиксируется кожаными и брезентовыми упаковочными концами. Спасательный жилет позднего образца, по-прежнему с 22 отдельными камерами для капю а, но без кармашка для часов или карандаша. На жилете уменьшенного размера матерчатая нашивка зеленого цвета для обозначения имени пилота и/или номера части. На нашивке черными иероглифами обозначено имя реального владельца жилета — Мамия, а дополнительные иероглифы справа (Канзо Когеки) переводятся как «Эскадрилья торпедных атак». (Обвязка Тип 89 и парашютная сумка предоставлены Александром МакИвером)



1



2



3

4



5



6





ЗНАКИ СПЕЦИАЛИСТОВ МОРСКОЙ АВИАЦИИ, 1930-1941 гг.

1. *Первый пилот и штурман.*
2. *Второй пилот или летчик-наблюдатель.*
3. *Второй пилот экипажа.*
4. *Старшина 1-й статьи.*
5. *Старшина 2-й статьи.*
6. *Старшина 3-й статьи.*
7. *Матрос летного состава морской авиации 1-го класса.*
8. *Матрос летного состава морской авиации 2-го класса.*
9. *Матрос летного состава морской авиации 3-го класса.*
10. *Службы обеспечения/Старшина 1-й статьи наземного состава.*
11. *Службы обеспечения/Старшина 2-й статьи наземного состава.*
12. *Службы обеспечения/Старшина 3-й статьи наземного состава.*
13. *Службы обеспечения/Матрос наземного состава морской авиации 1-го класса.*
14. *Службы обеспечения/Матрос наземного состава морской авиации 2-го класса.*
15. *Службы обеспечения/Матрос наземного состава морской авиации 3-го класса.*
16. *Старший авиамеханик.*
17. *Авиамеханик.*
18. *Старший оружейник.*
19. *Оружейник.*





ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ МОРСКОЙ АВИАЦИИ, 1934-1945 Г.

1. *Контр-адмирал*
2. *Капитан*
3. *Командор*
4. *Лейтенант-командор*
5. *Лейтенант*
6. *Лейтенант 2-го класса*
7. *Младший техник-лейтенант (три цветка сакуры из латуни)*
8. *Младший лейтенант*
9. *Мичман*
10. *Боцман (три цветка сакуры из латуни)*



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ 1942-1945 гг., И ПРИКЛАДНЫЕ ЦВЕТА ВОЕННОЙ КВАЛИФИКАЦИИ/СПЕЦИАЛЬНОСТИ

- 1. Главный старшина*
- 2. Старшина 1-й статьи*
- 3. Старшина 2-й статьи*
- 4. Старший матрос*
- 5. Матрос 1-го класса*
- 6. Матрос 2-го класса*
- 7. Матрос (принявший присягу)*

- 8. Плавсостав.*
- 9. Медицинская служба.*
- 10. Казначейская служба.*
- 11. Военные музыканты.*
- 12. Технические службы.*
- 13. Наземные части.*
- 14. Авиация.*
- 15. Строительные подразделения.*
- 16. Механики.*





ЛЕТНЯЯ И ТРОПИЧЕСКАЯ ФОРМА ОДЕЖДЫ

1. Младший лейтенант в служебной форме одежды для тропиков, Медицинская служба авиации.

Младший лейтенант флота с красными знаками различия на воротнике, означающими его принадлежность к Медицинской службе авиации. Одет в серовато-оливковый служебный мундир и брюки с летними сапогами раннего образца. Кожаная поясная портупея для меча с плечевым ремнем. Мягкое кепи (с якорем и венком) с двумя черными полосками, также обозначающими офицерское достоинство. Лейтенант вооружен мечом, приобретенным за свой счет. В руке летная сумка с черными иероглифами, означающими «Сумка для разведывательного снаряжения». (Служебная форма одежды ВМФ для тропиков, кепи и кожаная перевязь для меча предоставлены Робертом Рольфе)

2. Лейтенант летного состава в летней рубаше для тропиков и шортах.

Лейтенант одет в летнюю форму одежды для тропиков, включающую рубашку и шорты, брезентовый ремень (пряжка металлическая, с якорем), летные сапоги и белое офицерское кепи с двумя полосками. На погонах — знаки различия «полного» лейтенанта, с голубой выпушкой летного состава. На руке — летные часы, на шее на красной парашютной стропе — секундомер. На нарукавной повязке из белого брезента изображения якоря, крыльев и цветка сакуры с иероглифической надписью, означающей «Эскадрилья торпедных атак».

3. Лейтенант в летней форме одежды с элементами летного снаряжения.

Летняя форма одежды (белая рубашка и шорты) в сочетании с элементами летного снаряжения: летними сапогами, использовавшимися многими пилотами на Тихоокеанском театре военных действий, и зимним летным шлемом. Многие пилоты носили зимние шлемы с летней униформой, чтобы подчеркнуть свою стойкость.



1



2



3



ПИЛОТЫ-КАМИКАДЗЕ, 1945 г.

1. Пилот-камикадзе готовится к выполнению задания.

*Пилот морской авиации с нашивкой **Кикусуи** («плывущая хризантема») на рукаве летного костюма готовится к одной из десяти специальных атак камикадзе, проведенных с 6 апреля по 22 июня 1945 г. Торжественно врученный ему кинжал пилот вложил за спасательный жилет. На жилете нашивка в виде военно-морского флага. Приборные часы подвешены на белой парашютной стропе. В руках пилота белая налобная повязка-хатимаки с изображением красного солнечного диска (хиномару) и иероглифами, означающими «Божественный ветер».*

2. Пилот-камикадзе.

*Пилот-камикадзе морской авиации с надетой повязкой-хатимаки. На рукаве нашивка **Кикусуи** (плывущая хризантема). **Кикусуи** — фамильный герб древнего воина-самурая Кусуноки — в Японии стал символом «верности перед лицом поражения».*

3. Молодом пилот-камикадзе.

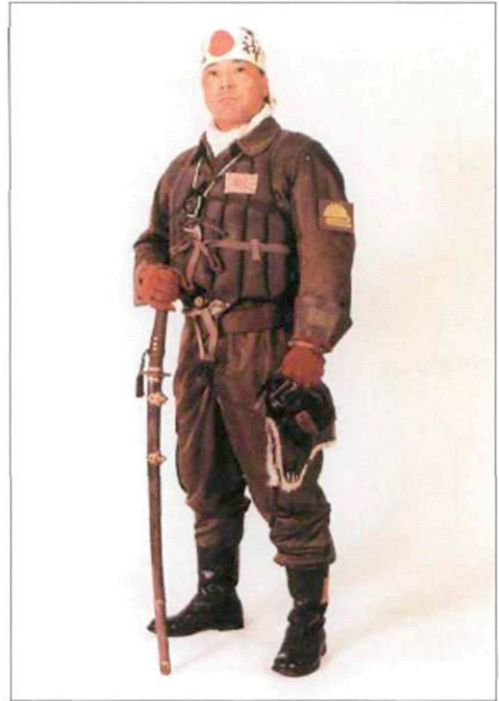
Молодой пилот-камикадзе стоит, держа в руках зимний летный шлем, перчатки и военно-морской меч.

4. Офицер помогает молодому пилоту-камикадзе.

Офицер морской авиации закрепляет повязку-хатимаки на летном шлеме молодого пилота-камикадзе.



1



2

3



4





Пилот-ветеран повесил свои карманные часы на шелковой парашютной стропе. После 7 февраля 1945г. летчики стали носить на летных костюмах изображения национального флага, чтобы в случае вынужденной посадки на своей территории избежать нападения со стороны местных жителей: иначе их могли принять за американцев. (Ютака Мориока)

Часы армейской авиации. Слева: выпускавшиеся до 1940г., с массивными латунными корпусом и заводной головкой. (Дейв Хукер). Справа: облегченный вариант в алюминиевом корпусе с бакелитовой заводной головкой, выпускавшийся в 1941-1945гг. (Гари Нила)

Многие члены экипажей армейской авиации извлекали часы из приборных досок самолетов и носили их на шее на парашютных стропах. Шелковая парашютная стропа обычно продевалась в крепежные отверстия в корпусе часов, а часы надевали на шею верхней частью циферблата вниз, так что летчику достаточно было лишь опустить голову, чтобы безошибочно определить время. Обычай извлекать приборные часы для ношения на шее стал причиной того, что до наших дней сохранилось много экземпляров этих приборов военного времени.

Японские пилоты морской авиации обучались производству «слепых» полетов, с ориентацией только по приборам, поскольку им приходилось совершать дальние перелеты над водой, без видимых ориентиров. Армейские пилоты, также проходившие подобное обучение, тем не менее больше ориентировались по местности или рельефу береговой линии. Поскольку в морской авиации для «слепых» полетов требовалось поддерживать синхронизацию всех приборов, часы из приборной доски не извлекали. Удаление часов из их гнезда на приборной панели могло затруднить считывание остальных показателей.

Нужно заметить также, что уровень дисциплины в наземной и морской авиации различался: самовольное изъятие прибора с положенного ему места на флоте считалось большим проступком, и летчика могли серьезно наказать.

ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ ЛЕТНОГО СОСТАВА

Знаки различия 1920—1930гг.

С начала 1900-х гг. японский Военно-морской флот находился под большим влиянием ВМФ Великобритании. Между 1920 и 1930 г. японские военные моряки на рукавах зимней служебной формы носили знаки различия в виде окружностей диаметром 7,5 см, изготовленных из качественной шерстяной ткани темно-синего или черного цвета.

Эти нарукавные знаки изготавливались вручную; тщательно вышитые золотой металлической нитью символы обозначали военную специаль-



ность или квалификацию моряка (артиллерист, казначей, пилот и так далее). На изнаночную сторону знака нашивалось четыре металлических ушка, выкрашенных в черный цвет, так что знаки различия легко можно было спороть. В этот период тулы матросских бескозырок также расширялись золотой нитью: иероглифами выписывалось название корабля, на котором моряк служил. Старые круглые знаки различия морской авиации (пилот, летчик-наблюдатель, авиамеханик) встречаются до сих пор.

Знаки различия 1930-х гг.

В 1930-х гг. шитые золотом знаки различия были заменены круглыми знаками трех типов. В целом их можно охарактеризовать следующим образом:

- 1) Красная жесткая эмблема на темно-синей округлой подложке (красный на синем);
- 2) Темно-синяя или черная фетровая эмблема на белой хлопчатобумажной подложке (черный на белом);
- 3) Красная фетровая эмблема на зеленой хлопчатобумажной подложке (красный на зеленом).

Круглые знаки различия Военно-морского флота, описанные как тип (1), в основном носили на зимней (темно-синей) униформе. Красный фетр вшивался в контуры эмблемы, обозначавшей военную специальность или квалификацию моряка, как это уже описано. Красный фетр в виде венка означал старшинские звания, а красная фетровая *сакура* (цветок вишни) означала высокую квалификацию специалиста. Красный фетр с белой бумажной подкладкой нашивался на круглую шерстяную подложку без подкладки.

Круглые знаки различия белого цвета с черным рисунком (2) в основном носились на летней (белой) униформе, а зеленые с красным рисунком (3) предназначались преимущественно для подразделений Специальных наземных сил флота, которые американцы обычно называли «японскими морскими пехотинцами»¹. На них фетровые аппликации тоже вшивались в контуры эмблем, обозначавших специальность или квалификацию военнослужащего. Красный фетр нашивался на шерстяной круг с белой бумажной подкладкой.

Знаки специалистов морской авиации выпускались во всех трех вариантах. На них размещались и украшались цветным фетром авиационные эмблемы в виде аэропланов, крыльев, пропеллеров и авиадвигателей.

¹ В Вооруженных силах Японии морской пехоты как особого вида или рода войск не существовало. — *Прим. пер.*



10 мая 1945 г. Два главных старшины 302-й кокутай по-прежнему носят на летных костюмах старые знаки различия Тип 30 (синий круг с красным рисунком). (Ютака Мориока)



Летчик-лейтенант в качестве знаков различия на рукаве зимнего летного костюма носит только нашивку с воротника мундира. (Ютака Мориока)

Знаки различия 1940-х гг.

В 1942 г., уже после начала Второй мировой войны, японские ВМС отменили все круглые нашивки знаков различия на униформе. Во флоте приняли черные матерчатые нашивки 4 см в ширину и 7, 5 см в длину. Верхняя и боковые стороны нашивок были прямыми, а передняя — заостренной. Нашивка имела белую брезентовую подложку.

На черной лицевой поверхности желтой нитью вышивался якорь, обращенный к заостренному краю нашивки. Выше якоря, в границах прямоугольника, очерченного тремя прямыми сторонами, располагалась комбинация из одной, двух или трех желтых поперечных полосок (их могло и вообще не быть), обозначавших воинское звание матроса (от начального до 1-ю класса). Шитый желтой нитью венок у лап якоря означал принадлежность к старшинам, а поперечными полосками обозначались звания от старшины 2-го класса до главного старшины. Таким образом, эти знаки различия в целом могут быть описаны как «желтый на черном».

Специальность и квалификация моряка обозначались в центральной части нашивки (между якорем, полосками и/или венком) одним из девяти цветов *сакуры* — цветка вишни. Значки в виде цветков выполнялись из латуни и меди и расцвечивались эмалью. За задней поверхностью имелось крепление в виде двойной заколки для фиксации на знаке различия.

Девять прикладных цветов обозначали военную специальность и/или квалификацию:

- желтый — плавсостав;
- красный — медицинская служба;
- белый — казначейская служба;
- темно-синий — военные музыканты;
- фиолетовый — технические службы;
- зеленый — наземные части;
- голубой — авиация;
- коричневый — строительные подразделения;
- светло-фиолетовый — механики.

Все военно-морские знаки различия крепились за четыре или пять уголков и никогда плотно не пришивались к форменной одежде. Это делалось для того, чтобы военнослужащий мог легко снять их, когда по соображениям секретности или при проведении разведки требовалось скрыть военную специальность.

После 1930 г. тульи бескозырок стали обшивать лентой из смеси хлопковых и шелковых нитей с напечатанным на ней золотыми иероглифами названием корабля. К 1935 г. иероглифы на лентах стали вышивать желтой нитью. Иероглифы по-прежнему обозначали корабль, к которому был приписан матрос, а также указывали на базу морской авиации — например, Куре, Сасебо, Йокосука и другие.

Уже в 1940 г., после начала Второй мировой войны, ленточки были заменены на единый вариант, на котором значилось: «Великий имперский военно-морской флот Японии». Причиной было соблюдение режима секретности: теперь определить название корабля стало невозможно.

Знаки различия летного персонала морской авиации

До 1941 г. погоны на плечах и нашивки на воротнике офицеров флота имели узкие шелковые просветы, обозначавшие специальность и/или квалификацию. Как уже указывалось, у офицеров, приписанных к морской авиации, прикладным цветом был голубой: он должен был присутствовать и на погонах, и на нашивках. Если офицер переводился в подразделение наземного авиационного обслуживания, ему полагалось сменить прикладной цвет на зеленый, и так далее. Опять-таки с началом войны из соображений секретности эта практика была отставлена при ношении всех видов форменной одежды.

С 1943 по 1945 г. старшие офицеры японской морской авиации применяли специфические знаки различия, созданные под влиянием униформ некоторых других стран. Они представляли собой квадратные нашивки из коричневой ткани (такой же, что шла на летные костюмы) с комбинацией шитых золотом петель, полосок и/или металлических цветков *сакуры*. Воинские звания от мичмана до контр-адмирала обозначались золотыми петлями и полосками. Парашютисты флота стали применять подобные знаки различия уже в 1939 г. С конца 1944 г. из-за недостатка золотых нитей петли и полоски стали выкалывать золотыми или желтыми ленточками.

На летных костюмах такие знаки различия носили на левом рукаве, чуть выше локтя. Как уже говорилось, знаки различия крепились только за уголки и плотно никогда не пришивались. Ношение подобных знаков различия предписывалось летному персоналу, приписанному к боевым кораблям с самолетами на борту, авианосцам и авиабазам.

Пилоты и экипажи самолетов авиачастей, дислоцировавшихся на островах Тихого океана (таких как Рабаул, Иводзима и Тайвань), свободнее относились к ношению знаков различия. У них можно было увидеть все описанные варианты знаков различия морской авиации: в первую очередь это объяснялось сложностями в снабжении удаленных гарнизонов.

Экипажи самолетов в разнообразных сочетаниях носили все варианты круглых знаков различия 1930-х гг.: желтые на черном фоне, золотые петли и полосы, а иногда — только нашивки на воротник с голубыми выпушками.

Иногда экипажи самолетов морской авиации сами изготавливали петли и полоски. Их можно отличить по меньшим размерам или по некачественному материалу.

Некоторые офицеры-летчики предпочитали вообще не надевать знаков различия или прикрепляли только одну нашивку с воротника на груди мундира слева.

«Плывущая хризантема» — Кикусуи

К концу 1944 г. перспективы Японии в войне выглядели мрачно. Страна начала формирование авиагрупп, известных как Подразделения специальных атак, или *«Камикадзе»*, находившихся под командованием вице-адмирала Ониси Такедзиро. Название авиагруппы получили по имени «бо-



28 апреля 1945 г.: главный старшина 302-й кокутай планирует нападение на американские В-29. Нарукавные знаки различия желтого цвета (якорь, венчик и три полоски) на черном поле. (Ютака Мо-риока)

Различные варианты знаков-нашивок специалистов морской авиации раннего образца. В третьем ряду сверху в центре редкий знак второго пилота 1920-х гг. (он расположен между знаками вторых пилотов Тип 30). Представлены также три редких образца зеленых знаков с красным шитьем (верхний ряд — второй слева и второй справа, третий ряд сверху — второй слева). В нижнем ряду слева — семь нашивок со знаками различия по чинам. У всех голубые цветки сакуры, согласно приборному цвету авиации. (Шелтон Йокомидзо)

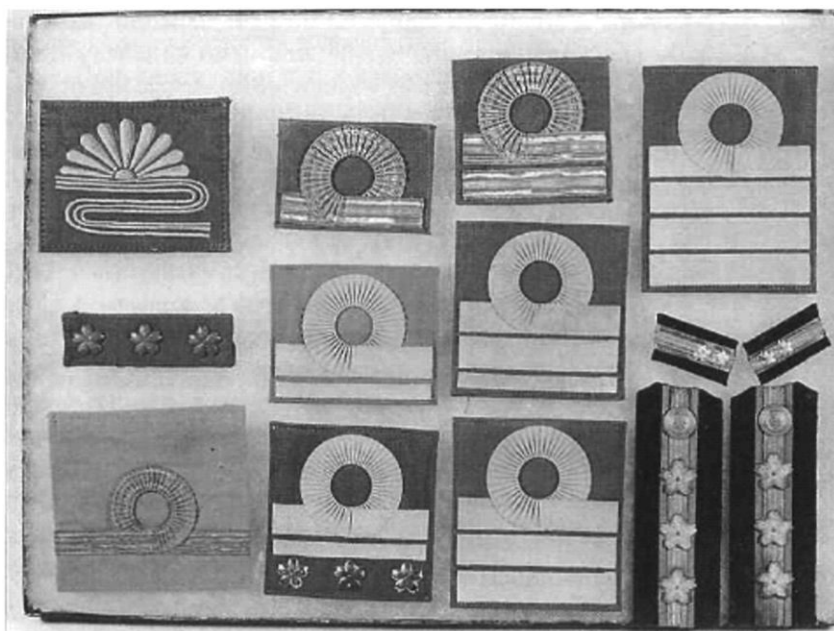


жественного ветра» — тайфуна, уничтожившего в 1281 г. монгольский флот Хубилай-хана, высланный для захвата Японии. С самого начала специальные самолеты атаки добились успеха. 25 октября 1944 г. они потопили два американских легких транспорта и повредили еще шесть, а также несколько небольших военных судов. Счет камикадзе пополнялся вплоть до самого конца войны.

С 6 апреля по 22 июня 1945 г. японской армейской и морской авиацией было подготовлено и проведено с Окинавы десять таких налетов. Эти массовые налеты-самоубийства с целью потопления судов США и других стран антияпонской коалиции получили наименование *Кикусуи*. Это слово составлено из двух: *кику* (цветок хризантемы) и *суй* (вода). Знак плывущей хризантемы помещался на хвостовой части самолетов и на знаках различия, флагах и *хатимаки* — налобных повязках. Знак *кикусуи* размещали также на рубках подводных лодок и корпусах *кайтен* — управляемых торпед.

В древней Японии *кикусуи* был фамильным гербом клана Кусуноки. Согласно истории семейства, этот герб восходит к 1331 г., когда император Годиаго опустил цветок хризантемы в чашу с вином и передал ее родоначальнику семьи Масасиге Кусуноки (1294-1336) со словами: «Пусть славу о ваших свершениях передают из уст в уста тысячу лет. Верный навсегда».

В 1331 г. император Годиаго (1288-1399) из Южного двора замыслил восстание против Камакуры, намереваясь восстановить прямое императорское правление. Годиаго начал военную кампанию, поддержанную с моральной и военной стороны таким приверженцем законности, как Масасиге Кусуноки, стоявшим во главе всего клана. Восстание было успешным и привело к отречению правления регента Ходзэ, поддерживавшего сёгунат Камакура. Это привело к недолгому восстановлению власти императора в эпоху Кемму (1334-1336). В 1336 г. Масасиге Кусуноки в последний раз вступил в бой за своего императора в битве при Минатогава (вблизи Кобе), где он располагал всего 300 самураями против десятипре-



Нарукавный знак кикусуи («плывущая хризантема» — вверху слева) представлен со знаками различия чинов морской авиации (1934-1945), парой нашивок на воротник и парой погон с голубыми авиационными кантами. (Шелтон Йокомидзо)

восходящего противника. Масасиге понимал, что силы неравны, но не отступил, погибнув в безнадежном бою. После Годайго уже ни один император не получал реальной власти, пока в 1868 г. на престол не взошел Мейдзи — дед императора Хирохито.

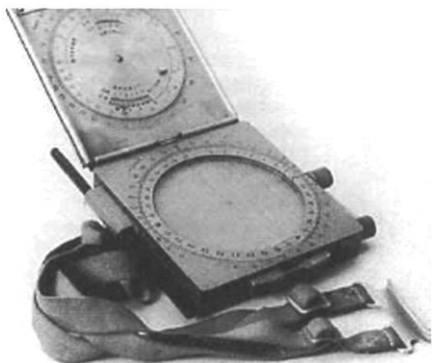
По традиции Масасиге Кусуноки считался образцом верности трону, или «Верности перед лицом поражения». 6 и 7 апреля 1945 г., в духе традиций Кусуноки, против флота противников Японии была начата кампания *кикусуи*, в которой было задействовано 355 самолетов наземной и морской авиации. С самого начала кампания была обречена на провал, поскольку американские и британские средства воздушного наблюдения, наводимые с помощью радаров, окружали японский авианосный флот и отслеживали все перемещения задолго до его выхода к целям. Результатом были высокие потери, понесенные обеими сторонами.

НАВИГАЦИОННЫЕ ЛИНЕЙКИ

Пилоты и штурманы применяли навигационные линейки с ветрочетами для прокладки курса.

Навигационная линейка с ветрочетом представляла собой круглую подвижную линейку с приспособлением для отметки направления ветра. Она использовалась при проведении следующих (и ряда других) расчетов:

- Время, скорость и расстояние полета
- Реальная скорость (с поправкой на ветер)
- Высота полета по атмосферному давлению
- Высота полета по плотности воздуха
- Уровень потребления горючего и мощности двигателя
- Реальная температура.



Навигационная линейка с ветроучетом Тип 4 фиксировалась на бедре летчика и была наиболее практичным навигационным вычислительным устройствам из всех, использовавшихся японской морской авиацией в военный период. Обратите внимание на карандаш, в матерчатом держателе слева от корпуса.

Пилоты и штурманы японской морской авиации тщательно обучались пользованию навигационными линейками, поскольку значительная часть их маршрутов пролегла над открытым морем. Хотя пилоты армейской авиации тоже знакомились с работой с такими приборами, для них это имело меньшее значение: они ориентировались по картам и путем непосредственного наблюдения местности.

В морской авиации применялись следующие типы навигационных приборов:

- Навигационная линейка Тип 4 (крепившаяся на бедре)
- Тип 2 (ручная, в виде «весла»)
- Навигационная линейка для пикирующих бомбардировщиков (также крепившаяся на бедре)
- Чертежная доска.

Модель Тип 4

Ранние образцы навигационных линеек Тип 4 делались из высококачественного легкого алюминиевого сплава. Металл полировался либо покрывался матовой черной краской. С помощью эластичных ремешков и застежки с крючком и ушком летчик крепил линейку на бедре чуть выше колена. Линейка имела футляр в виде рамки, который можно было снять и использовать для хранения карт или документов. Узкая петля длиной 3, 5 см слева предназначалась для крепления карандаша. В целом линейка Тип 4 была наиболее практичным и широко распространенным навигационным прибором среди всех, применявшихся в японской морской авиации в период Второй мировой войны. Верхняя часть линейки, служившая крышкой прибора, откидывалась на петлях. Нажатием центральной кнопки снимался запор вращающейся циркулярной линейки. Верхняя часть прибора применялась для проведения вычислений:

- Времени, скорости и расстояния полета
- Реальной скорости (с поправкой на ветер)
- Высоты полета по атмосферному давлению
- Высоты полета по плотности воздуха.

В нижней части прибора располагалось замутненное пластиковое окно круглой формы, под которым размещалась тканевая подложка с нанесенной на нее разметкой в виде решетки с цифровыми обозначениями. Разметка использовалась для решения задач по взаимодействию и выходу в назначенную точку. На поверхности пластика карандашом можно было наносить пометки и производить вычисления: карандашный след легко стирался.

Линейка устанавливалась путем вращения головки в нижнем правом углу. Вращением центральной головки пилот или штурман мог вращать внутренний круг прибора, на котором располагались деления картушки компаса и направления ветра. Наружное азимутное кольцо имело 10-градусную разметку с основными направлениями сторон горизонта (север, юг, запад, восток), обозначенными латинскими литерами N, S, E и W. Промежуточные деления обозначались цифрами (например, «26» соответствовало 260°). Нижняя часть линейки предназначалась для решения следующих задач:

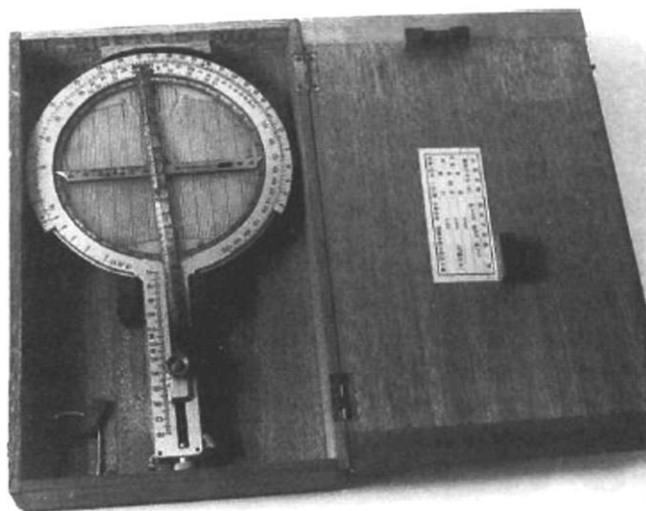
- Вычисления треугольника по ветру (скорости относительно поверхности и дрейфа)

- Поиска заданной точки и выхода в точку встречи.

Переносная навигационная линейка Тип 4 использовалась также при вычислении:

- Уровня потребления горючего
- Мощности двигателя.

Ранние образцы навигационных линеек (1937—1942 г. выпуска) можно отличить по алюминиевой пластинке, на которой обозначена модель прибора (Тип 4) и название фирмы-производителя (Симацу или Сокукиса). Там же проставлялась дополнительная информация — серийный номер прибора, дата изготовления и знак приемки навигационного прибора. Навигационные линейки Тип 4, выпускавшиеся с 1942 по 1944 г., имели подобные таблички, но изготовленные из пластика. На линейках, выпущенных в конце 1944 г. и позже, соответствующие данные проставлялись по трафарету.



Ручная навигационная линейка Тип 2 (в форме ракетки) в ящике для хранения.

Модель Тип 2

Ранние образцы навигационной линейки Тип 2, выпущенные в 1937 — 1940 г., делались из латунных и стальных деталей и отличались высоким качеством отделки.

Внешне эти простейшие линейки напоминали веер или ракетку для настольного тенниса. Они снабжались латунной пластинкой с выгравированными характеристиками: там была обозначена модель линейки («Тип 2»), фирма-производитель (Симацу или Сокукиса), дата выпуска, серийный номер, знак приемки комиссии флота. Эти линейки были тяжеловатыми, особенно если учесть, что предназначались для использования в самолетах, для которых масса груза является важнейшим фактором. Неиспользуемую линейку можно было зафиксировать имеющейся на ней цепочкой с крючком.

В ходе войны, по мере нарастания недостатка в металле, навигационная линейка Тип 2 превратилась в прибор, который обычно называют Типом 3. Линейки Тип 3 (выпускавшиеся с 1941 г.) весили меньше, поскольку изготавливались из алюминия и дерева.

Пластинки на коробках прибора также стали делать из алюминия, а к концу войны они стали пластиковыми; самые последние линейки снабжались коробками с техническими данными, проставленными по трафарету.

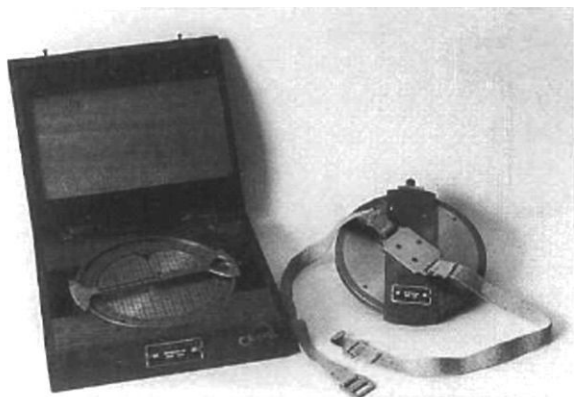
Отсутствие скользящего кольца ограничивало использование линеек Тип 2 и Тип 3 выполнением следующих задач:

- Вычисления треугольника по ветру (скорости относительно поверхности и дрейфа)

- Поиска заданной точки и выхода в точку встречи.

В линейках Тип 2 и Тип 3 использовались такие же разметки, как и в нижней части прибора Тип 4.

Бывшие пилоты морской авиации Сакаи Сабуро, Садаму Комати и Такео Танимицу описывали навигационные линейки Тип 4 и Тип 2, не



Две навигационных линейки для пикирующих бомбардировщиков. Линейка слева уложена в ящик для хранения с табличкой с технической информацией (Дейв Хукер). Линейка справа показана с нижней стороны. Хорошо видны ляжки для фиксации инструмента на бедре и табличка с техническими данными. (Гари Найла)

Чертежная доска Тип 2. Такие чертежные доски, как и навигационные линейки, в период войны выпускались фирмами Shimazu и Sokukisha.



вспоминая каких-либо заметных преимуществ одного типа перед другим. Правда, Сакаи упомянул, что линейка Тип 2 была удобна в кокпите самолета при сильной жаре: ею можно было обмахиваться, как веером...

Навигационная линейка для пикирующих бомбардировщиков

На табличках с техническими данными таких навигационных линеек иероглифами вписывалось обозначение «Для пикирующих бомбардировщиков». Эти навигационные приборы были довольно неуклюжими по конструкции и предназначались для крепления на бедре летчика. Они крепились чуть выше колена при помощи двух эластичных лямок и пряжки с зубцом и прорезями. Основной деталью прибора был алюминиевый диск с нанесенной сеткой, подобный описанному ранее. Основные стороны горизонта (N, S, E и W) обозначались красным, тогда как промежуточная градуировка наносилась черными метками. Красным контуром на приборе обозначался самолет, продольную ось которого (нос-хвост) следовало совместить с продольной осью бомбардировщика (так называемой осью прицеливания).

Навигационные линейки для пикирующих бомбардировщиков могли использоваться только для:

- Вычисления треугольника по ветру (скорости относительно поверхности и дрейфа)
- Поиска заданной точки и выхода в точку перехвата.

На табличке прибора проставлялись фирма-производитель (Симацу или Сокукиса), дата выпуска, серийный номер, знак приемки комиссии флота.

Чертежная доска

Чертежная доска представляла собой доску из древесины размером примерно 45x40 см (размеры могли варьировать) с алюминиевой или пластиковой рамкой. Карта или документ легко фиксировались между доской и рамкой. В нижней части инструмента крепилась рейшина с закрепленным на свободном конце пластиковым транспортиром с визиром. Красными метками на транспортире обозначались основные стороны горизонта (N, S, E и W) и промежуточная градуировка.

Доска использовалась для прокладки курса между заданными точками. Такие инструменты применялись в основном штурманами высотных бомбардировщиков, но иногда их использовали и ведущие групп истребителей.

На чертежных досках ранних лет выпуска имелись алюминиевые дощечки, такие же, как у навигационных линеек Тип 2, с обозначением фирмы-производителя (Симацу или Сокукиса), даты выпуска, серийного номера и знака приемки комиссии флота. Доски, выпускав-

шиеся в конце войны, несли ту же информацию, написанную краской по трафарету.

ПЕРЕГОВОРНЫЕ УСТРОЙСТВА. НАУШНИКИ. ЛАРИНГОФОНЫ И КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ

После Первой мировой войны японские Вооруженные силы проявили большой интерес к изучению различного рода технологий. В 20-е и 30-е гг. они требовали от своих союзников все новую и новую техническую информацию и технологические разработки.

К 1930 г. японская армейская и морская авиация приняла на оснащение британский вариант акустических переговорных устройств системы Госпорта. Переговорное устройство представляло собой гибкий резиновый шланг с металлическим приемным наушником, зафиксированным в летном шлеме. Свободный конец шланга выводился в смежный кокпит, где соединялся с конусом, обращенным широкой частью ко рту второго члена экипажа. Переговорный конус можно было надеть на шею с помощью лямок или же вставить в держатель внутри кокпита.

Сначала переговорные устройства такого типа применялись в самолетах с открытыми кокпитами при проведении тренировочных полетов; передавая сообщение напарнику, летчик должен был кричать во весь голос. К началу Второй мировой войны акустические переговорные устройства были модифицированы. Эксперименты с различными вариантами алюминиевых переговорных конусов, снабженных кожаными эластичными прокладками для уменьшения вибрации, позволили значительно повысить качество передачи сообщений.

Японские варианты конусов системы Госпорта в большинстве случаев не имели маркировки, но до наших дней уцелело несколько образцов, отделанных кожей, с рельефным фирменным знаком *Iida & Takashimaya*.

В годы Второй мировой войны радиосвязь с базой (наземным аэродромом или авианосцем) или между самолетами была еще недостаточно отработанной и часто страдала от статического электричества. Статические помехи усиливались при увеличении расстояния от передатчика, при атмосферных разрядах; причиной их были и конструктивные особенности радиоаппаратов того времени. Старшина 1-й статьи Сакаи Сабуро в разговоре с автором признался, что радиосвязь в годы войны была постоянным источником нервного напряжения, и в ходе беседы изобразил, как в ярости вырывает радионаушник из своего летного шлема и швыряет его прочь.

В начале войны японские техники обнаружили, что неэкранированный штепсельный контакт радиостанции, установленной на самолете, сам по себе является источником радиопомех, особенно на самолетах с двигателем, расположенным в носовой части. После того как штепсельные контакты начали экранировать, статических помех стало меньше.

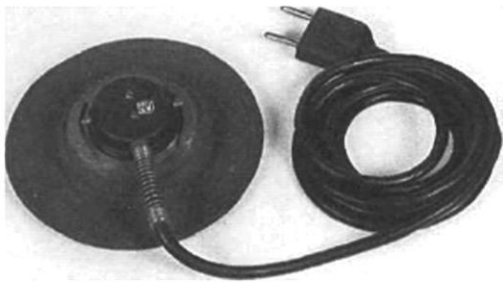
Американские летчики в бою во многом полагались на радиосвязь, но японские пилоты этого не делали. Наоборот, из-за низкого качества своей радиоаппаратуры и чтобы снизить опасность пленки противником, они



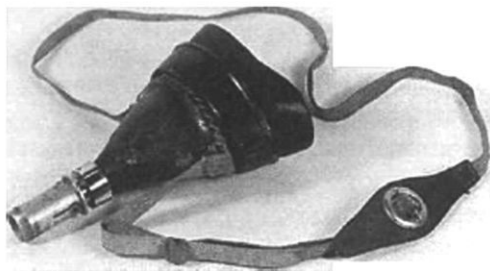
*Старшина 2-й статьи
Есинари Кинпати из 302-й
кокутай с кислородной
маской Тип 2. (Ютака
Мариока)*



*Металлическая кислород-
ная маска морской авиа-
ции Тип 2. (Шелтон Йоко-
мидзо)*



Наушник фирмы ТТК имел чехол из коричневого фетра, окружавший мягкую резиновую часть. Хорошо видны вывод электрического кабеля и вилка для подключения к бортовой аппаратуре.



Отделанный кожей переговорный конус системы Госпорта, с рельефным фирменным знаком фирмы Iida & Takashimaya. (Шелтон Йокоидзо)



активно применяли визуальную сигнализацию, подавая условные знаки руками. В большинстве случаев подача радиосигналов разрешалась только ведущему эскадрильи, а его ведомым разрешалось выходить в эфир только в критических ситуациях. Бой к таковым не относился. Японцы старались свести интенсивность переговоров к минимуму. Соответственно, во время боя они не использовали радио.

Самолеты воздушной разведки использовали радиосвязь «на ключе» по азбуке Морзе, поскольку радиотелефонная связь была ненадежной. Радиотелеграфные сообщения можно передавать на большие расстояния, чем голосовые, и они меньше подвержены помехам. Во время нападения на Пёрл-Харбор японский флот применял именно радиотелеграф.

С 1939 г. экипажи японской морской авиации применяли бакелитовые микрофоны, которые при передаче сообщения следовало удерживать рукой, и закрепленные в летных шлемах наушники — эти системы были разработаны фирмой *Toyo Telecommunication Equipment Company Ltd* (ТТК).

К 1942 г. ТТК разработала наушник из легкого коричневого фетра, окруженного мягкой резиной, со встроенным приемным устройством. Наушники такого типа плоско лежали на поверхности уха под летным шлемом, а на поверхности была видна только резиновая фиксирующая лента.

К концу 1942 г. ТТК разработала для японской морской авиации летные шлемы Тип 3 со встроенными наушниками (см. раздел «Летные шлемы»). Шлем Тип 3 снабжался также двойным бакелитовым ларингофоном и двумя D-образными застегками, располагавшимися ниже радионаушников. Эти застегки предназначались для крепления кислородной маски, но она так и не была выпущена.

Кислородные маски обычно выдавались и использовались экипажами средних бомбардировщиков, летавших на больших высотах. Японские кислородные маски разрабатывались на основе устаревших европейских образцов. Ранняя модель маски для морской авиации представляла собой

*Коротковолновые радиоприемники и передатчики для морской авиации выпускались фирмами *Tokyo Denki Kabushiki Kaisha* и *Tokyo Wireless Electric Company*. Слева: парные наушники, под ними — ларингофон на кожаном шейном ремешке. Справа вверху: внешний вид кислородной маски, покрытой бархатистой тканью. Видны изогнутая алюминиевая трубка для подачи наружного воздуха и вилка внутреннего микрофона. Внизу: крупным планом показана внутренняя часть воронки кислородной маски с выложенным тканью краем. Виден внутренний микрофон и S-образно изогнутая алюминиевая трубка для забора наружного воздуха. (Коллекция Гари Ормсби, фотография Грегори Бабича)*

неокрашенную алюминиевую треугольную раму с присоединенной к ней мягкой частью из фетра и кожи, которая надевалась на лицевую часть. К обеим сторонам маски приклепывались брезентовые лямки, а к ним крепилась пара эластичных лямок, охватывавших голову сзади. Если кислородная маска не использовалась, ее можно было сдвинуть вниз, повесив на шею. Для сообщения между членами экипажа в маске имелся встроенный переговорный конус системы Госпорта.

В ходе войны японские ВМС модифицировали кислородную маску: корпус стал алюминиевым, выкрашенным черной краской, а треугольная рама приобрела более мягкие очертания для лучшего соответствия контурам лица. Для более полного контакта с лицом летчика края рамы стали обшивать мягкой прокладкой из замши. В морской авиации применялась и резиновая кислородная маска, подобная тем, что применялись в армейской авиации. Она делалась из зеленовато-серой резины, сформированной по контурам лица, снабжалась бархатистой подкладкой и гофрированным шлангом из прорезиненного брезента. В месте соединения шланга с маской располагалась трубка с клапаном, позволявшая наружному воздуху поступать в маску и разбавлять подаваемый кислород. Маска удерживалась на голове двумя эластичными брезентовыми лячками, закрепленными по бокам. Некоторые варианты масок снабжались переговорными устройствами Госпорта. К концу 1944 г. из-за недостатка резины в Японии ВМС страны стали полагаться в основном на алюминиевые кислородные маски для пилотов высотных самолетов.

ВООРУЖЕНИЕ

В этой главе рассматривается только личное огнестрельное оружие, мечи и кинжалы.

Личное огнестрельное оружие

Перед Первой мировой войной в Японии была создана собственная модель револьвера, известная как Тип 26 (1893 г.). Револьвер оснащался ударно-спусковым механизмом двойного действия¹ и барабаном на шесть 9-мм патронов. Тип 26 представлял собой нечто среднее между ранним американским «Смит-Вессоном» и британским «Веблеем» МК1.

В 1906 г. офицер японской армии Намбу Кидзиро разработал первую модель 8-мм девятизарядного пистолета с автоматикой, использовавшей энергию отдачи ствола, и расположенным в рукояти магазином. Этот пистолет, внешне напомилавший немецкий «Люгер», получил обозначение «Тип Намбу», а в США стал известен как «Дедушка-Намбу». «Тип Намбу» был переработан в более совершенный «Папа-Намбу», а тот, в свою очередь, в 1925 г. превратился в Тип 14 (использовавший, впрочем, все те же 8-мм патроны).

В 1934 г. появился автоматический пистолет Тип 94 — шестизарядный, 8-миллиметровый. Это была недостаточно доработанная модель, к тому

¹ При нажмe на спуск одновременно взводился курок и проворачивался барабан револьвера. - *Прим. пер.*



Главный старшина Такео Танимицу со своими «приятелями» на Тайване, июнь 1945г. На шее — кислородная маска Тип 2 с наушником ТТК. Большая часть фетра, окружавшего наушник, срезана, чтобы наушник легче входил в летный шлем. (Такео Танимицу)



Пять образцов японского личного оружия. Слева вверху: Тип 14 со шнуром из стропы, под ним — флотский «Папа-Намбу» (на рамке затвора виден якорь). В центре — револьвер Тип 26. Справа вверху — пистолет Тип 94, внизу — браунинг Fabrique Nationale, поставлявшийся в Японию по закупкам. (Стив Хайама)

Модель 1910 (*Browning Fabrique Nationale — F/N*). Ударно-спусковой механизм работал от энергии отдачи ствола, запиравшегося кулачком: при обратном ходе ствола открывался затвор оружия. Тип Хамада выпускался в ограниченных количествах и оказался слишком дорогим в производстве.

До 1939 г. японская армия в небольших количествах закупала автоматические пистолеты «Браунинг», а также другие зарубежные образцы. По причине высокой стоимости импортного оружия, его могли получить только офицеры. В отличие от летчиков других стран, далеко не все пилоты японской морской авиации и члены экипажей брали в полет пистолеты. Японские летчики обычно рассматривали пистолет как «оружие самоубийства». В отличие от американских и немецких истребителей, для которых пистолеты были оружием самообороны, японские летчики относились к ним как средству, которое могло спасти от позорного плена.

При прохождении службы на авианосце пилоты и члены экипажей японской морской авиации получали пистолеты у оружейников корабля. При переводе на другое судно или на базу пистолет полагалось сдать.



Слева: Намбу «Лед», справа: Хамада. (Джон Цибро)

же, не дотягивавшая до Намбу Тип 14 по качеству исполнения и надежности.

В 1941 г. Хамада Бундзи создал свой автоматический пистолет — Тип Хамада, девятизарядный, под боеприпасы калибром 7,65 мм. Тип Хамада разрабатывался как личное оружие офицеров, которое должно было сменить пистолеты Тип 14 и Тип 94. Ударно-спусковой механизм этого оружия копировал принцип, использованный в бельгийском автоматическом пистолете Браунинга

Некоторые пилоты морской авиации, служившие на островных авиабазах, получали пистолеты в постоянное пользование или носили личное оружие, приобретенное за собственный счет. В отличие от армейских пилотов, летчики морской авиации носили свои пистолеты не в кобурах, а в полукруглых внутренних карманах на груди летных костюмов; если же оружие имело небольшие габариты, его засовывали в карман на голени брюк комбинезона. Иногда пистолеты снабжались шнурами с двумя кожаными антабками; эти шнуры надевали через шею, а само оружие опять же клали в карман комбинезона.

Старшина 1-й статьи Сакаи Сабуро вспоминал, что в период службы в Китае он носил помеченный флотским якорьком «Папа-Намбу». После

перевода на острова Тихого океана он получил браунинг F/N, который носил до конца войны. Старшина 1-й статьи Комати Садаму также рассказывал о полученном им браунинге.

Главный старшина Кавато Масахиро был вооружен пистолетом Тип 94 со шнуром, а старшина 1-й статьи Танимицу Такео — пистолетом Тип 14, также со шнуром. Танимицу рассказал также, что он снаряжал восьмизарядный магазин лишь пятью патронами, полагая, что этого будет достаточно, зато пружина подавателя не ослабнет.

В сентябре 1942 г. старшина 1-й статьи Минору Хонда совершил вынужденную посадку на острове Коломбангара вблизи Рабаула, где его окружила группа удивленных островитян. Не зная, как обернется дело, Хонда взял в одну руку мешочек со сладостями, а в другую — браунинг. Однако островитяне были настроены дружелюбно и во всем помогали Хонде в течение десяти дней, пока к нему не подспела помощь.

Мечи

Всем офицерам флота для церемоний полагалось иметь военные мечи. Это оружие не выдавалось: офицеры либо приобретали его через *Сюйкоша* (Клуб офицеров флота), либо использовали старинные фамильные клинки. Меч промышленного производства стоил от 10 до 20 йен, тогда как средняя стоимость меча ручнойковки в среднем составляла 280 йен. Офицер морской авиации Маеда Такёси носил фамильный меч стоимостью 1200 йен.

Старшины получали мечи от флота. Если офицер располагал фамильным или старинным мечом, то это оружие полагалось носить в стандартных ножнах Японской армии: на флоте мечи носили в ножнах с двумя кольцами для пассиков португалии, армейские ножны имели одно кольцо. Офицеры-пилоты армейской авиации иногда брали мечи в полет как знак своего положения — подобно тому, как британские офицеры использовали трости. Брали мечи в полет и в качестве талисманов.

Пилоты истребительной морской авиации, однако, этой традиции не следовали: в кабинах их самолетов не было мечей по двум причинам. Первой была элементарная теснота кабин истребителей: загромождать их посторонними предметами было слишком опасно. Вторая причина была серьезнее: сталь клинка имела достаточно большую массу и вызывала помехи самолетного компаса, а поскольку летчикам приходилось ориентироваться над большими водными пространствами только по приборам, такие отклонения могли стать фатальными. Тем не менее пилоты и экипажи средних бомбардировщиков палубной авиации зачастую брали мечи в кабины своих машин.

Поскольку в японском флоте не существовало официально установленных индивидуальных наград за отвагу и служебные отличия для живых (только мертвый мог стать героем), некоторые адмиралы взяли дело в свои руки. Адмирал Кусака Дзинити, командовавший 11-м воздушным флотом в Рабауле, вручал отличившимся пилотам большие свитки с цитатами и длинные *меча-катана* в деревянных ножнах, украшенных иерог-



Фотография четырех летчиков морской авиации, сделанная примерно в 1939г. Пилот слева засунул своего «Папу» Намбу за лямку спасательного жилета; шнур пистолета пропущен подмышкой и охватывает шею. Пилот справа держит в руке «Браунинг», также снабженный шнуром. (Сабуро Сакаи)



Фотография старшины Такео Танимицу, сделанная на борту авианосца «Дзюньо» в мае 1942г. Пистолет Тип 14 получен в корабельном арсенале. При переводе на другое место службы пистолет был сдан. (Такео Танимицу)



Два офицера морской авиации готовятся подняться в самолет, примерно 1943 г. Оба при мечах, одеты в зеленую служебную униформу для тропиков и летные сапоги. (Роберт Рольде)

лифическими надписями. Среди известных награжденных были главный старшина Нисидзава Хироёси и старшина 1-й статьи Кудо Сигетоси. Офицеры-летчики морской авиации надевали свои мечи при наземных построениях и церемониях.

Старшина Янагия Кендзи, пилот сопровождения адмирала Ямамото, имел офицерский меч, который купил во время войны. Хотя ему было позволено приобрести меч, он не мог его носить, поскольку не был офицером. Позже Янагия сказал, что использовал меч для того, чтобы рубить папайю и другие фрукты в Рабауле. При каких обстоятельствах это было сказано, остается неизвестным.

С конца октября 1944 г. и до конца войны существовала группа пилотов морской авиации, бравших мечи в кабины своих самолетов. В свои последние самоубийственные атаки камикадзе всегда шли при мечах.

Кинжалы

При выпуске из военно-морского училища новоиспеченному офицеру вручался кинжал установленного образца. Кинжал имел однолезвийный клинок с гардой; деревянная рукоять обтягивалась кожей ската или акулы (самё) и оборачивалась латунной проволокой. До 1939 г. ножны обтягивались черной или коричневой полированной кожей ската или акулы и увенчивались латунными устьем и наконечником. С 1940 г. ножны все чаще стали покрывать коричневой или черной коровьей шкурой. В верхней части ножен с каждой стороны крепилось по узкому латунному кольцу, так что кинжал можно было носить на поясной портупее с пассиками, подвешивая его слева под форменным мундиром. Неизвестно, брали ли в полет подобные кинжалы летчики морской авиации.

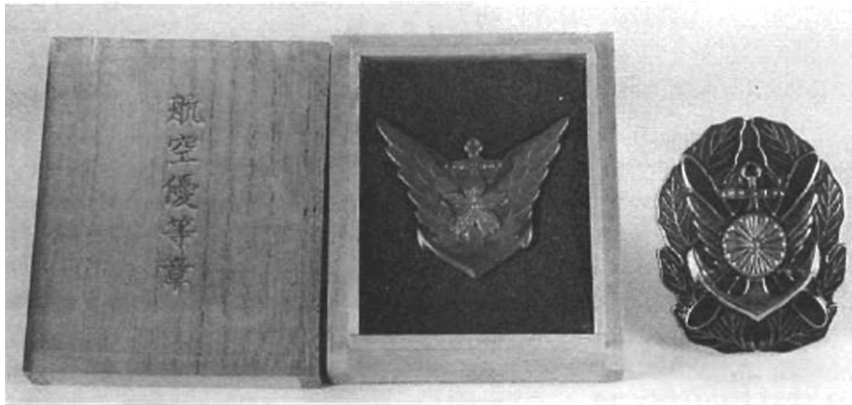
После формирования Подразделений специальных атак — камикадзе — 25 октября 1944 г. (командир — вице-адмирал Ониси Такедзиро), каждому пилоту-добровольцу в обязательном порядке вручался кинжал-танто. Эти кинжалы также были однолезвийными, но без гарды, и имели простую деревянную рукоять и такие же ножны.

Часто на ножнах иероглифами выводили изречения об отваге и воинской доблести. Такие кинжалы иногда вручались пилотам в ходе самурайских церемоний как символический дар, намекая, что в случае необходимости летчик должен совершить ритуальное самоубийство (*сэнтуку* или *харакири*), вспоров этим клинком живот. Вручение кинжала было чисто церемониальной процедурой, реального боевого значения это оружие иметь не могло. Не существует также и документальных свидетельств относительно того, чтобы кто-то из пилотов-камикадзе совершил *сэнтуку* или *харакири* при выполнении своей миссии.

РАЗЛИЧНЫЕ АКСССУАРЫ ЛЕТНОГО СОСТАВА

Пристежки пилотов морской авиации

В разделе, посвященном знакам различия, мы уже рассмотрели форменные знаки специальности и/или квалификации служащих японского ВМФ — с начала 1920-х гг. они выпускались в виде матерчатых нашивок, которые полагалось носить на рукаве служебной униформы.



Слева: пристежка второго класса (с коробкой) пилота, закончившего Высшие летные курсы (Гари Найла) Справа: пристежка первого класса пилота, закончившего Высшие летные курсы. (Александр МакИвер)

После прохождения курса начального обучения матрос добровольно или по распоряжению командования направлялся для получения военной специальности и/или квалификации. Для дальнейшего обучения по многим специальностям, в том числе летным, следовало сдать вступительный экзамен: зачислялись только получившие высшие баллы. После прохождения курсов (артиллерийские, оружейников, механиков и т. п.) матрос мог продолжить углубленное изучение соответствующей специальности. В этом случае он получал право на ношение знака-пристежки классного специалиста.

Ранние образцы пристежек классных специалистов делались из латуни или другого металла. На них имелось изображение, символизирующее ту или иную военную профессию: подводная лодка, строение, взрыв и т. д. В отличие от медалей, таких, как Знак Восходящего солнца или Священного сокровища, пристежки не рассматривались как важные награды и не снабжались ленточками. Пристежки с удостоверениями хранились в небольших деревянных коробках и вручались во время относительно скромных церемоний.

Пристежки рассматривались как отметка за заслуги. Владельцы надевали их редко — только при церемониях или специальных случаях. Имелось две пристежки, вручавшихся летчикам морской авиации.

Пристежки имели первый и второй классы. Пристежка летчика или пилота 1-го класса имела размер 5,7х3,8 см, снабжалась никелированной застежкой, и на лицевой стороне несла изображение венка из зеленой эмали с коричневым четырехлопастным пропеллером. В центре композиции находился вертикально расположенный серебристый якорь с двумя лапами, а поверх него — императорская хризантема. Пристежка пилота или летчика 2-го класса представляла собой серебристый якорь с коричневыми металлическими крыльями, поверх которых располагался золотистый цветок сакуры. Ранние пристежки 2-го класса изготавливались из высококачественной латуни, затем их стали делать из легких металлических сплавов, а крылья покрывать коричневой краской.

Пилоты, с которыми автор разговаривал в период подготовки этой книги, не знали о подобных пристежках. На сегодняшний день не известно, сколько пристежек было вручено и за какие заслуги.

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	3
ЛЕТНЫЕ ШЛЕМЫ	4
ЛЕТНЫЕ ОЧКИ	6
ЛЕТНЫЕ ШАРФЫ	11
ЛЕТНЫЕ КОСТЮМЫ	12
ЛЕТНЫЕ САПОГИ	14
СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ	17
ПЕРЧАТКИ	20
ПАРАШЮТНЫЕ ОБВЯЗКИ И ПАРАШЮТЫ	23
ЛЕТНЫЕ НАРУЧНЫЕ И ПРИБОРНЫЕ ЧАСЫ	28
ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ ЛЕТНОГО СОСТАВА	48
НАВИГАЦИОННЫЕ ЛИНЕЙКИ	53
ПЕРЕГОВОРНЫЕ УСТРОЙСТВА, НАУШНИКИ, ЛАРИНГОФОНЫ И КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ	57
ВООРУЖЕНИЕ	59
РАЗЛИЧНЫЕ АКСЕССУАРЫ ЛЕТНОГО СОСТАВА	62

Научно-популярное издание

Элитные войска

Г. Нила

Униформа и снаряжение японской морской авиации 1937-1945

Заведующий редакцией *О. В. Сухарева*
Ответственный редактор *К. А. Залесский*
Технический редактор *Е. П. Кудиярова*
Корректоры *И. Н. Мокина* и *Л. В. Савельева*
Компьютерная верстка *К. С. Парсаданяна*

ООО «Издательство Астрель». 143900, Московская область, г. Балашиха, пр. Ленина, 81

ООО «Издательство АСТ». 667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 28

Наши электронные адреса: WWW.AST.RU. E-mail: astpub@aha.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов на ФГУПП
ордена Трудового Красного Знамени «Детская книга» МПТР РФ.
127018, Москва, Сушевский вал, 49.

Впервые в России!

*Издательство «АСТ»
предлагает книги уникальной
военно-исторической серии*

ЭЛИТНЫЕ ВОЙСКА История. Вооружение. Тактика

Книги посвящены элитным частям армий разных времен и народов. Особое внимание уделяется подготовке бойцов, их действиям в бою, снаряжению, вооружению и униформе. Авторы детально воссоздают картину становления бойца и особенности его службы. Серию отличают глубокая проработка темы, широта и новизна привлекаемых архивных материалов, историческая достоверность. Все книги дополнены уникальными фотографиями из государственных и личных архивов, цветными иллюстрациями, дающими полное представление об элитных частях армий мира. Серия адресована широкому кругу читателей, увлекающихся всемирной военной историей.

В серии вышли:

Парашютисты США. 1941-1945

Морская пехота США. 1941—1945

Африканский корпус. 1941—1943

**Немецкие горнострелковые
и лыжные части. 1939—1945**

Подводный флот Германии. 1914—1945

**Униформа и снаряжение японской
морской авиации. 1937—1945**

ISBN 5-17-020365-9

ИНН 775016975 ЗАО «СказкиноТорг»
УЕО Униформа и снаряжение япон

Цена: 198руб.00коп.



9 785170 203659 11.11.03