

SCIENTIFIC COLLECTION INTERCONF+

No 99
February, 2022

THE ISSUE CONTAINS:

**Proceedings of the 4th
International Scientific
and Practical Conference**

INTERNATIONAL SCIENTIFIC DISCUSSION: PROBLEMS, TASKS AND PROSPECTS



**BRIGHTON, GREAT BRITAIN
19-20.02.2022**



InterConf
Scientific Publishing Center

SCIENTIFIC COLLECTION «INTERCONF»

№ 99 | February, 2022

THE ISSUE CONTAINS:

Proceedings of the 4th International Scientific and Practical Conference

INTERNATIONAL SCIENTIFIC DISCUSSION: PROBLEMS, TASKS AND PROSPECTS

BRIGHTON, GREAT BRITAIN

19-20.02.2022

GREAT BRITAIN
2022

UDC 001.1

S 40 *Scientific Collection «InterConf», (99): with the Proceedings of the 4th International Scientific and Practical Conference «International scientific discussion: problems, tasks and prospects» (February 19-20, 2022). Brighton, Great Britain: A.C.M. Webb Publishing Co Ltd., 2022. 947 p.*

ISBN 978-0-86189-342-3

DOI 10.51582/interconf.19-20.02.2022

EDITOR COORDINATOR

Anna Svoboda 

Doctoral student
University of Economics, Czech Republic
annasvobodaprague@yahoo.com

Mariia Granko 

Coordination Director in Ukraine
Scientific Publishing Center InterConf
info@interconf.top

EDITORIAL BOARD

Temur Narbaev  (PhD)

Tashkent Pediatric Medical Institute,
Republic of Uzbekistan;
temur1972@inbox.ru

Nataliia Mykhalitska  (PhD in Public Administration)
Lviv State University of Internal Affairs, Ukraine

Dan Goltsman (Doctoral student)
Riga Stradiņš University, Republic of Latvia;

Katherine Richard (DSc in Law),
Hasselt University, Kingdom of Belgium
katherine.richard@protonmail.com;

Richard Brouillet (LL.B.),
University of Ottawa, Canada;

Stanyslav Novak  (DSc in Engineering)
University of Warsaw, Poland
novaks657@gmail.com;

Kanako Tanaka (PhD in Engineering),
Japan Science and Technology Agency, Japan;

Mark Alexandr Wagner (DSc. in Psychology)
University of Vienna, Austria
mw6002832@gmail.com;

Alexander Schieler (PhD in Sociology),
Transilvania University of Brasov, Romania

Svitlana Lykholat  (PhD in Economics),
Lviv Polytechnic National University, Ukraine

Dmytro Marchenko  (PhD in Engineering)
Mykolayiv National Agrarian University
(MNAU), Ukraine;

Rakhmonov Aziz Bositovich (PhD in Pedagogy)
Uzbek State University of World Languages,
Republic of Uzbekistan;

Mariana Vereskliia  (PhD in Pedagogy)
Lviv State University of Internal Affairs, Ukraine

Dr. Albena Yaneva (DSc. in Sociology and Antropology),
Manchester School of Architecture, UK;

Vera Gorak (PhD in Economics)
Karlovarská Krajská Nemocnice, Czech Republic
veragorak.assist@gmail.com;

Polina Vuitsik  (PhD in Economics)
Jagiellonian University, Poland
p.vuitsik.prof@gmail.com;

Elise Bant (LL.D.),
The University of Sydney, Australia;

George McGrown (PhD in Finance)
University of Florida, USA
mcgown.geor@gmail.com;

Vagif Sultanly (DSc in Philology)
Baku State University, Republic of Azerbaijan

Kamilə Əliqızı Əliyeva  (DSc in Biology)
Baku State University, Republic of Azerbaijan

If you have any questions or concerns, please contact a coordinator Mariia Granko.

The recommended styles of citation:

1. Surname N. (2022). Title of article or abstract. *Scientific Collection «InterConf», (99): with the Proceedings of the 4th International Scientific and Practical Conference «International scientific discussion: problems, tasks and prospects» (February 19-20, 2022) at Brighton, Great Britain;* pp. 21-27. Available at: [https://interconf.top/...](https://interconf.top/)
2. Surname N. (2022). Title of article or abstract. *InterConf, (99), 21-27*. Retrieved from [https://interconf.top/...](https://interconf.top/)

This issue of Scientific Collection «InterConf» contains the International Scientific and Practical Conference. The conference provides an interdisciplinary forum for researchers, practitioners and scholars to present and discuss the most recent innovations and developments in modern science. The aim of conference is to enable academics, researchers, practitioners and college students to publish their research findings, ideas, developments, and innovations.

©2022 A.C.M. Webb Publishing Co Ltd.

©2022 Authors of the abstracts

©2022 Scientific Publishing Center «InterConf»

contact e-mail: info@interconf.top

webpage: www.interconf.top

Ямпольська Лариса Миколаївна

кандидат історичних наук, доцент, доцент кафедри всесвітньої історії
Харківський національний педагогічний університет імені Г.С. Сковороди,
Україна

«СПЕЦІАЛЬНИЙ УДАРНИЙ КОРПУС БОЖЕСТВЕННОГО ВІТРУ» У ВІЙНІ НА ТИХОМУ ОКЕАНІ

***Анотація.** Стаття присвячена аналізу причин виникнення, особливостей розвитку та значення унікального явища в історії японської та світової авіації – «Спеціального ударного корпусу божественного вітру», що складався з льотчиків-смертників (камікадзе), на завершальному етапі війни на Тихому океані (1944–1945 рр.).*

***Ключові слова:** війна на Тихому океані, Японська імперія, японська авіація, військово-морський флот, «Спеціальний ударний корпус божественного вітру», камікадзе.*

У воєнній історії світових держав різних періодів актуальним залишається питання про використання окремих військових підрозділів як «гарматного м'яса» для активізації бойових дій та успішного результату військових операцій. Причини застосування такої тактики у різних родах військ були різними, як і способи виконання наказів командування, однак спільною характерною рисою залишалася зневага до смерті, яку виявляли воїни на полях битв. Історія Японії рясно ілюстрована такими прикладами, оскільки самураїв та їхніх нащадків завжди вчили тому, що обов'язок честі слід виконувати за будь-яку ціну, навіть якщо це ціна власного життя. Однією з таких дискусійних тем у сучасній японістиці є історія формування та використання «Спеціального ударного корпусу Божественного вітру», що складався з пілотів-смертників – камікадзе – на Тихоокеанському театрі військових дій завершального періоду Другої світової війни (1944–1945).

Незважаючи на те, що в зарубіжній, радянській і пострадянській орієнталістиці існує достатня кількість наукових досліджень про участь Японської імперії у Другій світовій війні, комплексні праці з історії

формування та еволюції корпусу камікадзе практично відсутні. Дискусійними також є визначення причин виникнення корпусу, його соціальний склад, мотивація пілотів-смертників, оцінка результативності їхніх атак у працях істориків-японістів. При написанні статті нами використані дослідження західних істориків, присвячені історії Другої світової війни та військовим діям на Тихому океані, в яких розкриваються окремі аспекти розвитку японської авіації та використання пілотів-смертників, зокрема А. Аксельрода [1], Ж. Блона [2], Дж. Дельдаго [3], Дж. Ловрета [4], С. Сігрейва [5], японських авторів Р. Іноуті, Т. Накадзіма [6], Е. Онукі-Терней [7], Т. Хатторі [8], К. Хідеакі [9]. На вирішення окремих аспектів проблеми вплинули праці сучасних російських істориків Ю. Іванова [10], О. Лейка [11], Ф. Перфілова [12], І. Шмельова [13] та ін.

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

У ході дослідження нами були використані наступні джерела: мемуари та щоденники учасників військових дій на Тихому океані – адмірала флоту США Ч. Німіца [14], командувача авіаносної оперативної групи Ф. Шермана [15], пілота ескадрильї смертників Я. Кувахара [16]; прощальні листи японських камікадзе; практичне та духовне керівництво воїна «Хагакуре» («Приховане у листі») [17], складене самураєм і ченцем Ямамото Цунетомо, що жив у XVIII ст.

До початку бойових дій на Тихому океані (Японія вступила у Другу світову війну 7 грудня 1941 р., атакувавши військову базу США Перл-Харбор на Гавайських островах) японська авіаційна індустрія була недостатньо відомою на Заході, незважаючи на те, що імперія вже чотири роки вела бойові дії в Китаї [18, с. 36]. Американські фахівці вважали, що японська авіаційна промисловість була здатна розробляти лише застарілі копії західних машин. Справді, ще незадовго до початку Другої світової війни літаки іноземних марок активно купувалися Японією, що й забезпечило імперії «трамплін» для прориву у створенні власних машин. Разом зі стрімким розвитком японської авіації у

перші місяці війни на Тихому океані для союзників настав період переоцінок потенціалу супротивника: почуття безумовної переваги змінилося повагою до продукції японської авіаіндустрії та якості підготовки японських пілотів [2, с. 213]. Саме авіація забезпечувала боєздатність японської Імператорської армії та ефективність її дій на початковому етапі війни на Тихому океані (до травня 1942 р.). Серед найбільших японських концернів слід відзначити «Міцубіші», який розробив винищувач «Міцубіші Зеро», що використовувався у всіх повітряно-морських баталіях воєнного періоду. Однак протягом усієї війни авіаційна промисловість Японії мала значні проблеми з сировиною, і, незважаючи на кількість випущеної продукції, на завершальному етапі війни (1944–1945 рр.) японська авіація не змогла втримати перевагу в небі. Спеціальні ударні підрозділи камікадзе стали останньою надією вищого командного складу Імператорської авіації, щоб зламати стратегічну ініціативу союзників на свою користь та уникнути ганебної капітуляції.

Аналізуючи причини створення підрозділів камікадзе – нового явища в історії не лише японської, а й світової авіації, більшість істориків акцентують увагу на значному погіршенні економічної ситуації в Японії на 1944 р. Транспортний флот імперії вже не забезпечував її потреб: його чисельність зменшувалася через атаки американських підводних човнів та авіації. Порівняно з 1942 р., удвічі скоротилися постачання палива, виплавка сталі, чавуну, міді, алюмінію. Японська індустрія відчайдушно шукала вихід: для отримання пального переганяли спирт із солодкої картоплі, для отримання мастильних матеріалів переробляли коріння сосни [3, с. 86]. На потреби військової промисловості йшло все, що містило в своєму складі кольорові метали, були навіть переплавлені мідні ворота синтоїстського храму Ясукуні. Проте ці заходи практично не давали результатів: японська військова індустрія вже не витримувала конкуренції з американською, а Імператорська армія і флот, починаючи від битви біля атолу Мідуей влітку 1942 р., зазнавали однієї поразки за іншою.

Наступною важливою причиною створення «нової зброї» Японії були катастрофічні втрати досвідчених пілотів. Літні школи не встигали готувати

заміну загиблим «асам». У довоєнній Японії висококваліфікованим вважався льотчик, який мав щонайменше 700 годин льотної підготовки. Програма підготовки пілота була розрахована на 4-5 років. У курсанти набирали юнаків із 15-17 років. За цей час майбутній «ас» мав закінчити курс загальноосвітньої середньої школи, 14 місяців загальної та не менше 12 місяців спеціальної льотної підготовки. Імператорський флот також здійснював набір курсантів зі складу офіцерів і мічманів. Вони проходили навчання впродовж 12 місяців. Однак ця категорія пілотів мала пройти річний курс навчання для отримання кваліфікації пілота авіаносної авіації [19]. Коли в 1940 р. молодий лейтенант Такахаші 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 терміни підготовки льотчиків-офіцерів спочатку з 12-ти до 10-ти, а потім і до 3-х місяців [19]. Такі пілоти практично не мали шансів залишитися живими після зустрічі з досвідченими «асами» союзницької авіації.

Таким чином, аналіз ситуації, пов'язаної з підготовкою пілотів, підказав рішення про необхідність застосування суїцидальних атак. Вихід зі становища запропонував у жовтні 1944 р., у розпалі боїв за Філіппіни, віце-адмірал Такіджіро Оніші, наполягаючи на створенні «Сімпу Токубецу Когекитай» – «Спеціального ударного корпусу Божественного вітру», що складався з льотчиків-смертників [13]. В англійській мові термін «камікадзе» закріпився завдяки японцям-емігрантам, які служили в американській армії [9, р. 43]. Потім у союзницьких військах він став вживатися для позначення всіх видів суїцидальних атак, які використовувалися в японській армії і на флоті на завершальному етапі війни на Тихому океані (льотчиків, десантників, підривників, винищувачів танків, водіїв торпед, катерів-бомб тощо). У сучасній науковій літературі прочитання ієрогліфів 神風 як «камікадзе» використовується як назва лише категорії пілотів-смертників [20, с. 136]. В цілому етимологія терміну «камікадзе», «сімпу» (пер. з яп. «камі» – божество, «кадзе» – вітер) має глибоке історичне коріння і пов'язана з «божественним

вітром» – тайфуном, який двічі – у 1274 та 1281 рр. – врятував Японські острови від навали монгольської армади хана Хубілая.

Таким чином, у ментальності японської нації сформувалася концепція про те, що країну захищають національні боги і тому завоювати її неможливо [10, с. 325]. Шість із половиною століть повсюдно культивувалися міфи про «божественний вітер» і «божественне» походження країни. Правлячі кола охоче вдавалися до них із пропагандистською метою. Популярність терміну «камікадзе» у Японії у першій половині ХХ ст. можна аргументувати наступними фактами: ним назвали есмінець зразка 1905 р. і цілий клас есмінців 1921–1922 рр.; фірма «Хітачі» виробляла мотори «Камікадзе» для навчальних літаків; у квітні 1937 р. населення країни тішилося встановленню льотчиками Масасакі Іінума та Кенджі Тсукакоші світового рекорду швидкості на швидкісному зв'язковому літаку Ki-15 «Камікадзе», побудованому концерном «Міцубіші» [21, с. 12].

Проаналізуємо динаміку створення підрозділів сімпу. Отримавши нове призначення (посаду начальника штабу морської авіації, що захищала Філіппіни), 19 жовтня 1944 р. віце-адмірал Такіджіро Оніші виголосив 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? Однак я особисто чекаю на ваші зусилля і повідомлю про результати імператору» [16, с. 24]. Більшість дослідників першим офіційним камікадзе вважають контр-адмірала Т. Аріму, командира 26-ї повітряної флотилії, що вилетів 15 жовтня 1944 р. на чолі групи зі ста літаків з аеродрому на Філіппінах для суїцидальної атаки на американський авіаносець «Франклін». Однак деякі історики схильні вважати, що першим пілотом-камікадзе був лейтенант Куно, який здійснив «виліт в один кінець» на чолі групи літаків 21 жовтня 1944 р. Ця дата стала початком масового застосування атак камікадзе проти американського флоту [20, с. 137].

20 жовтня 1944 р. було сформовано перший підрозділ льотчиків-

самогубців. Його назва – «Сімпу Токубецу Когекутай» – відображала сутність та характер дій спецпідрозділу. Спочатку ударний корпус складався з 26 винищувачів, з яких більша частина призначалася для таранних атак, а менша – для супроводу та бойового прикриття камікадзе. До складу корпусу входили чотири групи, кожна з яких отримала колоритну назву: «Сікішіма», «Ямато», «Асахі», «Ямадзакура». Найбільш якісними бойовими машинами для здійснення атак камікадзе вважалися винищувачі «Міцубіші Зеро» [22, с. 232].

Дискусійним у сучасній японістиці є питання про принципи відбору до спеціального ударного корпусу та його соціальний склад. Помилковою в сучасній японській історіографії визнається думка про те, що смертників вербували майже насильно (цей підхід відстоює і західна історіографія). На перший план висуваються докази того, що потрапити до перших з'єднань корпусу спеціальних атак було нелегко через високий конкурс. Насамперед, враховувався льотний і бойовий досвід, проте важливе значення мали й інші фактори, зокрема, сімейний стан претендентів [19]. На право зарахування до підрозділів камікадзе претендували і молоді пілоти, які нещодавно закінчили льотну школу, і досвідчені «аси», і старші офіцери та інструктори, які готували льотчиків. Мотивація мала переважно патріотичні складові: бажання стати національним героєм; першим вступити у бій, що завжди було почесним для нащадків самураїв; віддати життя за батьківщину та імператора (ці поняття в синтоїзмі є ідентичними) [23, с. 44], щоб душа загиблого змогла потрапити до найшанованішого синтоїстського храму – Ясукуні, в якому буде встановлена персональна мідна табличка з іменем героя (згідно з уявленнями синто, після своєї смерті камікадзе ставали військовими божествами, духами-покровителями Країни Ямато) [24, с. 54].

Проте однозначної відповіді на питання, хто ставав камікадзе, у відомих нам джерелах немає. То були молоді люди 17-24 років. Неправильно було б вважати їх ідеологічними чи релігійними фанатами. У середовищі камікадзе опинялися люди з різних соціальних верств, різні за поглядами та темпераментом. Умовно їх можна поділити на декілька підгруп.

До першої категорії належали «спонтанні герої» – молодь, з дитинства

вихована на самурайських традиціях. Як правило, вона належала до аристократичних родин, у яких культивувалася ідеологія «кокутай», або до середнього стану, відданого мілітаристським ідеям, до якого входили родини з самурайськими коренями. Для цієї групи ідея патріотичного обов'язку визначала все життя, а смерть у бою була не тільки ймовірною, але й бажаною.

Другу категорію складали вихідці з різних соціальних груп із надзвичайно розвиненими релігійними принципами – синтоїстськими та буддійськими. Для них патріотичний обов'язок не був таким значущим, проте релігійні переконання робили їх сприйнятливими до ідеї самопожертвування як способу досягнення духовної рівноваги та приєднання до сонму священних предків.

Третю групу камікадзе умовно можна назвати «прагматиками», оскільки вони виправдовували самовбивчі атаки з огляду на їхню ефективність («Одна людина – одне судно»). Вони добре уявляли трагічну ситуацію, що склалася в країні, і без патріотичного фанатизму чи релігійної екзальтації бачили в атаках камікадзе єдину можливість нанесення ефективних ударів по супротивнику.

Четверту групу поповнювали колишні студенти-новобранці, призвані на військову службу з університетів. Ця категорія прагнула врятувати «обличчя» країни та свідомо жертвувала собою. Спокійні, серйозні, освічені та виховані, вони складали серце нації та щиро прагнули захистити батьківщину від переважаючих сил супротивника. Їх можна вважати героями та паралельно жертвами японського авторитарного режиму.

До п'ятої групи слід віднести «зірви-голів» із кримінальним минулим. Маючи конфлікти з законом, вони обирали шлях самогубства в ім'я імператора та суспільства, і таким чином перетворювалися на героїв [12].

У загальній масі льотчиків-камікадзе дослідники виділяють також «кітікай» – «божевільних», які горіли бажанням здійснити самогубну атаку, страждали на «манію суїциду» та фанатизм. Ще одна група смертників – «сукейбей» («сластолюбці») – не відрізнялася особливим поривом здійснити «виліт в один кінець» [12]. Їм ставили у докір те, що вони не поспішали зайняти своє місце у храмі Ясукуні та продовжували радіти комфортному життю.

Суперечливим є також характер формування підрозділів «сімпу». Якщо

спочатку загони камікадзе створювалися на добровільній основі, то пізніше, через скорочення чисельності добровольців, японське командування почало оголошувати смертниками цілі підрозділи. При цьому льотчики опинялися за таких умов, коли, по суті, право вибору не діяло. Зазначений підхід до створення спецпідрозділів був характерний, насамперед, для армійської авіації.

Відповісти на питання: чи були атаки камікадзе звичайним актом відчаю, чи організованим та спланованим способом ведення бойових дій — допомагають факти. 11 листопада 1944 р. команда одного з американських есмінців врятувала японського льотчика-камікадзе, який не зміг вразити ціль на своєму пікіруючому бомбардувальнику «Вел» і впав у море. Потрапивши в полон, пілот зізнався, що 27 жовтня командир ескадрильї, в якій він служив, оголосив своїм підлеглим, що їхній підрозділ призначається для виконання самовбивчих атак. Сам пілот вважав ідею таких ударів нерозумною. Льотчик не пройшов спеціального тренування для виконання подібних завдань і щиро зізнався, що «ніколи не відчував бажання здійснити самогубство» [10, с. 334].

Мемуари очевидців тих подій пронизані спогадами скорботно-патріотичного піднесення, що панувало у японському суспільстві, в Імператорській армії і на флоті. Ясуро Кувахара, пілот ескадрильї смертників, у своїх спогадах одну з повітряних битв описує таким чином: «Самовпевнений американець. Ніколи не забуду цієї картини, оскільки мені раптом стало страшно... але я злякався не за себе. Просто вираз обличчя льотчика символізував наше загальне безнадійне становище. Японія більше не мала жодної надії» [16, с. 185]. У прощальних листах японських камікадзе зустрічається епізод останнього вильоту адмірала Угакі разом з іншими камікадзе до острова Окінава в травні 1945 р. В останньому донесенні він визнає свою відповідальність за тисячі втрачених життів і бажає розділити їхню долю в душі кодексу самурайської честі [25]. Як бачимо, більшість японських військових не мали жодних ілюзій щодо фіналу бойових дій, і все ж, незважаючи ні на що, вони все частіше ставали добровольцями для здійснення суїцидальних атак.

Із самого початку існування підрозділів спеціальних атак був вироблений

особливий ритуал прощання та атрибутика. Камікадзе носили таку ж форму, як і звичайні льотчики, однак на кожному з семи гудзиків були вибиті три пелюстки сакури. За пропозицією Т. Оніші, відмінним елементом екіпірування камікадзе стали білі пов'язки на лоб – хатімакі. На них часто зображували червоний сонячний диск, а також виводили чорні ієрогліфи з патріотичними висловлюваннями: «Сім життів за імператора» [26]. Кожному смертнику урочисто вручався самурайський меч, що долучало його до касты самураїв. Цей меч мав полегшити перехід у світ святих «камі», тож камікадзе у момент смерті тримав його в руці. Безпосередньо перед стартом на злітній смуззі білими скатертинами накривалися столи. За столом льотчик приймав із рук свого командира чашку саке або простої води як історичну пам'ять про стародавній самурайський звичай, коли воїнам пропонували випити води зі святого джерела. Після цього камікадзе зазвичай співали старовинну військову пісню «Ніхон гун кокоро» («Душа японської армії»). Траплялися випадки, коли льотчики брали з собою амулет загиблого товариша, який не зміг здійснити суїцидальну атаку. Так, наприклад, 21 березня 1945 р., прямуючи в політ на чолі групи «Богів грому», лейтенант Міцухаші Кентаро повісив на шию білу шовкову сумку з прахом Каріія Цутомі, який загинув під час тренувального польоту [13].

Відомий самурай і чернець XVIII ст. Ямамото Цунетомо у творі «Хагакуре» («Приховане у листі») так визначив сенс життя самурая: «Шлях самурая – це смерть. У разі потреби вибору між життям і смертю без вагань вибирай останню. У цьому немає нічого складного. Просто зберись із духом і дій. Той, хто вибрав життя, не виконавши свого обов'язку, вважається боягузом...» [17, с. 4]. В унісон з установками «Бусідо» звучить текст інструкції для льотчиків-камікадзе перед вильотом: «Уявіть собі, що ви біля цілі. Вона зовсім близько. Ви бачите кожну заклепку на палубі ворожого корабля. Останні секунди... Вам здається, що ви ширяєте в повітрі. Перед вами з'являється обличчя матері... А потім чуєте тихий звук, ніби від розбитої кришталевої вази. Вас більше немає» [25]. Культ смерті визначав сутність життя «самураїв небес»: загиблі в бою смертники зараховувалися до камі –

святих покровителів Японії. Якщо воїн не гинув у бою, на нього падала тінь безчестя, що в колективній психології японського етносу вважалося одним із найгірших земних покарань для людини [7, р. 168].

Останнім часом в історіографії досліджуваної проблеми історики акцентують увагу не лише на духовних, а й на матеріальних аспектах участі пілотів-смертників у підрозділі камікадзе [19]. Самому льотчику та його родині присвоювався титул «хомаре но ів» – «особливо важливі». Родичі загиблого отримували спеціальні привілеї: їм додатково виділяли продукти, підвищували пенсії, на всіх урочистих заходах надавалися почесні місця. У суспільстві, якому домінувала групова свідомість, такі привілеї були досить суттєвими. Змінювався також статус льотчика, який вступав у підрозділ спеціальних атак. Камікадзе вважався майбутнім «гунсіном» (військовим божеством) і тому вже за життя користувався певними пільгами: отримував підвищене грошове утримання, відпустку для прощання з рідними, покращене харчування. Як правило, всі камікадзе за наказом імператора посмертно підвищувалися у званні на два щаблі. Більшість із них посмертно були нагороджені орденами імперії, зокрема «Орденем Золотого Сокола» та «Орденем Вранішнього Сонця» [27].

У питанні про рівень ефективності атак камікадзе дані японської та американської статистики докорінно відрізняються. За даними японських джерел, до кінця Другої світової війни японською морською авіацією було підготовлено 2525 пілотів-камікадзе, ще 1387 надала армія. В результаті атак камікадзе було потоплено 81 корабель союзницького флоту і 195 пошкоджено у Філіппінській операції, битві в затоці Лейте, боях за Окінаву [6, с. 423]. Шалені атаки камікадзе тривали менше 10 місяців. На їхню частку випала п'ята частина всіх нападів на кораблі ВМС США та майже половина тоннажу американських військових і транспортних суден, затоплених у період Другої світової війни у Тихому океані. За даними статистики США, їхні втрати становили лише 34 затоплених і 288 пошкоджених кораблів. 90% літаків камікадзе були збиті, не долетівши до цілі [28, р. 212]. Проте слід зазначити, що ні японська, ні американська статистика не викликають довіри, щоправда,

з різних причин. Японські дані про результати атак базуються на бойових рапортах пілотів супроводу та військової розвідки, тому високою точністю відрізнитися не можуть. Американські дані, швидше за все, відображають вразливість глобалістського мислення США: і через кілька десятиліть американці не готові визнати той факт, що в чесному поєдинку їхня військова машина не змогла подолати самурайський дух, результатом чого став початок атомної дипломатії наприкінці Другої світової війни [20, с. 141].

Отже, найбільші втрати ВМФ США у роки війни на Тихому океані були пов'язані саме з діями камікадзе. Їхня ефективність стала результатом своєрідної тактики, заснованої на наступному: нальоти відбувалися одночасно з різних напрямків; камікадзе атакували кораблі, коли американські винищувачі перебували у іншому районі дій для відбиття звичайних нальотів японської авіації; під час денних операцій літаки, пілотовані льотчиками-смертниками, діяли під прикриттям японських винищувачів; камікадзе, що діяли самостійно, здійснювали польоти на невеликій висоті, майже над водою, що допомагало їм уникати радіолокаційного спостереження; камікадзе мали атакувати лише гідну «мішень», інакше поверталися на аеродром; більшість вильотів здійснювалася в нічний час або за несприятливих погодних умов [29].

Таким чином, феномен камікадзе став відмінною рисою японської авіації від союзницької під час Другої світової війни. Він символізував принесення льотчиками-смертниками себе в жертву в ім'я імператора та своєї країни, відповідно до релігійно-ідеологічних основ синтоїзму та дзен-буддизму. Саме льотчики-камікадзе на завершальному етапі війни надали чимало «клопоту» союзницькому ВМФ. Аналогічні акції масового вбивства не практикувалися жодною країною – учасницею конфлікту. Проте Японська імперія так і не змогла здійснити свої колоніальні плани в Південно-Східній Азії і на Тихому океані в період Другої світової війни чи навіть відстояти свою територію від наступальних атак союзницьких військ на завершальному етапі воєнних дій.

Порівнюючи ситуацію в армії та на флоті держав гітлерівської коаліції на завершальному етапі Другої світової війни, слід зазначити наступну тенденцію: якщо в інших країнах «осі» кожен новий успіх союзників

збільшував випадки дезертирства та підвищував рівень пацифізму у суспільній свідомості, то в Японії спостерігався абсолютно протилежний ефект. З одного боку, це пояснювалося загальним пасіонарним піднесенням японської нації, яке припало на цей трагічний для світової історії період. З іншого, схильність до самопожертви в ім'я імператора та батьківщини була «прописана» в історичній пам'яті – інформаційній програмі японської культури, що знайшла своє відображення у самурайській ментальності смертників. Одні з них ішли на бойове завдання з почуттям екзальтованого захоплення, інші – з болем у серці, проте з твердим усвідомленням того, що суспільний обов'язок є ціннішим за власне життя.

Список джерел:

1. Axelrod A. The Real History of World War II. A New Look at the Past. New York – London: Sterling, 2011. 400 p.
2. Блон Ж. Война в океанах. 1939–1945 годы; пер. с франц. И. Алчеева. М.: Вече, 2005. 496 с.
3. Delgado J. P. Kamikaze: History's Greatest Naval Disaster. London: Vintage Books, 2010. 240 p.
4. Ловрет Дж. Ф. Секреты японской стратегии. Екатеринбург: У-Фактория, 2006. 342 с.
5. Сигрейв С. Династия Ямато. М.: АСТ; Люкс, 2005. 355 с.
6. Иногути Р., Накадзима Т. Божественный ветер. М.: АСТ: Ермак, 2005. 653 с.
7. Ohnuki-Tierney E. Kamikaze, Cherry Blossoms and Nationalisms: the Militarization of Aesthetics in Japanese History. Chicago – London: University of Chicago Press, 2002. 428 p.
8. Хаттори Т. Япония в войне (1941–1945). М.: Полигон, 2000. 880 с.
9. Axell A., Hideaki K. Kamikaze. Japan's Suicide Gods. London: Pearson Education, 2002. 215 p.
10. Иванов Ю. Камикадзе: пилоты-смертники. Японское самопожертвование во время войны на Тихом океане. Смоленск: Русич, 2001. 528 с.
11. Лейко О. Ю. Камикадзе. М.: Наука, 1989. 112 с.
12. Перфилов Ф. Божественный ветер» дул в одну сторону. URL: http://www.k2x2.info/istorija/100_velikih_tain_vtoroi_mirovoi/p81.php (дата обращения: 2.02.2022).
13. Шмелев И. Ветер отчаяния. URL: <http://www.testpilot.ru/espace/bibl/tm/1965/6/kam.html> (дата обращения: 5.02.2022).

14. Нимиц Ч.У., Поттэр Э.Б. Война на море. 1939–1945 гг. М.: Русич, 1999. 247 с.
15. Шерман Ф. Война на Тихом океане. Авианосцы в бою; сост. С. Переслегин, Л. Голод. М.: АСТ, 1999. 288 с.
16. Кувахара Я., Оллред Г. Камикадзе. Эскадрильи летчиков-смертников; пер. с англ. И.В. Сотникова. М.: Центрполиграф, 2004. 165 с.
17. Ямамото Цунэтомо. Хагакурэ («Сокрытое в листве»); пер. Р.В. Котенко, А.А. Мищенко. СПб.: Евразия, 2000. 432 с.
18. История Второй мировой войны 1939–1945: В 12-ти т. Т. XI. Поражение милитаристской Японии. Окончание Второй мировой войны. М.: Наука, 1980. 496 с.
19. Камикадзе – боги без земных желаний. Исторический очерк о героях Второй мировой войны: В 2-х ч. URL: <http://leit.ru/modules.php?name=Pages&pa=showpage&pid=1448&page=3> (дата обращения: 5.02.2022).
20. Ямпольская Л.Н. Феномен камикадзе в истории японской авиации на завершающем этапе Второй мировой войны (1944–1945). *Метаморфозы истории: Научный альманах*. Вып. 11. Псков: Псковский государственный университет, 2018. С. 133–145.
21. Японские асы 1937–1945 гг. Армейская авиация. М.: АСТ, 2006. 112 с.
22. Ямпольська Л.М. Феномен камікадзе в історії розвитку японської авіації періоду Другої світової війни. *Проблеми сходознавства в Україні: Матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної конференції (23–24 листопада 2012 р.)*. Харків: ХНПУ імені Г.С. Сковороди, 2012. С. 229–237.
23. Сила-Новицкая Т. Г. Культ императора в Японии: мифы, история, доктрины, политика. М.: Наука, 1990. 224 с.
24. Спесваковский А. Б. Религия синто и войны. Л.: Лениздат, 1987. 216 с.
25. «Голоса моря». Прощальные письма японских камикадзе. URL: http://militera.lib.ru/memo/other/inoguchi_nakajima/21.html (дата обращения: 2.02.2022).
26. Самураи небес. URL: <http://wunderwaffe.narod.ru/HistoryBook/Kamikaze/12.htm> (дата обращения: 5.02.2022).
27. Камикадзе: полет в один конец. URL: <http://fishki.net/comment.php?id=114619> (дата обращения: 2.02.2022).
28. History of World War II: In 3 vol. Vol. 3. Victory and Aftermath; ed. by T. Cooke, M. Hughes, R. Jackson, Ch. McNab, R. Stewart. New York – London – Toronto – Sydney, 2005. 540 p.
29. Who Became Kamikaze Pilots, and How Did They Feel Towards Their Suicide Mission? URL: <https://www.worldcat.org/title/who-became-kamikaze-pilots-and-how-did-they-feel-towards-their-suicide-mission/oclc/44349646> (date of access: 5.02.2022).