

**Л.М. Ямпольська,**  
Харківський національний педагогічний університет  
імені Г.С. Сковороди

## **ФЕНОМЕН КАМІКАДЗЕ В ІСТОРІЇ РОЗВИТКУ ЯПОНСЬКОЇ АВІАЦІЇ ПЕРІОДУ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ**

За тривалий час історії війн можна знайти безліч прикладів того, як солдат відправляли на смерть, використовуючи як «гарматне м'ясо». Причини таких наказів були різними, як і способи їх виконання, але спільною залишалася зневага до смерті, яку проявляли воїни. Історія Японії густо ілюстрована такими випадками, оскільки нащадків самураїв завжди навчали, що обов'язок слід виконувати за будь-яку ціну, навіть із ризиком для власного життя. Чому ж у сучасній японістиці не вщухають суперечки навколо історії формування «Спеціального ударного корпусу Божественного вітру» – камікадзе?

Незважаючи на те, що в зарубіжній і сучасній російській історичній науці існує широке коло наукових праць, дотичних до вказаної проблеми, комплексні ґрунтовні праці з історії формування і розвитку корпусу камікадзе відсутні. Неоднозначними є і визначення причин виникнення корпусу, питання соціального складу та мотивації пілотів-смертників, з'ясування результативності таких атак тощо. При написанні статті автором використані дослідження західних істориків, зокрема Ж. Блона [1], Дж. Ловрета [13], С. Сигрейва [17], Ф. Шермана [21], японських авторів Р. Іноуті, Н. Тадасі [5], Я. Кувахара [11], Т. Хатторі [20] та ін. На окремі аспекти проблеми пролили світло праці сучасних російських істориків Ю. Іванова [4], Ф. Перфілова [15], І. Шмельова [22] та ін.

Завдання нашого дослідження – проаналізувати витоки, сутність, динаміку розвитку і значення унікального явища в історії японської та світової авіації – камікадзе – на завершальному етапі Другої світової війни (1944-1945 рр.).

До початку бойових дій на Тихому океані періоду Другої світової війни японська авіаційна індустрія була недостатньо відомою на Заході, незважаючи на те, що японці вже чотири роки вели бойові дії в Китаї. Американські фахівці вважали, що японці були в змозі розробляти лише застарілі копії західних машин. Справді, ще незадовго до початку Другої світової війни літаки іноземних марок активно купувалися японцями, що й забезпечило їм «трамплін» для прориву у розробці власних машин. Разом із стрімким розвитком японської авіації у перші півроку війни на Тихому океані, для союзників прийшла пора болючих переоцінок потенціалу свого супротивника: почуття безумовної переваги змінилося повагою до продукції японської авіаіндустрії і японських пілотів [1, с. 213]. Саме авіація забезпечувала боєздатність японської Імператорської армії та ефективність її дій на початковому етапі війни (до травня 1942 р.). Серед низки найбільших японських концернів слід відзначити роль Міцубісі, який розробив

найвідоміший літак всієї Тихоокеанської кампанії – «Міцубісі Зеро», який брав участь в усіх повітряно-морських баталіях воєнного періоду. Проте впродовж усієї війни авіаційна промисловість Японії мала значні проблеми з сировиною, і незважаючи на кількість випущеної продукції, все ж таки на завершальному етапі війни (1944-1945 рр.) японці не втримали перевагу в небі. Спеціальні ударні підрозділи камікадзе стали останньою надією вищого командного складу Імператорської авіації переломити стратегічну ініціативу союзників на свою користь і уникнути ганебної капітуляції.

Аналізуючи причини створення підрозділів камікадзе – нового явища в історії не лише японської, а й світової авіації, більшість істориків акцентують увагу на різкому погіршенні економічної ситуації в Японії у 1944 р. Транспортний флот імперії вже не забезпечував її потреб: його чисельність зменшувалася через удари американських підводних човнів і авіації. У порівнянні з 1942 р., у 2 рази скоротилося постачання пального, знизилася виплавка сталі, чавуну, міді, алюмінію. Японська промисловість відчайдушно шукала виходу: для отримання пального переганяли спирт із солодкої картоплі, для отримання мастил переробляли коріння сосни [2, с. 12]. На потреби воєнної промисловості йшло все, що містило у своєму складі кольорові метали, навіть були переплавлені мідні ворота храму Ясукуні. Однак ці заходи практично не давали результатів – японська воєнна індустрія вже не могла витримувати конкуренції з американською, а Імператорська армія і флот отримували, починаючи від битви біля атолу Мідуей влітку 1942 р. поразку за поразкою.

Іншою важливою причиною створення «нової зброї» Японії були катастрофічні втрати досвідчених пілотів. Льотні школи не встигали готувати заміну загиблим «асам». У довоєнній Японії висококваліфікованим вважався льотчик, котрий мав не менше 700 годин льотної підготовки. Програма підготовки пілота була розрахована на термін 4-5 років. У курсанти набирали юнаків з 15-17 років. За цей час майбутній «ас» повинен був закінчити курс загальноосвітньої середньої школи, 14 місяців загальної і не менше 12 місяців спеціальної льотної підготовки. Імператорський флот також здійснював набір курсантів з числа офіцерів або мічманів. Вони проходили навчання впродовж 12 місяців. Проте даній категорії пілотів треба було пройти не менш ніж однорічний курс навчання для отримання кваліфікації пілота авіаносної авіації [8]. Коли в 1940 р. молодий лейтенант Такахасі Такецу запропонував капітану 2-го рангу Окумія Масатаке, інструктору навчального авіакорпусу Касамігаура «План підготовки 15 000 пілотів», вище начальство відхилило його, назвавши «прожектерством». Натомість довелося скорочувати термін підготовки льотчиків-офіцерів спочатку з 12-ти до 10-ти, а потім і до 3-х місяців [8]. Такі пілоти практично не мали шансів залишитися в живих після зустрічі з досвідченими «асами» союзницької авіації.

Отже, аналіз ситуації з підготовкою пілотів призвів до необхідності планування самовбивчих атак. Вихід із становища, що склалося, запропонував у жовтні 1944 р., у розпалі боїв за Філіппіни, віце-адмірал Такідзіро Онісі, наполягаючи на створенні «Камікадзе Токубецу Кокекитай» –

«Спеціального ударного корпусу Божественного вітру» – льотчиків-смертників [22]. В англійській мові термін «камікадзе» закріпився завдяки японцям-емігрантам, що служили в американській армії [25, р. 43]. Потім війська союзників почали використовувати слово «камікадзе» для всіх видів самовбивчих атак, які використовувалися в японській армії і флоті періоду Другої світової війни (льотчиків, десантників, підривників, знищувачів танків, водіїв торпед, катерів-бомб тощо). У наш час прочитання ієрогліфів 神風 як «камікадзе» повернулося в Японію і вживається в якості назви пілотів-смертників. А загалом етимологія терміну «камікадзе», «сімпу» (з яп. *камі* – «божество», *кадзе* – «вітер») має глибоке історичне коріння і пов'язана з «божественним вітром» – тайфуном, який двічі – в 1274 і 1281 рр. – врятував Японські острови від монгольської армади хана Хубілая.

Таким чином, у свідомості японців сформувалася тверда впевненість у тому, що країну захищають національні боги і тому завоювати її неможливо [4, с. 325]. Шість з половиною століть повсюдно культивувалися міфи про «божественний вітер» та про «божественне» походження країни. Правлячі кола охоче вдавалися до них із пропагандистською метою. Популярність терміну «камікадзе» в Японії першої половини ХХ ст. можна довести хоча б тим, що цим словом був названий есмінець зразка 1905 р. і цілий клас есмінців 1921-1922 рр. Фірма «Хітачі» виробляла мотори «Камікадзе» для навчальних літаків. У квітні 1937 р. вся Японія раділа, коли льотчики Масасакі Іінума і Кендзі Тсукакосі встановили світовий рекорд швидкості на швидкісному зв'язкового літаку Кі-15 «Камікадзе», побудованої фірмою «Міцубісі» [24, с. 12].

Проаналізуємо динаміку створення підрозділів сімпу. Отримавши нове призначення (посаду начальника штабу з'єднання морської авіації, що обороняла Філіппіни), 19 жовтня 1944 р. віце-адмірал Такідзіро Онісі оголосив промову перед офіцерами 201-ї авіаційної групи: «Японія у великій небезпеці. Хто може врятувати Японію в небезпеці?.. Це ви – молоді люди з чистим і сильним духом. Я від імені ста мільйонів ваших співгромадян прошу вас про жертвовність... Ви вже боги, вільні від земних бажань. Ви повинні знати одне: чи буде ваш удар ефективним чи ні? Проте я особисто чекаю ваших зусиль і повідомлю результати імператору» [11, с. 24]. Більшість дослідників першим офіційним камікадзе вважають контр-адмірала Т. Аріму, командира 26-ї повітряної флотилії, який вилетів 15 жовтня 1944 р. на чолі групи зі ста літаків з аеродрому на Філіппінах для самовбивчої атаки проти американського авіаносця «Франклін». Однак, деякі історики схильні вважати, що першим пілотом-камікадзе був лейтенант Куно, котрий здійснив «виліт в один кінець» на чолі групи літаків 21 жовтня 1944 р. Ця дата стала початком масового застосування атак камікадзе проти американського флоту [2, с. 13].

20 жовтня 1944 р. був сформований перший підрозділ льотчиків-самовбивць. Його назва – «Камікадзе Токубецу Когекітай» – чудово відбивала сутність і характер дій спеціального підрозділу. Спочатку спеціальний ударний корпус складався всього з 26 винищувачів, з яких більша частина призначалася для таранних атак, а менша – для супроводу та

бойової охорони камікадзе [10]. До складу корпусу входили чотири групи, кожна з яких отримала колоритну назву: «Сікісіма», «Ямато», «Асахі», «Ямадзакура». Найбільш якісними бойовими машинами для здійснення атак камікадзе вважалися винищувачі «Міцубісі Зеро».

Дискусійним у сучасній японістиці є питання про принципи відбору до спеціального ударного корпусу та соціальну базу камікадзе. Хибною в сучасній зарубіжній, зокрема японській, історіографії визнається точка зору про те, що смертників вербували майже насильно. На перший план висувуються аргументи того, що потрапити до перших з'єднань корпусу спеціальних атак було нелегко через високий конкурс. У першу чергу, враховували льотний і бойовий досвід, проте важливого значення надавали й іншим чинникам, зокрема сімейному становищу претендентів [8]. На право зарахування до підрозділів камікадзе претендували і молоді пілоти, які щойно закінчили льотну школу, і досвідчені «аси», і старші офіцери та інструктори, які повинні були готувати льотчиків. Мотивація мала здебільшого патріотичні складові: бажання стати національним героєм; першим вступити в бій, що завжди було почесним для нащадків самураїв; віддати своє життя заради Батьківщини та імператора (ці поняття в синтоїзмі були ідентичними), щоб душа загиблого змогла потрапити у найбільш шанований синтоїстами храм – Ясукуні, в якому буде встановлена персональна мідна табличка з іменем героя (згідно з уявленнями синто, після своєї смерті камікадзе ставали воєнними божествами, духами-покровителями країни Ямато).

Але однозначної відповіді на питання про те, хто ставав камікадзе, у відомих нам наукових працях та джерелах немає. Це були молоді люди 17-24 років. Неправильно було б їх вважати ідеологічними чи релігійними фанатами. В середовищі камікадзе опинялися люди з різних соціальних верств, різні за поглядами і темпераментом. Умовно їх можна розділити на декілька підгруп. До першої категорії входили «спонтанні герої» – молодь, з дитинства вихована на самурайських традиціях. Як правило, вона належала до аристократичних родин, що культивували ідеологію «кокутай», або до середнього стану, відданому мілітарним ідеям, до якого входили родини з самурайськими витоками. Для цієї групи ідея патріотичного обов'язку визначала все життя, а смерть у бою була не лише можливою, але й бажаною. Другу категорію складали вихідці з різних соціальних груп із сильно розвинутими релігійними принципами – синтоїстськими і буддійськими. Для них відданість патріотичному обов'язку означала небагато, однак релігійні переконання робили їх чутливими до ідеї самопожертви як способу досягнення духовної рівноваги та приєднання до сонму священних пращурів. Третю групу камікадзе умовно можна назвати «прагматиками», оскільки вони виправдовували самовбивчі атаки, перш за все, завдяки їхній ефективності («Одна людина – одне судно»). Вони добре уявляли трагічну ситуацію, що склалася в країні, і без будь-якого патріотичного фанатизму чи релігійної екзальтації бачили в атаках камікадзе єдину можливість нанесення ефективних ударів по ворогу. Четверту групу поповнювали колишні студенти-новобранці, призвані на військову службу з університетів. Ця

категорія прагнула врятувати «обличчя» країни і свідомо жертвувала собою. Спокійні, серйозні, освічені і виховані, вони склали цвіт нації та щиро прагнули захистити Вітчизну від переважаючої сили ворога. Їх можна вважати героями і паралельно жертвами японського авторитарно-мілітаристського суспільства. До п'ятої групи можна віднести «зірви-голів» з кримінальним минулим. Маючи конфлікти з законом, вони обирали шлях самогубства в ім'я імператора та суспільства, і таким чином, перетворювалися на героїв [15].

У загальній масі льотчиків-камікадзе дослідники виділяють т. зв. «кітікай» – «божевільних», які горіли бажанням швидше здійснити самовбивчу атаку, страждали «манією суїциду» і фанатизмом. Друга група смертників – «сукейбей» («сластолюбці»), не відзначалася особливим пориванням здійснити «виліт в один кінець» [15]. Їм докоряли за те, що вони не поспішають зайняти своє місце в храмі Ясукуні і продовжують тішитися комфортним життям. Спірним питанням у сучасній японістиці став характер формування підрозділів «сімпу». Якщо спочатку загони камікадзе створювалися на добровільній основі, то пізніше, коли кількість добровольців скоротилася, самовбивчими японське командування стало оголошувати цілі підрозділи. При цьому льотчики опинялися в таких умовах, що у них, по суті, не було вибору. Подібний підхід до створення спеціальних підрозділів був характерним, перш за все, для армійської авіації.

Відповісти на запитання: чи були атаки «камікадзе» звичайним актом відчаю або організованим і спланованим способом ведення бойових дій – допомагають факти. 11 листопада 1944 р. один з американських есмінців врятував японського льотчика-камікадзе, який не зміг вразити ціль на своєму пікіруючому бомбардувальнику «Вел» і впав у море поруч із кораблем. Потрапивши в полон, пілот зізнався, що 27 жовтня командир ескадрильї, в якій він служив, оголосив своїм підлеглим про те, що їхній підрозділ призначається для виконання самогубних атак. Сам пілот вважав ідею таких ударів нерозумною. Льотчик не пройшов жодного спеціального тренування для виконання такого роду атак. У нього не було наміру померти, і пілот цілком щиро зізнався, що «ніколи не відчував бажання вчинити самогубство» [4, с. 334-335].

З самого початку існування підрозділів спеціальних атак був вироблений особливий ритуал прощання та атрибутика. Камікадзе носили таку ж форму, як і звичайні льотчики, проте на кожному із семи гудзиків були вибиті три пелюстки сакури. За пропозицією Т. Онісі, відмінним елементом екіпіровки камікадзе стали білі пов'язки на чоло – хатімакі. На них часто зображували червоний сонячний диск, а також виводили чорні ієрогліфи з патріотичними висловами, найбільш поширеним серед яких був напис: «Сім життів за імператора» [16]. Кожному смертнику урочисто дарувався самурайський меч, що долучало його до касты самураїв. Цей меч мав полегшити перехід у світ святих «камів», для цього камікадзе в момент смерті мав тримати його у руці. Безпосередньо перед стартом прямо на злітній смугі білими скатертями накривалися столи. За цим столом льотчик приймав із рук

свого командира чашку sake або простої води. Таким був давній самурайський звичай, коли воїнам пропонували випити води зі святого джерела. Після цього камікадзе зазвичай співали старовинну воїнську пісню «Ніхон гун кокоро» («Душа японської армії»). Траплялися випадки, коли льотчики брали з собою амулет загиблого товариша, який не зміг здійснити самовбивчу атаку. Так, наприклад, 21 березня 1945 р., направляючись у політ на чолі групи «Богів грому», лейтенант Міцухасі Кентаро повісив на шию білу шовкову торбинку з прахом Карійя Цутомі, що загинув під час тренувального польоту [22].

Відомий самурай і монах XVIII ст. Ямамото Цунетомо у творі «Хагакуре. Приховане у листі» так визначив сенс життя самурая: «Шлях самурая – це смерть. У випадку необхідності вибору між життям і смертю без вагань обирай останню. У цьому немає нічого складного. Просто зберись із духом і дій. Той, хто обрав життя, не виконавши свій обов'язок, вважається боягузом...» [23]. В унісон з настановами «Бусідо» звучить текст інструкції для кожного камікадзе перед вильотом: «Уявіть собі, що ви біля цілі. До неї зовсім близько. Ви бачите кожну заклепку на палубі ворожого корабля. Останні секунди... Вам здається, що ви летите в повітрі. Перед вами з'являється обличчя матері... А потім ви чуєте тихий звук, ніби розбили кришталеву вазу. Вас більше немає» [3]. Культ смерті визначав сутність життя «самураїв небес».

Останнім часом в історіографії з даної проблеми історики акцентують увагу не лише на духовних, але і на матеріальних аспектах: яку ж користь давала пілоту-смертнику участь у підрозділі камікадзе [8]. Самому льотчику та його родині був присвоєний титул «хомаре но ів» – «дуже поважні». Родичі загиблого отримували особливі привілеї: їм додатково виділяли продукти, підвищували пенсії, на всіх урочистих заходах надавалися почесні місця. У суспільстві, де домінує групова свідомість, подібні привілеї були досить істотними. Статус льотчика, який вступав до підрозділу спеціальних атак, теж змінювався. Камікадзе вважався майбутнім «гунсіном» (воєнним божеством) і тому вже за життя користувався певними пільгами. Він отримував підвищене грошове утримання, відпустку для прощання з рідними, покращене харчування. Як правило, всі камікадзе наказом імператора посмертно підвищувалися у званні на два ступені. Більшість із них посмертно нагороджувалися орденами Імперії, зокрема «Орденем Золотого Сокола» і «Орденем Вранішнього Сонця» [10].

Яким же був ступінь ефективності атак камікадзе? Дані японської та американської статистики докорінно відрізняються. Згідно зі статистичними даними джерел японського походження, до кінця Другої світової війни японською морською авіацією було підготовлено 2525 пілотів-камікадзе, ще 1387 надала армія. В результаті атак камікадзе був потоплений 81 корабель союзницького флоту і 195 пошкоджені у Філіппінській операції, битві в затоці Лейте, боях за Окінаву [5, с. 423]. Шалені атаки камікадзе тривали менш, ніж 10 місяців. На їх частку припала п'ята частина нападів на кораблі ВМС США і майже половина тоннажу американських військових і транспортних суден,

затоплених за період Другої світової війни на Тикоокеанському театрі воєнних дій. За даними статистики США, втрати склали всього 34 потоплених і 288 пошкоджених кораблів. 90% літаків-камікадзе збивалися на підльоті до цілі [24]. Проте, слід зазначити, що ні японська, ні американська статистика не викликають довіри, щоправда, з різних причин. Японські дані про результати атак ґрунтуються на бойових рапортах пілотів супроводу і військової розвідки, що точністю відзначатися не можуть. Американські дані, швидше за все, відображають уразливість глобалістського мислення США: і через кілька десятиліть потому американці не можуть визнати того, що в чесному поєдинку їхня воєнна машина не змогла подолати самурайський дух, результатом чого став початок атомної дипломатії наприкінці Другої світової війни.

Отже, найбільші втрати ВМФ США на Тихому океані були пов'язані саме з діями камікадзе. Їхня достатня ефективність стала результатом своєрідної тактики, що ґрунтувалася на наступному: нальоти здійснювалися одночасно з різних напрямків; камікадзе атакували кораблі, коли американські винищувачі знаходилися в іншому районі дій для відбиття звичайних нальотів японської авіації; під час денних операцій літаки, пілотовані льотчиками-смертниками, діяли під щільним прикриттям японських винищувачів; камікадзе, які діяли самостійно, здійснювали польоти на невеликій висоті, майже над водою, що допомагало їм ховатися від радіолокаційного спостереження; камікадзе мали атакувати лише достойну «мішень», в іншому разі вони мали повернутися на свій аеродром; більша частина вильотів здійснювалася у нічний час або за несприятливих погодних умов [9].

Таким чином, феномен камікадзе став основною відмінною рисою японської авіації від авіації країн-союзників періоду Другої світової війни. Він символізував принесення льотчиками-смертниками себе в жертву в ім'я імператора і своєї країни, відповідно до релігійно-ідеологічних основ синтоїзму та дзен-буддизму. Саме льотчики-камікадзе на завершальному етапі війни завдали великого клопоту союзницькому військово-морському флоту. Аналогічні акції масового вбивства не практикувалися жодною країною – учасницею конфлікту. Однак, Японська імперія так і не змогла здійснити свої колоніальні плани в Південно-Східній Азії та Тихому океані в період Другої світової війни і навіть відстояти територію островів від нападів союзницьких військ на завершальному етапі воєнних дій.

### Література

1. Блон Ж. Война в океанах. 1939 – 1945 годы / Ж. Блон; пер. с франц. И. Алчевеа. – М.: Вече, 2005. – 496 с.
2. Гісем О. Цей «божественний вітер» – камікадзе... / О. Гісем, А. Гусев // Історія в школі. – 2006. – № 5. – С. 12-16.
3. «Голоса моря». Прощальные письма японских камикадзе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kamikaze-tokko.narod2.ru/seki.html>.

4. Иванов Ю. Камикадзе: пилоты-смертники. Японское самопожертвование во время войны на Тихом океане / Ю. Иванов. – Смоленск: Русич, 2001. – 528 с.
5. Иногути Р. Божественный ветер / Иногути Рикихей, Накадзима Тадаси. – М.: АСТ: Ермак, 2005. – 653 с.
6. История войны на Тихом океане: в 5 т. Т. 5. – М.: Наука, 1958. – 487 с.
7. История Второй мировой войны 1939-1945: в 12-ти т. Т. XI. Поражение милитарской Японии. Окончание Второй мировой войны. – М.: Наука, 1980. – 496 с.
8. Камикадзе – боги без земных желаний. Исторический очерк о героях Второй мировой войны: в 2-х ч. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://leit.ru/modules.php?name=Pages&pa=showpage&pid=1448&page=3>.
9. Камикадзе: за и против [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://militera.lib.ru/memo/other/inoguchi\\_nakajima/20.html](http://militera.lib.ru/memo/other/inoguchi_nakajima/20.html).
10. Камикадзе: полет в один конец [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://fishki.net/comment.php?id=114619>.
11. Кувахара Я. Камикадзе / Ясуо Кувахара, Гордон Олред. – М.: Центрполиграф, 2004. – 165 с.
12. Лейко О.Ю. Камикадзе / О.Ю. Лейко. – М.: Наука, 1989. – 112 с.
13. Ловрет Дж. Ф. Секреты японской стратегии / Дж. Фредерик Ловрет. – Екатеринбург: У-Фактория, 2006. – 342 с.
14. Нимиц Ч. Война на море. 1939 – 1945 гг. / Честер Уильям Нимиц, Элмер Белмонт Поттэр. – М.: Русич, 1999. – 247 с.
15. Перфилов Ф. Божественный ветер» дул в одну сторону / Ф. Перфилов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.k2x2.info/istorija/100\\_velikih\\_tain\\_vtoroi\\_mirovoi/p81.php](http://www.k2x2.info/istorija/100_velikih_tain_vtoroi_mirovoi/p81.php).
16. Самураи небес [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://wunderwaffe.narod.ru/HistoryBook/Kamikaze/12.htm>.
17. Сигрейв Ст. Династия Ямато / Стивен Сигрейв. – М.: АСТ; Люкс, 2005. – 355 с.
18. Сила-Новицкая Т.Г. Культ императора в Японии: мифы, история, доктрины, политика / Т.Г. Сила-Новицкая. – М.: Наука, 1990. – 224 с.
19. Спешаковский А.Б. Религия синто и войны / А.Б. Спешаковский. – Л.: Лениздат, 1987. – 216 с.
20. Хаттори Т. Япония в войне (1941 – 1945) / Такусиро Хаттори. – М.: Полигон, 2000. – 880 с.
21. Шерман Ф. Война на Тихом океане / Фредерик Шерман. – М.: АСТ, 1999. – 288 с.
22. Шмелев И. Ветер отчаяния / И. Шмелев [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.testpilot.ru/espace/bibl/tm/1965/6/kam.html>.
23. Ямамото Цунэтомо. Хагакурэ («Сокрытое в листве») / Цунэтомо Ямамото; пер. Р.В. Котенко, А.А. Мищенко. – СПб.: Евразия, 2000. – 432 с.
24. Японские асы 1937 – 1945 гг. Армейская авиация. – М.: АСТ, 2006. – 112 с.



25. Axell Albert. Kamikaze. Japan's Suicide Gods / Albert Axell, Kase Hideaki. – London: Pearson Education, 2002. – 215 p.
26. Who Became Kamikaze Pilots, and How did They Feel towards Their Suicide Mission? [Electronic resource]. – Mode of access: <http://referat.nur.kz/v11765>.