

<http://wars-and-history.mihanblog.com/post/۱۸۸۱>
استفاده از این مطالب با ذکر کامل اسم نویسنده و منبع بلامانع است.

تانکهای آبی-خاکی ژاپن در جنگ جهانی دوم

ترجمه و تحقیق: رضا کیانی موحد

ژاپنی ها، به همراه روسها، بزرگترین استفاده کنندگان از تانکهای آبی-خاکی در طی جنگ دوم جهانی بودند. در عمل ثابت شد که این گونه تانکها بسیار خلاقانه هستند. نیروی زمینی ژاپن چند نمونه از آنها را قبل از آغاز جنگ ساخت اما هیچکدام از آنها به تولید انبوه نرسیدند و در سال ۱۹۴۰ تمام پروژه های ساخت تانکهای آبی-خاکی کنار گذاشته شدند. پس از سال ۱۹۴۱ بود که نیروی دریایی علاقمند به استفاده از این گونه تانکها شد. **کامی** و **کاجی** تانکهای خشکی بودند که با اضافه کردند قطعاتی در جلو و عقب می توانستند شناور شوند.

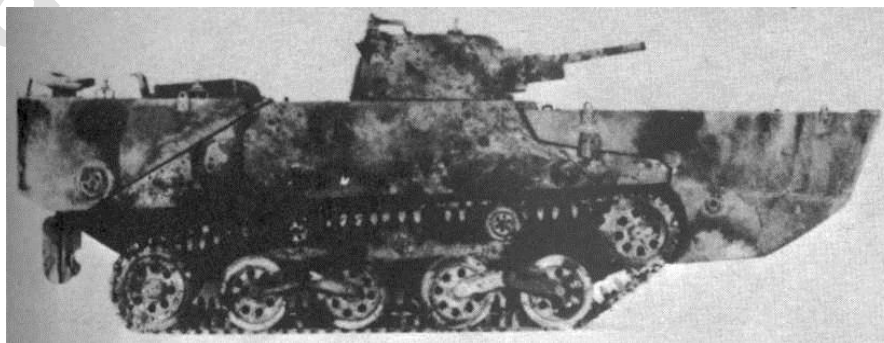
ژاپنی ها بیشتر از روسها این فرصت را یافتند تا از تانکهای آبی-خاکی خود در نبردهای واقعی استفاده کنند. تعدادی از آنها تا انتهای جنگ به صورت عملیاتی باقی مانده اند درحالیکه قسمت بیشتر آنها تنها در حاشیه نبردهای واقعی قرار گرفتند.

اس. آر آی-گو

در ابتدای دهه ی ۳۰ نیروی زمینی ژاپن در حال بررسی ساخت یک تانک آبی-خاکی بود. اولین طرح آنها تانک اس. آر آی-گو نام داشت که به عنوان یک نمونه ی آزمایشی در سال ۱۹۳۳ آزمایش شد و سپس کنار گذاشته شد. مدلهای بعدی این تانک هم به عنوان نمونه ی آزمایشی ساخته شدند و هیچ گاه به تولید انبوه نرسیدند. این تانکها وزنی بین ۳٫۶ تا ۷ تن داشتند و به مسلسل مجهز بودند.



تایپ-۲ کامی



با وجود قسمتهای جلو و عقب اضافه شده برای شناوری تانک، بدنه اصلی هاگو قابل تشخیص است.

<http://wars-and-history.mihanblog.com/post/۱۸۸۱>

استفاده از این مطالب با ذکر کامل اسم نویسنده و منبع بلامانع است.

در ابتدای دهه ی ۴۰ این نیروی دریایی بود که برای پیاده کردن تفنگداران دریایی در سواحل نیاز به یک خودروی زرهی آبی-خاکی پیدا کرد. شرکت میتسوبیشی با تکیه بر برنامه ی اس. آر و بدنه ی تانکهای سبک تایپ-۹۵ هاگو تانک تایپ-۱ کامی را به عنوان نمونه ساخت. این نمونه سبب توسعه ی تایپ-۲ کامی در سال ۱۹۴۲ شد. تانک آبی-خاکی کامی می توانست در سواحلی که امکانات ساحلی نداشتند از آب وارد خاک شود و یا در عملیات ویژه به کار برده شود. تانکهای کامی را در چند واحد ویژه سازماندهی کردند.

مشخصات

کامی بر اساس بنده ی تانک هاگو ساخت شد اما بدنه ی آن کاملا جوشکاری شده بود و در محلهایی از زره که پرچ بود از نشت بندهای لاستیکی استفاده شده بود. برای اینکه تانک در آب شناور باشد قطعات فولادی بزرگی به صورت مخزن ساخته شدند که به جلو و عقب تانک متصل می شدند. این قطعات پس از رسیدن تانک به خشکی از روی آن بازمی شدند. حرکت تانک در آب توسط ۲ پروانه که از موتور تانک نیرو می گرفتند صورت می گرفت. هدایت تانک در آب توسط فرمانده ی تانک صورت می گرفت که توسط چند کابل سکانهای تانک را حرکت می داد.



کامی در حال تست توسط استرالیایی ها

<http://wars-and-history.mihanblog.com/post/۱۸۸۱>

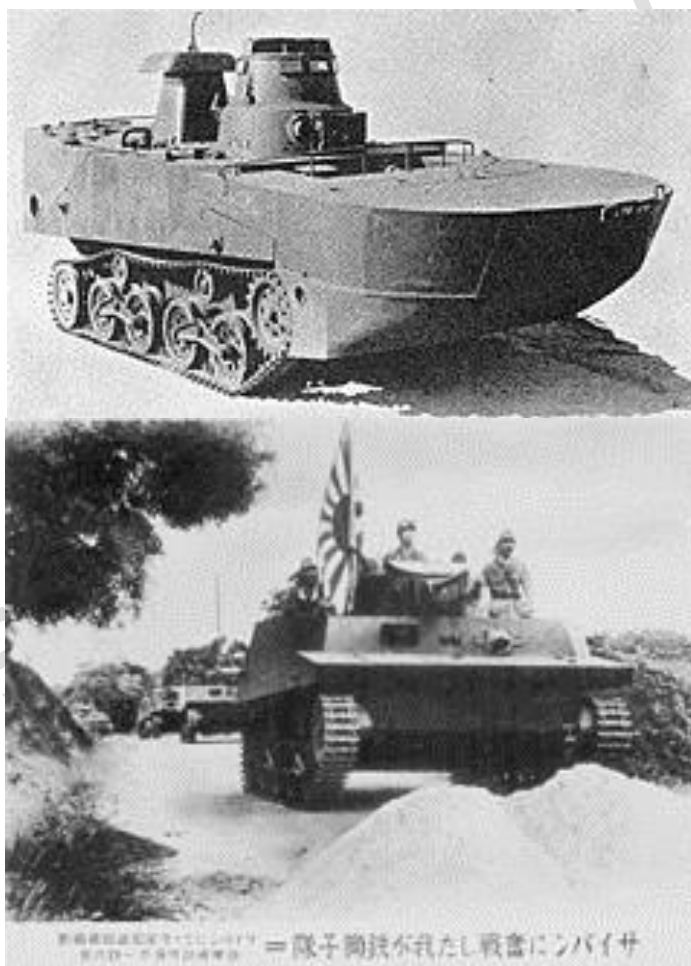
استفاده از این مطالب با ذکر کامل اسم نویسنده و منبع بلامانع است.

در برجک کامی یک قبضه توپ ۳۷ میلیمتری با سرعت دهانه ی بالا نصب شده بود و یک قبضه مسلسل به صورت هم محور با آن قرار داشت. در سینه ی تانک مسلسل دومی نصب شده بود. در میان خدمه یک نفر مکانیک تانک قرار داشت که در صورت خراب شدن تانک بتواند آن را به سرعت تعمیر کند. عده ای آن را بهترین تانک آبی-خاکی جنگ جهانی دوم می دانند.

کامی سیستم حرکتی مشابه هاگو داشت، ۴ غلطک در هر طرف بدنه در برابر ۸ غلطک تانک کاچی.

تاریخچه عملیاتی

کامی زمانی وارد کارزار شد که ژاپنی ها بیشتر جزایر اطرافشان را فتح کرده بودند و دیگر نیاز چندانی به تانکهای آبی-خاکی نداشتند. اولین عملیات جنگی آنها در نبردهای گودال کانال در اواخر سال ۱۹۴۲ صورت گرفت. آنها در جزایر مارشال، جزایر ماریانا و سایپان با تفنگداران دریایی آمریکا روبرو شدند. گفته می شود که چند دستگاه از آنها توسط لندنینگ کرافتهای آمریکایی در خلیج لیت در تنها نبرد بین تانکهای آبی-خاکی در طول تاریخ منهدم شدند. تعدادی از آنها به دست آمریکایی ها و استرالیایی ها افتادند. در حال حاضر یک دستگاه کامی به صورت کامل در موزه ی کوبینکای مسکو وجود دارد.



کامی در سایپان

تایپ-۳ کاچی

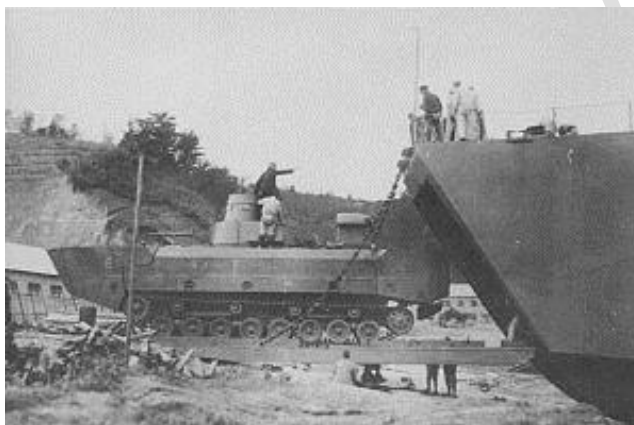
تایپ-۳ قدم بعدی توسعه ی تانکهای آبی-خاکی ژاپن در جنگ جهانی دوم بود. این تانک آبی-خاکی بر اساس بدنه ی تانک تایپ ۹۸چی هه ساخته شد. ژاپنی ها فکر می کردند که با بدنه ی بزرگتر و زره

استفاده از این مطالب با ذکر کامل اسم نویسنده و منبع بلامانع است.

ضخیم تر می توانند تانک آبی-خاکی بهتری بسازند. اولین نمونه ی آزمایشی کاچی در سال ۱۹۴۳ تمام شد و اولین واحد در همان سال عملیاتی شد. اما در انتهای جنگ تنها ۱۹ دستگاه تانک کاچی ساخته شده بود چرا که اولویت اصلی نیروی دریایی ژاپن در آن زمان ساخت کشتی های جنگی و هواپیماهای بیشتر بود و نیروی دریایی برنامه ی خاصی برای عملیات آبی-خاکی در دست نداشتند. این تعداد محدود را برای دفاع از ژاپن در جزایر اصلی نگه داشتند و آنها هیچ گاه قابلیت های خود را در میان نبرد ثابت نکردند.

مشخصات

باز هم کاچی برای شناوری بر قسمتهایی که به آن اضافه می شدند تکیه داشت. قسمتهای جلو و عقب بدنه -که برای شناوری آن لازم بودند- را در هنگام حرکت در خشکی بازمی کردند. کاچی به خاطر زره ضخیم تر و سلاح بزرگتر می توانست رزمی بالاتری نسبت به کامی داشته باشد. حرکت در آب توسط ۲ پروانه ی ثابت و ۲ پروانه ی متحرک صورت می گرفت. برای ادامه ی حرکت مطمئن تانک در آب یک هواکش بلند برای موتور در قسمت عقبی تانک نصب کرده بودند. سیستم حرکتی این تانک از ۸ غلطک در برابر ۴ غلطک تانک کامی بهره گیری می کرد.



قطعات لازم برای شناوری را می توان در منطقه جنگی به دور انداخت.

سلاح اصلی کاچی یک قبضه توپ ۴۷ میلیمتری با سرعت دهانه ی ۸۱۰ متر/ثانیه بود. این توپ می توانست زرهی به قطر ۵۵ میلیمتر را با شلیک از فاصله ی ۱۰۰ متری سوراخ کند. یک قبضه مسلسل به صورت هم محور با توپ اصلی در برجک و یک قبضه ی دیگر در سینه ی تانک نصب شده بودند. برجک اصلی دارای یک جایگاه فرماندهی بلند بود که بالاتر از آب قرار می گرفت. کاچی دارای ۷ نفر خدمه بود که یک نفر از آنها مکانیک تانک بودند.

اف.بی

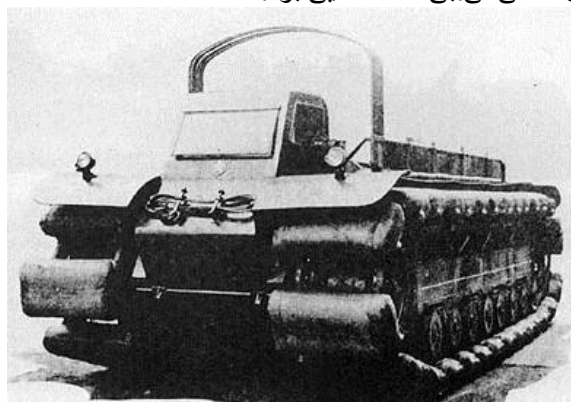
تانک اف.بی را نمی توان یک تانک واقعی به حساب آورد. این خودرو یک نفربر زرهی ابتکاری بود که نه تنها توان تانک آبی-خاکی داشت بلکه با استفاده از قطعات لاستیکی که به شنی آن وصل شده بود می توانست از میان باتلاقها و مردابها نیز عبور کند. نیروی زمینی قصد داشت تا با استفاده از اف.بی تحرک واحدهای خود را در زمینهای باتلاقی جنوب شرق آسیا افزایش دهد. نمونه ی اولیه ی اف.بی اس.بی نام داشت که ثابت شد برای چنین مأموریتهایی زیاده از حد سنگین است. اف.بی کوچکتر و سبکتر از اس.بی بود. اف.بی برای حرکت در آب دارای یک پروانه بود.

<http://wars-and-history.mihanblog.com/post/۱۸۸۱>
استفاده از این مطالب با ذکر کامل اسم نویسنده و منبع بلامانع است.



نمای پشتی تی.بی

در سال ۱۹۴۲ یک نمونه ی کوچکتر از اف.بی ساخته شد که تی.بی نام گرفت. وزن این نمونه ۱,۸ تن بود و تعداد ۵۳ دستگاه از آنها ساخته شد. وظیفه ی اصلی تی.بی ها شناسایی بود.



اف.بی

کاتسو

ژاپنی ها این تانک را طراحی کردند تا توسط زیردریایی ها حمل شود. بعضی از آنها را حتی به اثر در مسلح کردند تا بتوانند به لنگرگاه های متفقین در اقیانوس آرام حمله کنند البته چنین حمله ای هیچگاه صورت نگرفت.



یک دستگاه کاتسو که توسط زیردریایی های ژاپنی در بهار ۱۹۴۴ امتحان شد.

استفاده از این مطالب با ذکر کامل اسم نویسنده و منبع بلامانع است.

نام تانک	تایپ-۲ کامی	تایپ-۳	اف.بی
کارخانه سازنده	میتوسیشی	میتوسیشی	-
سال آغاز تولید	۱۹۴۲	۱۹۴۳	۱۹۳۵
سال پایان تولید	۱۹۴۳	۱۹۴۵	-
تعداد تولید شده (دستگاه)	۱۸۴-۱۸۲	۱۹	۱۴۶
خدمه (نفر)	۵	۷	۳-۲
طول (متر)	۷,۴۲	۱۰,۳	۶,۹
عرض (متر)	۲,۷۹	۳	۲,۸
ارتفاع (متر)	۲,۳۴	۳,۸۲	۲,۲
وزن (تن)	۱۲,۳	۲۸,۷	۴,۵
پیشرانه	۶ سیلندر دیزل	۱۲ سیلندر دیزل	دیزل
توان (اسب بخار)	۱۱۵	۲۴۰	-
توان ویژه (اسب بخار/تن)	۹,۳	۸,۴	-
سرعت در جاده (کیلومتر/ساعت)	۳۷	۳۲	۳۰
سرعت در دریا (کیلومتر/ساعت)	۱۰	۱۰	۸,۵
برد در خشکی (کیلومتر)	۱۷۰	۳۲۰	-
برد در دریا (کیلومتر)	۱۴۰	-	-
حداکثر زره (میلیمتر)	۱۲	۵۰	-
حداقل زره (میلیمتر)	۶	۱۰	-
سلاح اصلی	۱ قبضه توپ ۳۷ میلیمتری	۱ قبضه توپ ۴۷ میلیمتری	-
سلاح فرعی	۲ قبضه مسلسل ۷,۷ میلیمتری	۲ قبضه مسلسل ۷,۷ میلیمتری	-