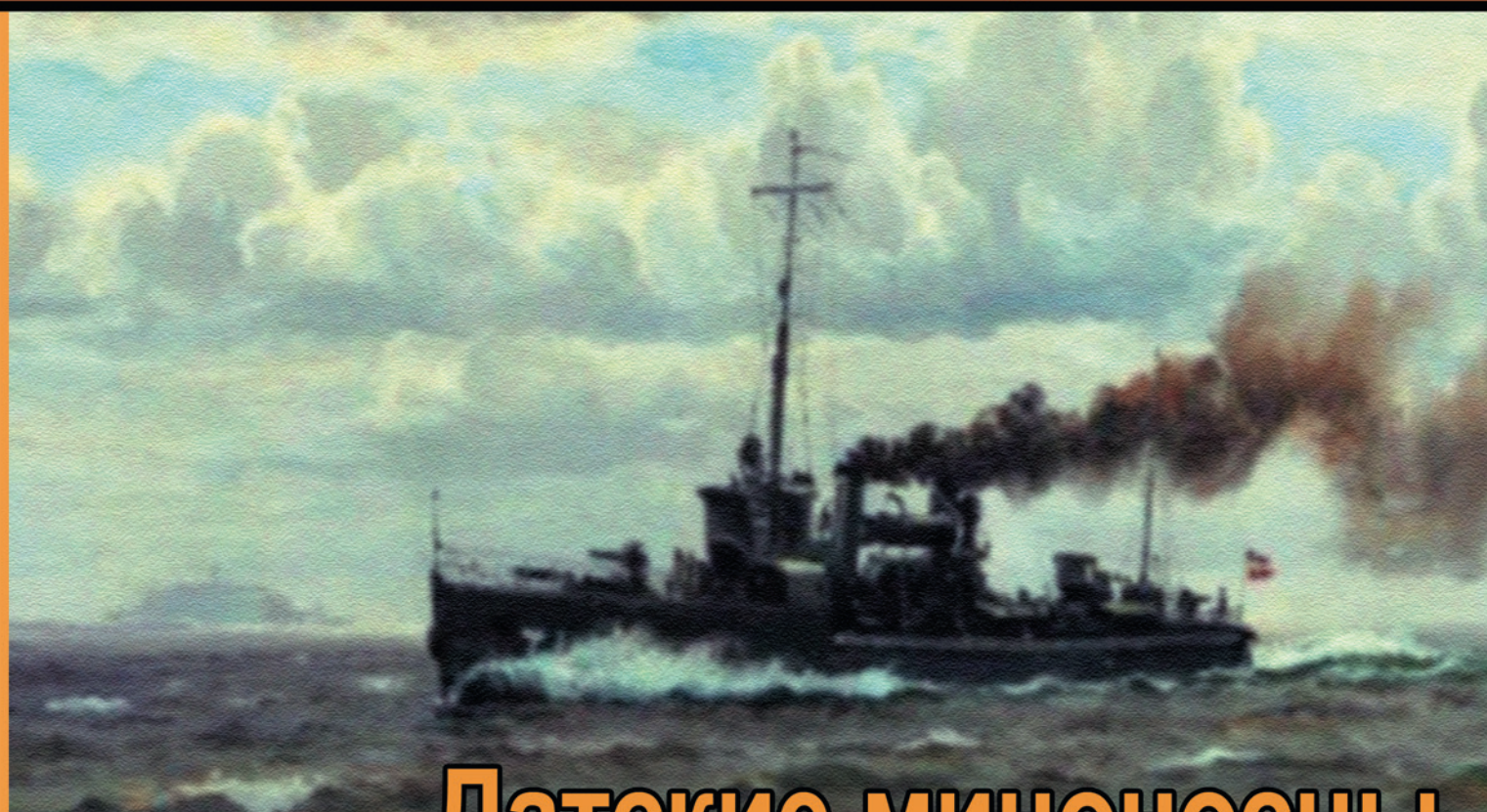
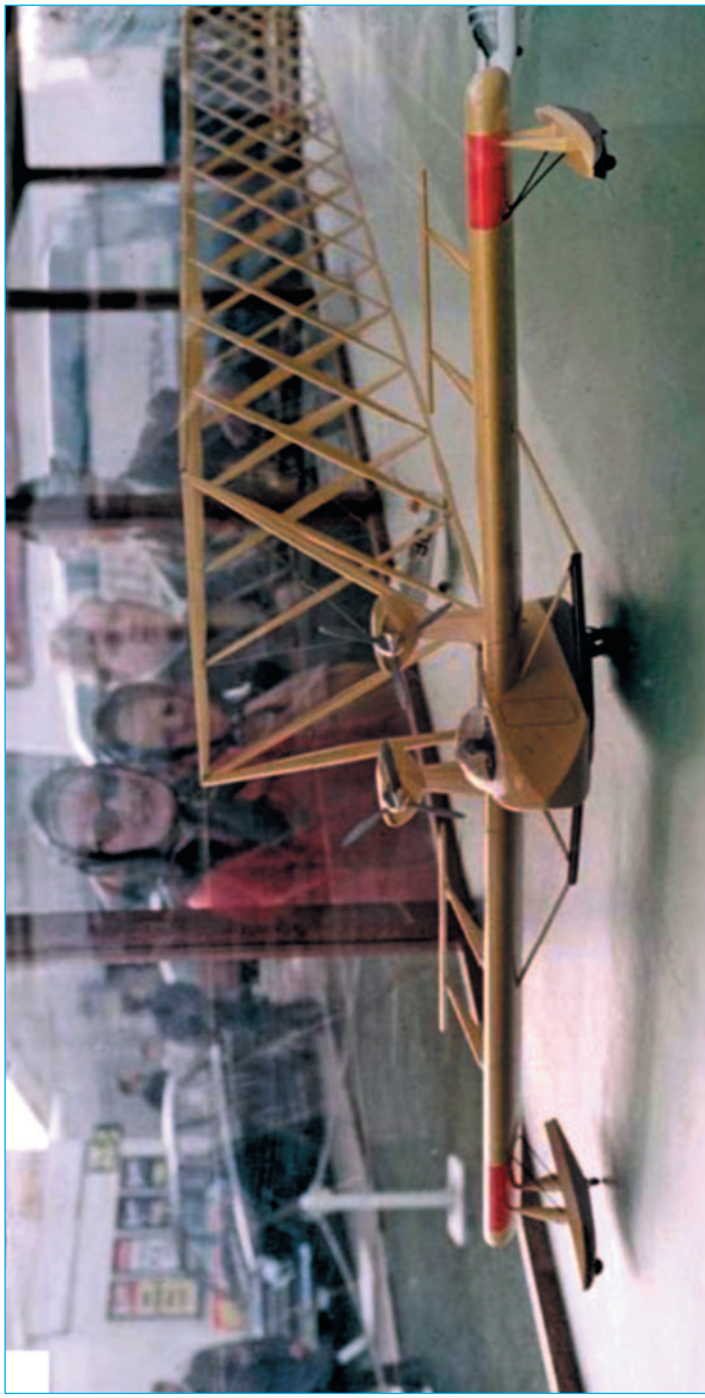


# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

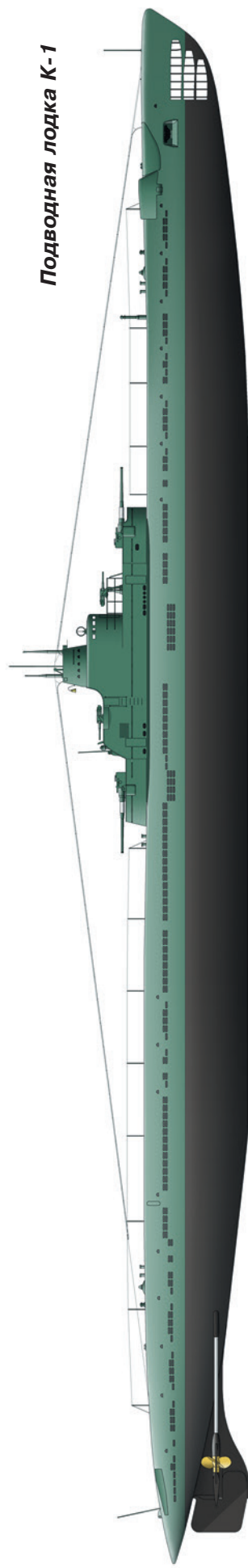


## Датские миноносцы типов «Драген» и «Глентен»

- Высотные полеты в СССР (1931–1941 гг.)
- «Коннибомбер»...
- Летающий рекламный щит
- Канонерки, золото, хунхузы:  
отряд ВМФ Китая в Николаевском инциденте (1920)
- Оружие массового применения, или феномен Августиновича
- Овцы в волчьих шкурах



К статье: Летящий рекламный щит



Подводная лодка К-1

К статье: Оружие массового применения, или феномен Августиновича

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

**Тел. 8 (915) 314-44-52**

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.ru**

Подписано к печати 11.11.2017

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Вере́йская, д.29

**Возрастная категория 12+**

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>М. Маслов</b>	
<b>Высотные полеты в СССР (1931–1941 гг.)</b>	<b>1</b>
<b>Ю. Пахму́рин</b>	
<b>«Коннибомбер»</b>	<b>21</b>
<b>А. Пахомов</b>	
<b>Летающий рекламный щит</b>	<b>23</b>
<b>Я. Малиновский (перевод Л. Олюнина)</b>	
<b>Датские миноносцы типов «Драген» и «Глентен»</b>	<b>26</b>
<b>А. Пастухов</b>	
<b>Канонерки, золото, хунхузы: отряд ВМФ Китая в Николаевском инциденте (1920)</b>	<b>39</b>
<b>А. Заблотский, Р. Ларинцев</b>	
<b>Оружие массового применения, или феномен Августиновича</b>	<b>57</b>
<b>А. Дашьян</b>	
<b>Овцы в волчьих шкурах</b>	<b>60</b>

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

#### **В Москве**

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).

#### **В Санкт-Петербурге**

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 – 17.00.

#### **На Украине**

• г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, italian@3g.ua или ряд 43, место 9-10. Перчак Валерий. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, perchak-valery@gmail.com.

• Интернет-магазин «Военная книга» <http://www.war-book.com.ua>

#### **В Польше**

• Интернет-магазин [www.knigi.pl](http://www.knigi.pl)

# Высотные полеты в СССР (1931–1941 гг.)

**Михаил Маслов**

**П**олеты современных самолетов совершаются на больших высотах, где температура за бортом достигает  $-60^{\circ}\text{C}$ , а воздух чрезвычайно разрежен и совершенно непригоден для дыхания. Тем не менее, занимая место в салоне гражданского авиалайнера, мы вполне обособованно надеемся, что, поднявшись в небо, не испытаем никаких неудобств, связанных с низкими температурами и недостатком кислорода. При этом, наверняка никто из нас не задумывается, что создание таких комфортных условий для пассажиров стало результатом многолетних усилий конструкторов, инженеров и летчиков, приступивших к разрешению проблемы высотных полетов много десятилетий назад.

Практическое осуществление полетов в стратосфере, то есть на высотах свыше 11 км, началось в 1930-х годах. Разработчики авиационной техники рассчитывали с подъемом на высоту значительно повысить скорость самолетов, уменьшить их зависимость от погодных условий, а в случае военного использования обеспечить малую заметность и неуязвимость для противовоздушной обороны противника. Конечно, мало кто представлял тогда все трудности, с которыми предстояло столкнуться на пути освоения стратосферы. Считалось, например, что на высотах свыше 11–12 км нет облаков, и разреженный воздух практически неподвижен. О струйных течениях, опоясывающих земную поверхность со скоростью 200–300 км/ч на высотах от 6–8 до 12–16 км, тогда даже не подозревали. Да и методы разрешения задач во многом были далеки от совершенства. Тем не менее, спустя всего десятилетие после начала исследований проблему высотных полетов во многом удалось разрешить. Об отдельных эпизодах этой напряженной деятельности, проходившей в Советском Союзе, рассказывает представленный материал.

## БОК – Бюро особых конструкций

В самом конце 1920-х годов в советском самолетостроении определились новые направления деятельности, предполагавшие создание ряда оригинальных экспериментальных летательных аппаратов. В связи с этим в декабре 1930 г. на высочайшем правительственном уровне возбуждается вопрос о создании специализированного отдела или отдельного конструкторского бюро для проектирования таких машин.

Уже 27 января 1931 г. постановлением Реввоенсовета Союза ССР, при Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) создается новый отдел – Бюро особых конструкций (БОК). Начальником БОК назначили 32-летнего Владимира Антоновича Чижевского, в 1926 г. закончившего Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского и с 1928 г. работающего в ЦАГИ. Помощниками Чижевского стали инженеры Н.Н. Каштанов, Б.И. Карманов, А.Я. Левин, И.И. Цебриков, В.И. Лапинский, В.Г. Фролов. Несмотря на первоначальные планы сосредоточить в БОК несколько направлений – проектирование автожиров, исследование схем «утка» и «летающее крыло» – основной деятельностью БОК в последующие годы стало создание специальных аппаратов для полетов в стратосфере. Первыми такими работами стала разработка стратосферного самолета (СС) и герметичной гондолы экипажа для стратостата «СССР».

Образование БОК почти совпало с переустройством опытного строительства в структуре советской авиапромышленности. 27 августа 1931 г. Центральное конструкторское бюро (ЦКБ) и ЦАГИ объединили в единую организацию – ЦКБ-ЦАГИ, деятельность которой осуществлялась под патронажем ОГПУ. От органов ГПУ руководить новой организацией назначили Е.С. Пауфлера, а технической частью стал заведовать С.В. Ильюшин. Для БОК указанные изменения выразились в том, что производственные вопросы решались на двух территориях, размещенных в разных районах Москвы. В частности, изготовление гондолы стратостата «СССР» велось с октября 1931 г. на заводе №39, а стратосферный самолет строился на заводе опытных конструкций (ЗОК) ЦАГИ, вступившем в строй 1 января 1932 г. При этом наиболее важным делом считалось разрешение проблемы самолета, способного осуществлять длительные полеты на больших высотах. Полеты таких самолетов (стратопланов) предполагались на высотах 10–12 км, где разреженная атмосфера позволяла развивать большие полетные скорости и не зависеть от капризов погоды, поэтому особенно заманчивыми они представлялись для военного применения.

При создании стратоплана предстояло решить следующие задачи:

1. исследование аэродинамики высотных аппаратов;
2. создание герметичной кабины экипажа;
3. осуществление проводки органов управления из гермокабины;
4. обеспечение работы приборного оборудования в гермокабине;
5. создание комфортных условий работы экипажа;
6. создание специальной моторной установки, надежно работающей в условиях разреженного воздуха и низких температур ( $-55^{\circ}\dots-70^{\circ}\text{C}$ ).

В представленном далее материале рассказано лишь об одной части большой истории, а именно о высотных самолетах БОК.

### Самолет БОК-1 (СС)

Проект высотного летательного аппарата, получившего обозначение БОК-1 или стратосферный самолет (СС), разрабатывался на основе конструкции сверхдальнего моноплана АНТ-25. Фактически это и был АНТ-25 с некоторым уменьшением размеров, поэтому вовсе нелишним кажется небольшое сравнение:

	АНТ-25	БОК-1
Размах крыла, м	34,0	30,0
Длина самолета, м	13,4	12,86
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	87,8	78,8

Хотя деятельность по созданию этих двух самолетов – дальнего и высотного – началась почти одновременно, изготовление АНТ-25 велось более активно и его полеты начались ранее. Строительство БОК-1 началось на заводе опытных конструкций (ЗОК) в конце 1932 г. и в последующем сопровождалось двумя переездами. В феврале 1933 г. Бюро опытных конструкций полностью перевели в ЦКБ на территорию завода №39, где постройка самолета продолжилась. Подразделение Чижевского, которое насчитывало в тот период 40–60 сотрудников, в ЦКБ стало именоваться бригадой №3. Однако и здесь надолго ему задержаться не удалось. Летом 1934 г. все хозяйство высотной бригады перевели в Смоленск, на базу ремонтного завода №35, где организовали специальный опытный цех. В июне 1934 г. докладывалось, что самолет БОК-1 упакован для отправки на завод №35. Таким образом, постройка БОК-1, начатая в 1932 г. в Москве, продолжилась в Смоленске, где и завершилась в 1935 году.

13 декабря 1935 г. летчик-испытатель И.Ф. Петров с ведущим инженером и одним из создателей самолета Н.Н. Кашиановым совершили на БОК-1 первый полет. Давление в полете внутри гермокабины соответствовало высоте 2–3 км, температура воздуха доходила до  $+25^{\circ}\text{C}$ .

Затем последовали усовершенствования, доводки и очередные полеты. Иван Федорович Петров так описал эти события: «В 1936 г. я начинал заводские испытания первого советского самолета с герметической кабиной – БОК-1 конструкции Владимира Антоновича Чижевского. Заводской аэродром находился под Смоленском, и в течение полутора лет мне еженедельно приходилось ездить в Смоленск на испытания. В субботу вечером я уезжал из Москвы, спал в поезде, в воскресенье весь день проводил испытания, а вечером снова садился в поезд, чтобы в понедельник утром быть на своем рабочем месте в НИИ ВВС.

Говорят, первый блин комом. Естественно, что и первая герметичная кабина самолета была совсем непохожа на те комфортабельные салоны, в которых мы все привыкли летать. На самолете БОК-1 она представляла собой тесную цистерну с тремя маленькими окошечками-иллюминаторами, не дававшими летчику почти никакого обзора. И так как располагалась эта бочка над радиатором водяного охлаждения довольно мощного двигателя М-34РН, то летная форма моя была весьма своеобразной: трусы и



**БОК-1 подкатывают к специальной будке («тепляку»), в которой будет прогреваться двигатель перед запуском. Смоленский аэродром, декабрь 1935 г.**



**БОК-1 перед подготовкой к первому полету в декабре 1935 г. Заметен участок гофрированного крыла – позднее для улучшения аэродинамики его обтянули тканью. Самолет установлен на лыжном шасси. Техническая команда при помощи импровизированных рычагов пытается оторвать лыжи, прилипшие к снегу**



**Летчик-испытатель И.Ф. Петров в кабине БОК-1**

штук шесть полотенец. В полете температура в кабине из-за подогрева снизу поднималась до сорока градусов.

Такое мотание из Москвы в Смоленск и обратно было, конечно, весьма изнурительным, и для продолжения испытаний я командировал в Смоленск летчика-испытателя своего отдела П.М. Стефановского, который успешно и завершил их».

Петр Михайлович Стефановский к испытаниям БОК-1 подключился летом 1936-го года. Согласно официальным документам, 25 июля 1936 г. Стефановский с наблюдателем Каштановым достигли высоты 10 875 метров. Сам Петр Михайлович в своей книге воспоминаний «Триста неизвестных» дает другие значения. Впрочем, он описывает летние события 1936 г. достаточно подробно, поэтому стоит их воспроизвести в изложении Стефановского:

«Средняя часть фюзеляжа БОК-1 представляла собой цилиндрическую цистерну с тремя крошечными герметическими окошечками впереди. Левое отвинчивалось на манер пароходного иллюминатора. Вход в самолет располагался в корме цистерны. Ни дать, ни взять – люк подводной лодки. Задраивается, как и там, винтовым затвором.

Самолет это или подводная лодка, а лететь надо... Влезаем в верхнее отверстие, что в хвостовой части машины, оставляем тут парашюты. С ними в пилотскую кабину не проберешься: до нее метров шесть ползти внутри фюзеляжа надо. В кабине с парашютами и не разместишься – тесно до крайности. М-да, компоновочка!..

Парашюты совсем ни к чему. Коль «посыплемся», до них ни за что не доберешься. И без них не полетишь – инструкции разными предусмотрены. Осторожность...

Чего это я разворчался? Ползать не привык? В самолете – не привык. Но дополз. Уселся в свое кресло. Позади устроился Каштанов – ведущий инженер самолета. Осматриваюсь. Не кабина, а мышеловка. Теснотища немимоверная. Обзор – ни к черту. Видно воздушный винт, да градусов по пятнадцать в стороны.

Каштанов толкает в плечо – запускай. Мотор хорош. Взял сразу. Чувствуется – силен. И послушен. В кабине его совершенно не слышно. Герметика сказывается. Разговариваем с Каштановым без напряжения.

Взлетели неожиданно легко. На разбеге, на взлете только краюшка неба видна. Слеповата машина, не годится так.

На высоте трех-четырёх тысяч метров, как и предусмотрено, задраили герметические люки. Влага и углекислота, выделяемые при дыхании, поглощаются специальными устройствами. Повернешь краник – из баллонов поступает в кабину кислород, поступает с посвистом. Дышит свободно. Рядом висят кислородные маски – на случай разгерметизации на высоте. Здорово придумано.

Самолет тоже неплох. Рули эффективны. Барограф, находящийся в кабине, после герметизации вычерчивает идеальную прямую.

Вслед за пробным начались испытательные полеты. Июль в 1936 г. стоял жаркий, сухой. Летаем с совершенно непредусмотренным дополнением к летным костюмам – вафельными полотенцами на шеях. Без них – нельзя. Водорадиатор мотора расположен в обтекателях под самым центром герметической «цистерны». Когда двигатель работает на полных оборотах – в кабине нестерпимо жарко. Пот заливает лицо, саднит глаза.

Девять тысяч метров – потолок, достигнутый И.Ф. Петровым, остался позади. Уже в третьем полете мы добрались до двенадцати тысяч. На высоте прибавилось дел. Входишь в горизонтальный полет – обороты мотора снижаются и пол кабины перестает «подогреваться». Становится прохладнее. Стекла иллюминаторов сдвоенные. Между ними – накаливающиеся электрические проволочки. Вместе с влагопоглотителями и теплым воздухом, поступающим по трубкам от внутрикабинного вентилятора, они не дают запотевать нашим окнам в «большое небо». Снаружи – хуже. Со стороны, противоположной солнцу, стекла подергиваются тончайшей ледяной вязью. Она быстро разрастается, уплотняется, и вскоре сквозь нее ни-



**Левая стойка шасси БОК-1. Механик подсоединяет штуцер сжатого воздуха для подкачки колеса. На боковом подкосе установлена динамомашинка, приводимая в действие при помощи ветрянки**

чего не видишь. Остается одно – развернуть самолет, подставить замерзший иллюминатор под солнечные лучи. Не полет получается, а непрерывное саморазмораживание. Придется конструктору поломать голову и над этим грешком.

На двенадцати тысячах метров столкнулись с более грозным явлением. На этой высоте начали замерзать... элероны. Пришлось управлять самолетом только при помощи рулей глубины и поворота. В следующем полете попробовали промывать проводку на элеронах обезвоженным керосином. Ничего не дает. Видимо сказывается конструктивная особенность машины – очень большая длина тросов и обилие роликов на всем протяжении проводки. Решили летать с замерзшими элеронами. На высоте они не особенно и нужны, а спустишься до семи-восьми тысяч метров – оттаивают, начинают действовать опять.

Поступило распоряжение перегнать БОК-1 в Москву, на испытательный аэродром. Борьба за высоту вступила в новую стадию. Прошедшие полеты убеждали – самолет Чивевского способен подниматься много выше. Руководство НИИ ВВС одобрило мое предложение – достигнуть предельного потолка.

На двенадцати тысячах метров, как всегда, покрылся льдом иллюминатор с теневой стороны. Перестали действовать элероны – замерзли. К такому уже привыкли. Конструктор сообщил, что он придумывает что-то. Забираемся выше. У мотора еще есть запас мощности. Выше! Откуда эта плесень на стеклах окошек? Провел пальцем – иней... А электрообогрев, теплый воздух, влагопоглотители? Все работает. Иней же утолщается, утолщается на всех трех иллюминаторах. Лететь ничего не видя, да еще с бездействующими элеронами, нельзя. Понимаю, что нельзя, а лечу, забираюсь все выше и выше. Ногтем соскабливаю иней, растираю дырочку еще влажным от пота полотенцем и продолжаю упорно набирать высоту. Понемногу падает мощность мотора. Увеличивать обороты уже нельзя. Рычаг сектора газа – на предельном максимуме. Все. Выше не подняться.

На земле расшифровали барограмму – 13 100 метров. Полученные по прибору при расшифровке с учетом всех поправок, они соответствовали максимальной высоте 14 100 метров. Это – стратосфера!.

Осенью полеты на БОК-1 в НИИ ВВС прекратили. Летный сезон 1936 г. для первого стратосферного самолета закончился следующими выводами:

«1. Проведенные летные испытания стратосферного самолета БОК-1 вполне подтвердили целесообразность применения герметических кабин на самолетах, предназначенных к полетам на больших высотах.

2. В результате испытаний можно считать, что проблема самолета с герметической кабиной ...принципиально и практически решена, достигнутые результаты позволяют перейти от экспериментальных конструкций к конструкциям целевого назначения.

3. Самолет БОК-1 в предъявленном виде является лишь экспериментальным самолетом и может быть использован для дальнейших экспериментальных работ в области усовершенствования герметической кабины, ее оборудования, установки вооружения и специального оборудования, для проверки их работы в условиях полета в стратосфере.

4. Основными задачами, требующими скорейшего решения, являются:

- а/ повышение потолка самолета;
- б/ устранение запотевания стекла;
- в/ улучшение обзора из самолета;
- г/ установка бомбардировочного и стрелкового вооружения;
- д/ разработка подвижных стрелковых точек, управляемых из герметической кабины;
- е/ бронирование кабин, для предохранения от пулевых пробоин.

При настоящем состоянии техники эти проблемы могут быть легко решены.

Заключение.

1. Самолеты с герметическими кабинами имеют несравнимые преимущества перед обычными самолетами при выполнении полетов на высотах свыше 8000 метров.

2. Самолеты с герметическими кабинами имеют богатейшие перспективы для использования в ВВС в качестве боевой авиации по всем специальностям: истребители, разведчики и бомбардировщики.

3. Боеспособность самолетов с герметическими кабинами значительно выше, чем у обычных самолетов,

БОК-1 готовится к старту, осенью 1936 г.



Таблица произведенных полетов

№ полета	Дата	Летчик	Наблюдатель	Примечание
1	06.06.37	Петров	Каштанов	1-й полет
2	07.06.37	Петров	Дмитриевский, Золотарев	—
3	18.06.37	Петров	Золотарев	Перелет Москва-Смоленск
4	23.06.37	Петров	Каштанов	—
5	27.06.37	Петров	Барсук	—
6	01.07.37	Петров	Каштанов	Авария ТК №2
7	02.08.37	Петров	Барсук	—
8	04.08.37	Петров	Каштанов	—
9	28.08.37	Петров	Каштанов	—
10	28.08.37	Стефановский	Каштанов	Авария ТК №2 и №3
11	20.09.37	Петров	Каштанов	—
12	12.09.37	Петров	Каштанов	—
13	28.09.37	Петров	Каштанов	—

главным образом за счет хороших самочувствия и работоспособности экипажа при выполнении операций на больших высотах, недоступных для наземных средств ПВО противника.

4. Просить Народный Комиссариат Оборонной промышленности:

а/ всемерно форсировать работы по созданию и освоению военных вариантов самолетов с герметическими кабинами, для чего необходимо расширить и укрепить Бюро Особых Конструкций завода №35, находящееся в настоящее время в неблагоприятных условиях, ввиду удаленности от центра, недостатка квалифицированных кадров и материальных средств.

б/ Форсировать постройку на заводе №35 самолета БОК-7, выпустив его в военном варианте как высотный бомбардировщик.

в/ Форсировать доводку в ЦИАМе мотора АМ-34ТН (с турбокомпрессором), обязав ЦИАМ представить мотор для установки на самолет БОК-1 не позднее 29 декабря 1936 г.

Начальник НИИ ВВС РККА  
комбриг (Коробов)  
Начальник 1-го отдела НИИ ВВС РККА  
военинженер 1 ранга (Петров)  
Отпечатано 10.12.36 г.»

Начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис, ознакомившись с актом государственных испытаний, подписал его 22 декабря 1936 г. В том месте документа, где на ближайшее бу-

дущее планировалось достижение высот 16–18 км, зачеркнул эти цифры и от руки написал: «16–20 км».

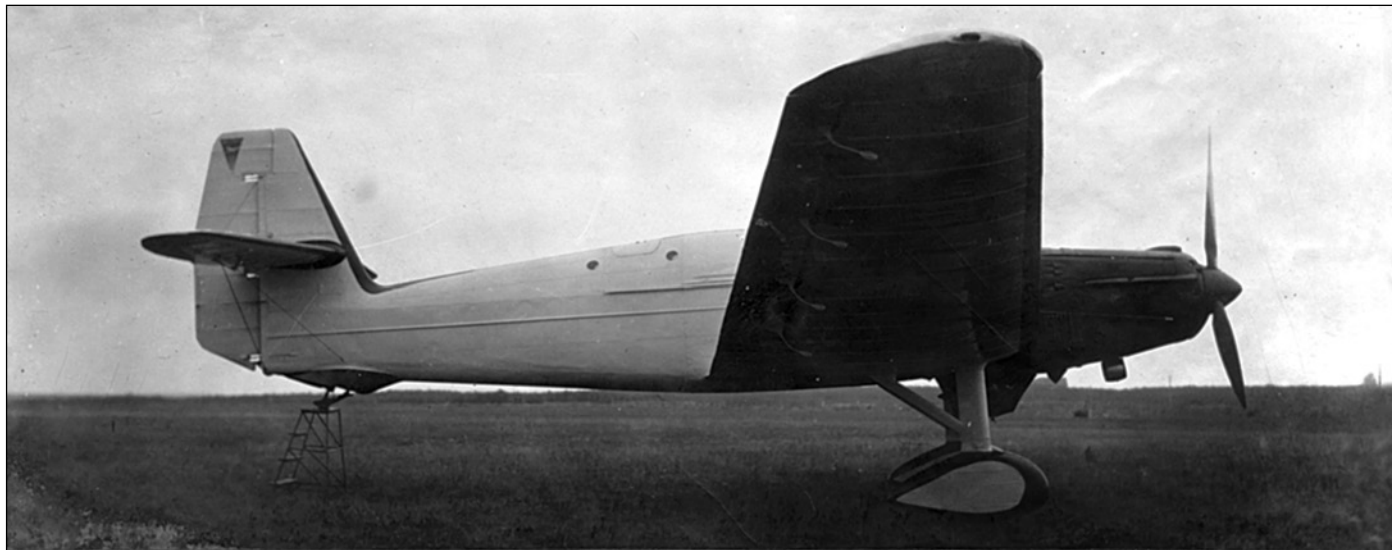
Новый двигатель АМ-34РНБ-ТК на самолет БОК-1 установили весной 1937 г. После отработки систем и проведения проб двигателя на земле летом 1937 г. испытательные полеты продолжились. За период с 6 июня по 1 октября 1937 г. новый двигатель наработал 5 часов 40 минут на земле и 24 часа 1 минуту в воздухе. Выше приведена таблица произведенных полетов.

До апреля 1937 г., когда установили двигатель АМ-34РН-ТК, самолет выполнил 42 полета.

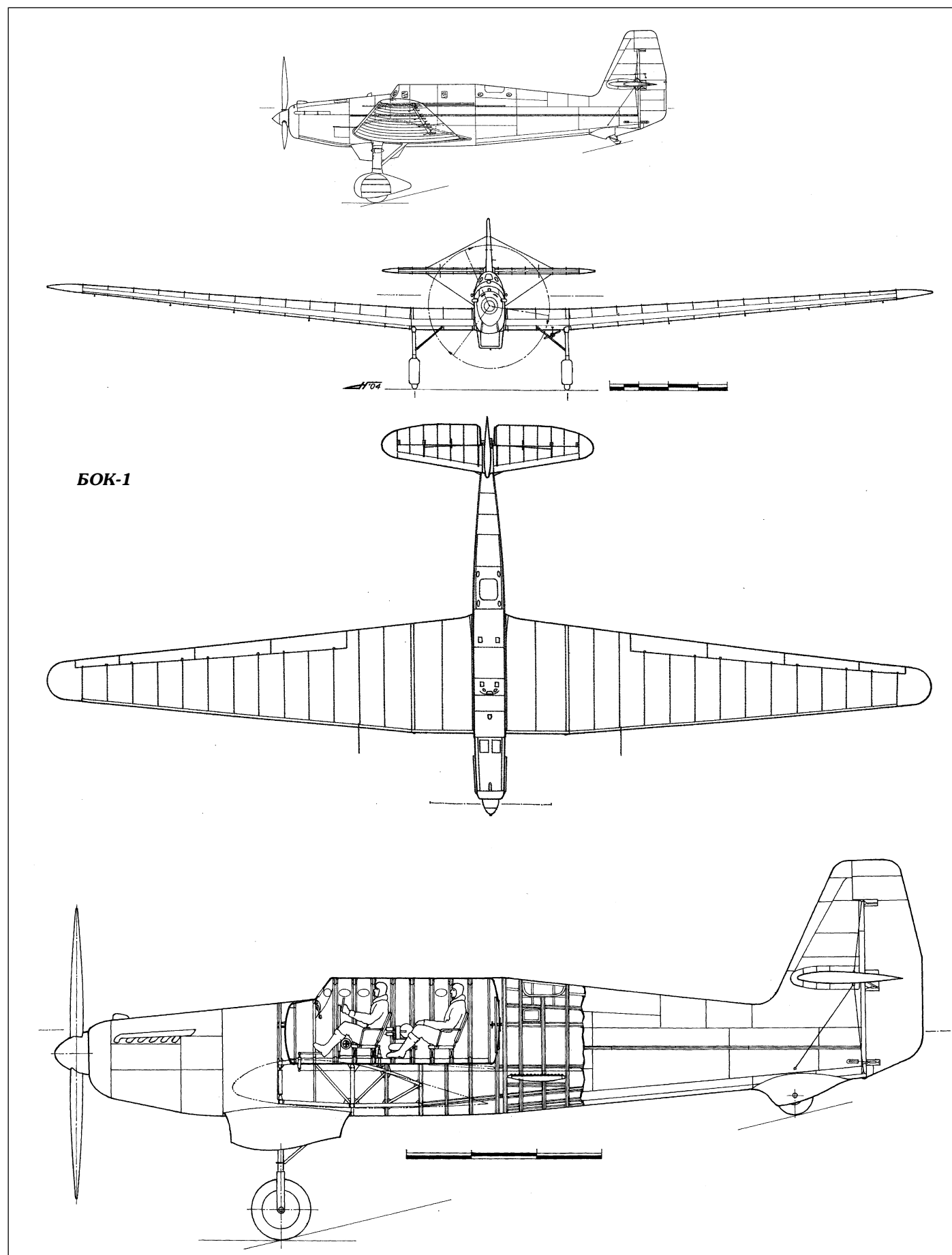
27 августа 1938 г. Стефановский с наблюдателем Рено достигли высоты 14 100 м. Затем последовала авария турбокомпрессора. Ремонт продолжался до февраля 1939 г. В апреле 1939 г. на БОК-1 установили двигатель АМ-34ФРНБ с ТК-1, с которым самолет выполнил ряд полетов на высоту до 14 км. Дальнейшими подробностями произведенных полетов на БОК-1 автор, к сожалению, не располагает.

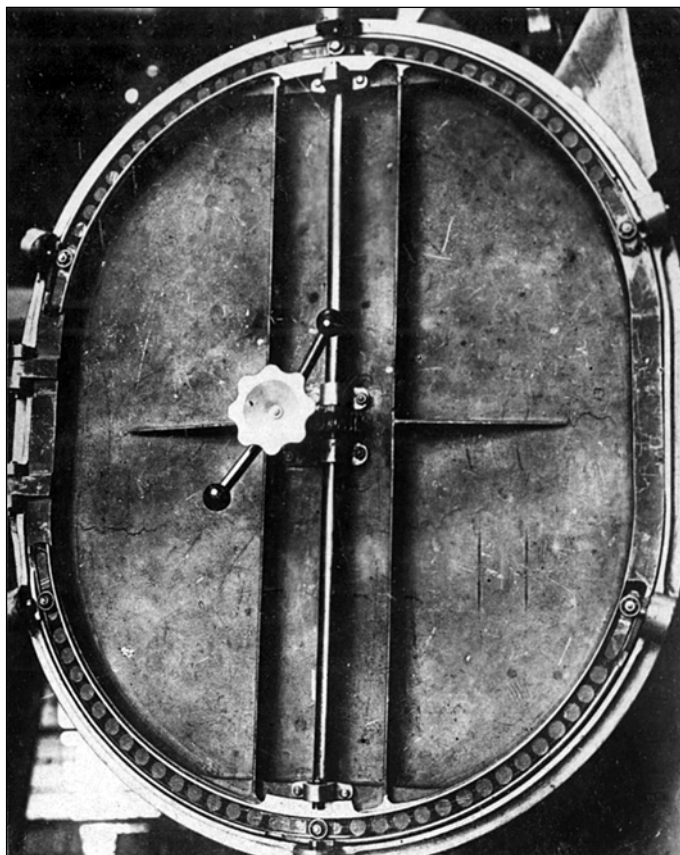
### Техническое описание БОК-1

Крыло БОК-1, состоящее из центроплана и отъемных консолей, трехлонжеронное, в отличие от АНТ-25 в месте стыка с фюзеляжем не имеет мощных заливов. Отъемные части крыла (ОЧК) имеют 16 нервюр, верхние пояса которых выступают в набегающий поток. Пояса первых двух лонжеронов ОЧК до середины размаха выполнены из тер-

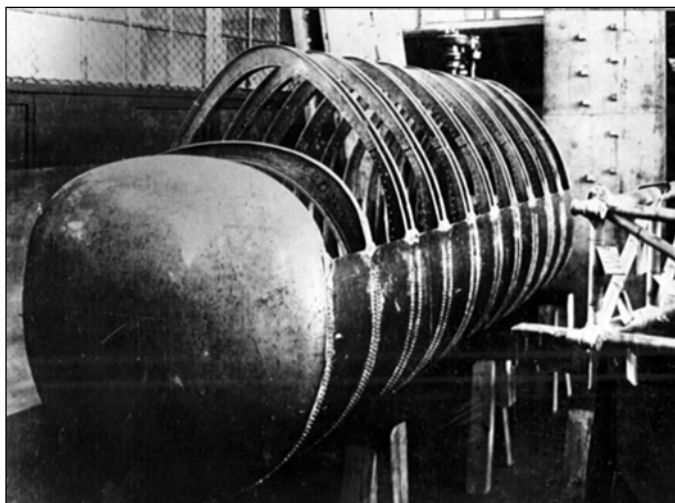


Стратоплан БОК-1, оснащенный двигателем АМ-34ФРН с трехлопастным воздушным винтом, в ходе проведения испытаний установлен в линию полета для проведения регулировок

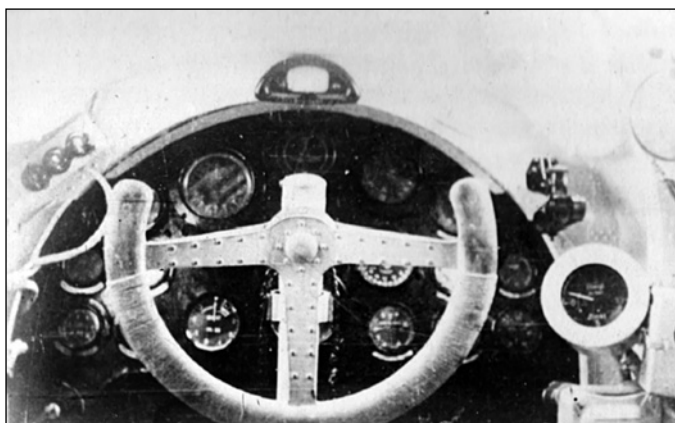




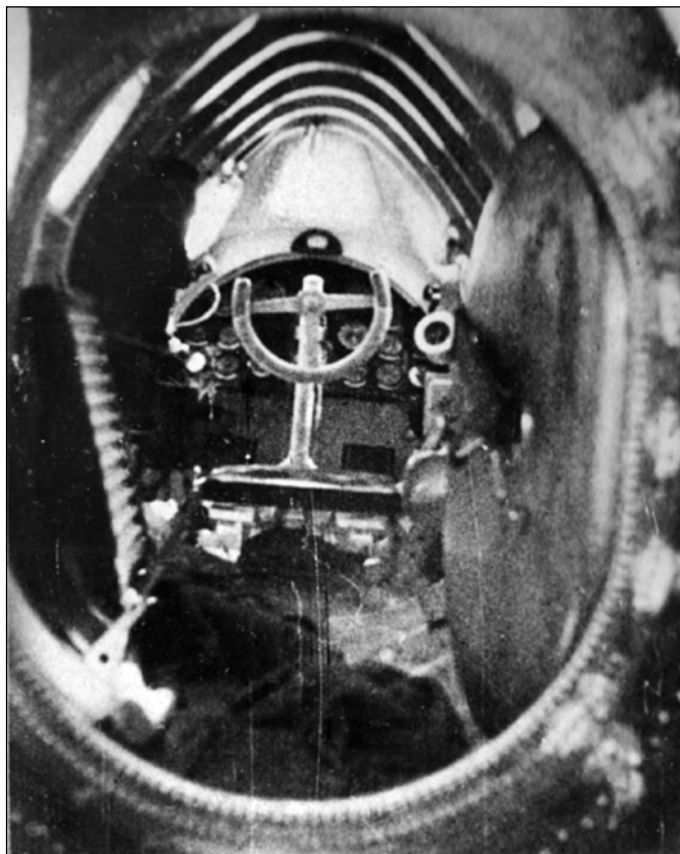
*Задраиваемый люк гермокабины*



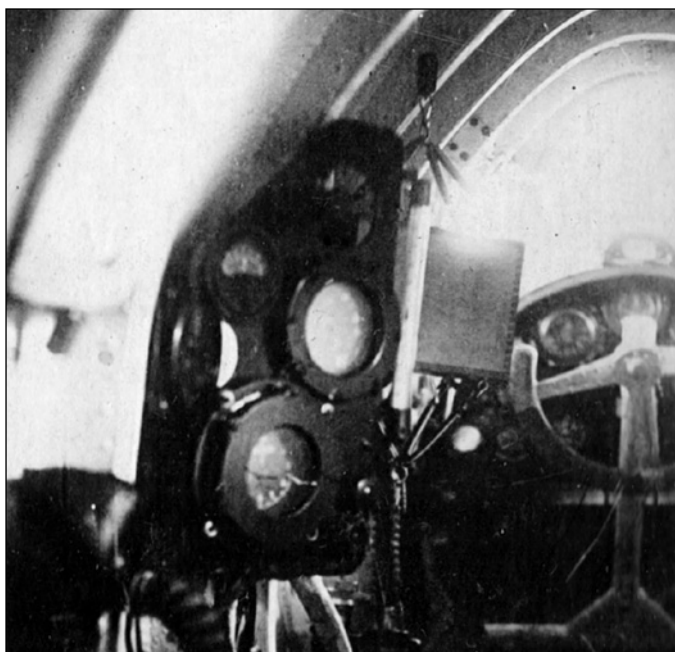
*Общий вид каркаса герметичной кабины БОК-1  
до установки обшивки*



*Вид на приборную доску и штурвал управления  
самолетом*



*Вид из входного тамбура через открытый люк в  
гермокабину*



*Вид гермокабины изнутри со стороны входного  
люка*

мически обработанных хромомолибденовых труб, далее – до законцовок крыла – из дюралевых труб. Третий лонжерон, как наименее нагруженный, полностью выполнен из дюралевых труб. Обшивка крыла гофрированная, как и на АНТ-25. В ходе испытаний гофр сверху обклеили тонким перкалем, отполировали и покрасили.

Фюзеляж конструктивно разбит на три части: носовую, центральную (собранную заодно с центропланом) и хвостовую. Передняя часть фюзеляжа легкоосъемная для установки различных двигателей. Центральная часть фюзеляжа сконструирована таким образом, чтобы в нее сверху можно было вставить гермокабину.

Рассчитанная на двух членов экипажа герметичная кабина является отдельным элементом, не включенным в конструкцию самолета. Имеет овальное сечение, состоит из 11 шпангоутов, обшита 2-мм дюралем. Для получения достаточной герметичности использовался двойной заклепочный шов с предварительно наносимыми цинковыми белилами. Гермокабина рассчитывалась с 6-кратным запасом прочности, на практике в ней поддерживалось избыточное давление 0,8 атм. Вход в кабину осуществлялся следующим образом: сначала экипаж через верхний люк в фюзеляже проникал в самолет (можно сказать, в тамбур), затем через гермолук в задней стенке кабины занимал свои рабочие места и заdraивался.

Верхняя часть гермокабины снаружи (но под обшивкой фюзеляжа) утеплена слоем войлока. Это покрытие, помимо прочего, заметно снижало шум в кабине – можно было переговариваться без напряжения голосовых связок.

В нижней части гермокабина обогревается воздухом, выходящим из радиатора охлаждения двигателя. Для регулирования обогрева имела специальная створка, управляемая из кабины.

Гермокабина снабжена 7 окнами-иллюминаторами: пятью – у пилота и двумя – у наблюдателя. В иллюминаторах использовалось специальное закаленное стекло толщиной 15–16 мм. Для устранения запотевания внутри имеются вторые стекла толщиной 3–4 мм, которые постоянно обогреваются теплым воздухом. Пространство между стеклами осушалось влагопоглотителями (хлористый кальций с силикагелем). Снабжение экипажа воздухом осуществлялось путем регенерации. Кислород подавался из расчета 120 литров в час на двух человек. Выделяемые углекислота и влага поглощались – кабинный воздух прогонялся при помощи центробежного вентилятора через химические поглотители.

### Размеры и основные характеристики БОК-1

Размах крыла, м	30,0
Длина в линии полета, м	12,860
Высота в линии полета, м	5,50
Колея шасси, м	5,19
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	78,8 (78,7)
Нагрузка на крыло, кг/м <sup>2</sup>	53,0
(для полетного веса 4161 кг)	
Вес пустого, кг	3481 (с М-34РН)
Полетный вес, кг	4161 (с М-34РН)
	4600 (с АМ-34РНТК)
Скорость у земли, км/ч	230 (с М-34РН)
	240 (с М-34РНТК)
Скорость макс. на 4000 м, км/ч	242 (М-34РН)
Скорость макс. на 9000 м, км/ч	212 (М-34РН)
	315 (М-34РНТК)
Посадочная скорость, км/ч	85
Практический потолок, м	10 700*/14 100**

Примечания:

\* при проведении госиспытаний в 1936 г. с двигателем М-34РН

\*\* 27.08.1938 г. с двигателем М-34РНТК

Шасси БОК-1 неубираемое, с масляно-пневматической амортизацией, основные стойки снабжены поддерживающими подкосами. Колеса размером 900х200 мм прикрыты каплевидными обтекателями.

Двигатель АМ-34РН мощностью 800 л.с. (до 4000 м). Радиатор охлаждающей жидкости размещен под фюзеляжем и снабжен регулируемыми створками. Маслорадиатор установлен перед водяным, поначалу стоял пластинчатый, позднее – сотовый. Для первых полетов использовался четырехлопастной деревянный воздушный винт диаметром 4,0 метра. Затем его заменили двухлопастным деревянным диаметром 4,35 м, а еще позднее применили металлический винт диаметром 4,1 м.

Общее количество бензина 500 кг в четырех цилиндрических баках, установленных в пространстве между первым и вторым лонжеронами центроплана.

БОК-1 имел двухцветную красно-серебристую окраску. На вертикальном оперении был изображен треугольник с эмблемой Бюро особых конструкций.

### Работы БОК в 1935–40 гг.

При оценке деятельности Бюро особых конструкций обычно считалось, что БОК-1 строился слишком долго, более трех лет. Однако следует учесть все переезды конструкторского бюро Чижевского и окончание постройки самолета на заводе №35, являвшимся тогда ремонтным предприятием. В справке, подготовленной в октябре 1935 г. и подписанной директором завода Филатовым и начальником БОК Чижевским, в частности, говорилось: «производственная база (цех 08) слабая, кадры слабые». Тем не менее, конструкторское бюро вело в этот период активные, плодотворные разработки и других экспериментальных объектов.

Перечень работ, проведенных в БОК в период 1935–36 гг. был следующим:

- БОК-1. Доводки и летные испытания.
- БОК-2 (ЦКБ-5). Небольшой самолет с разрезным крылом конструкции С. Кричевского, оснащен двигателем М-11, проходил испытания в 1935–36 гг.
- БОК-3 (ЦКБ-9). Начинал строиться как самолет для местных воздушных линий, или исполкомовский самолет (ИС). Достраивался в Смоленске на авиазаводе №35 до 1936 г. под обозначением БОК-3. Имел измененный внешний облик по сравнению с первоначальным проектом. Двигатель воздушного охлаждения М-48, размах крыла 11,0 м, длина 7,10 м.
- БОК-4. Данные не обнаружены.
- БОК-5 (ЦКБ-13). Легкий самолет «летающее крыло» с двигателем М-11. В документах БОК значился как летающая модель большого самолета типа бомбовоза, выполненного по схеме «летающее крыло» (ЛК). Проектные работы начаты в 1934 г. конструктором В.А. Чижевским. При испытаниях БОК-5 показал отличные пилотажные качества, много летал и совершенствовался.
- БОК-6. Двухмоторный бомбардировщик, выполненный по схеме «летающее крыло» с учетом проектирования и испытаний БОК-5. Проект не реализован.
- БОК-7. По первоначальному плану стратосферный разведчик, проектирование началось в январе 1935 г.
- БОК-8. Проект гермокабины серийного самолета для обучения летного состава.
- БОК-9. Данные не обнаружены.
- БОК-10. Скафандр из воздухопроницаемой ткани, работы начаты в 1935 г.
- БОК-11. В 1935–36 гг. гермокабина для истребителя, которая предполагалась на кооперативных началах с КБ Поликарпова. Позднее так именовался высотный самолет, конструктивно повторяющий БОК-7.



**Правая часть панорамы аэродрома ЛИИ 14 июня 1939 г. В центре фрагмента линейки стоят два БОК-15, с краю БОК-7**

– БОК-12. Двухмоторный вариант БОК-7. Научная лаборатория, способная заменить дорогостоящие стратостаты. В центроплане этого аппарата планировалось разместить обширную камеру для наблюдений. Проект не реализован.

– БОК-13. Пассажирский вариант БОК-7 на 6 пассажиров. Проект не реализован.

Позднее, в 1937 г., в Бюро особых конструкций приступили к проектированию сверхдальнего стратосферного самолета БОК-15.

\* \* \*

В феврале 1938 г. БОК переводится из Смоленска в подмосковные Подлипки (иногда в деловой переписке определялись как Мытищи), на территорию КБ-29. Летно-испытательная станция (ЛИС) КБ-29 занималась испытанием и совершенствованием бомбардировочного вооружения в интересах Наркомата оборонной промышленности (НКОП). С переводом БОК в Подлипки Чижевского назначили главным конструктором КБ-29, Н.Н. Каштанова – его заместителем. Одновременно в КБ-29 организовали бригаду «З» конструктора В.С. Вахмистрова по подвесным самолетам и конструкторскую бригаду «Д» Привалова, которая занималась разработкой и испытанием различных подвесок, а также отработкой сброса грузов с самолетов на парашютах и без них.

В течение 1938 г. в Подлипках продолжились работы по проектированию БОК-7, БОК-11, БОК-15. В конце года Чижевский начинает проектирование пассажирского варианта бомбардировщика ДБ-3, оборудованного гермокабиной. Спустя короткое время в наркомате авиапромышленности предложили для этой цели использовать лицензионный ДС-3. В конечном результате ни один из вариантов не был реализован.

В декабре 1938 г. при подготовке ежегодной справки о состоянии и возможностях производства указывалось, что КБ-29 состоит из производственных мастерских (слесарно-механический, деревообделочный, дюралевый и сборочный цеха) с общей численностью персонала 600 человек. В пояснительной записке к указанной справке Чижев-

ский сетовал, что снабжение его организации ведется по нормативам, применяемым к небольшим конструкторским бюро, а ЦК Союза авиапромышленности относит КБ-29 к производственным предприятиям. Поэтому, для повышения качества и эффективности постройки самолетов он просил переименовать КБ-29 в отдельный завод.

В январе 1939 г. Чижевский последний раз в качестве руководителя докладывает о состоянии работ, а через месяц его арестовали. Временно начальником КБ-29 был назначен Николай Никитович Каштанов. В марте 1939 г. начальником КБ-29 назначили П.Н. Голубкова (до этого директор авиазавода №21), а Каштанов стал главным конструктором. В этот период в Подлипках перевели с московского завода №1 группу А.Я. Щербакова, автора герметических кабин для истребителей И-15 и И-153. После этого КБ-29 стали называть опытной организацией по проектированию и постройке самолетов с гермокабинами. План деятельности конструкторского бюро на 1939 г. включал в себя следующие задания:

1. Доводка двух самолетов типа АНТ-25 (так засекретили БОК-15).
2. Модификация двух серийных ДБ-3.
3. Оборудование гермокабин на И-15 и И-16.
4. Малая войсковая серия самолетов ДБ-3, И-15, И-16 с гермокабинами.

В марте 1939 г. работы, проводимые КБ-29 по тематике БОК, указываются более обстоятельно:

1. Доработки высотного самолета БОК-1.
2. Новое шасси для самолета БОК-5.
3. Зимний вариант БОК-7 (установка лыжного шасси).
4. Доводка спецоборудования (вооружения) БОК-11.
5. Изготовление нового крыла БОК-15.
6. Разработка эскизного проекта БОК-17 на основе ДБ-3

В соответствии с указанными планами проектные и производственные работы велись до конца 1939 года. Затем КБ-29 переименовали в авиазавод №289 НКАП (директор П.Н. Голубков), а работы по гермокабинам вновь стали именоваться тематикой бригады «БОК».

В феврале 1940 г. сообщалось о следующей деятельности, проводимой бригадой «БОК»:

- БОК-1 ремонт;
- БОК-7 доводки;
- БОК-11 доводки;
- БОК-15 статиспытания 1-го и 2-го экземпляра;
- БОК-17 вставная гермокабина ДБ-3;
- И-15 с гермокабиной Щербакова;
- ГСК (гермокабина для планера СК-9).

В первой половине 1940 г. на завод №289 переводится группа П.О. Сухого, создающая высотный истребитель И-135 (Су-1). Здесь же А.Я. Щербаковым ведется доработка планера СК-9 конструкции С.П. Королева для адаптации на него ЖРД РДА-150. После установки ракетного двигателя планер получил обозначение РП-318-1.

Казалось, что завод №289 постепенно становится центром проектирования и строительства наиболее современной и сложной авиатехники. Однако именно в этот момент опытные работы по высотным аппаратам начинают сворачиваться. Многие в это не верили. Конструктор Щербаков как заместитель главного конструктора завода №289 27 марта 1940 г. обратился к наркому Шахурину с просьбой сохранить конструкторский коллектив и выдать задание на проектирование высотного скоростного истребителя с гермокабиной (ИВС). Еще два месяца все пребывало в подвешенном состоянии, однако принятая в коридорах власти программа по сворачиванию многих экспериментальных работ начала действовать. В соответствии с распоряжением замнаркома авиапромышленности по опытному строительству А.С. Яковлева, поступившим директору завода №289 Голубкову 4 июня 1940 г., подготовительные работы по проведению дальнего перелета на самолетах БОК-15 прекращаются. С 5 июня прекратили все исследовательские работы по гермокабинам, за исключе-

нием пилотских фонарей для самолетов БОК-15 и БОК-15бис. Последней практической деятельностью по высотной тематике, осуществленной на заводе №289, стала доводка истребителей И-153ГК в августе 1940 г.

## Высотный самолет БОК-7

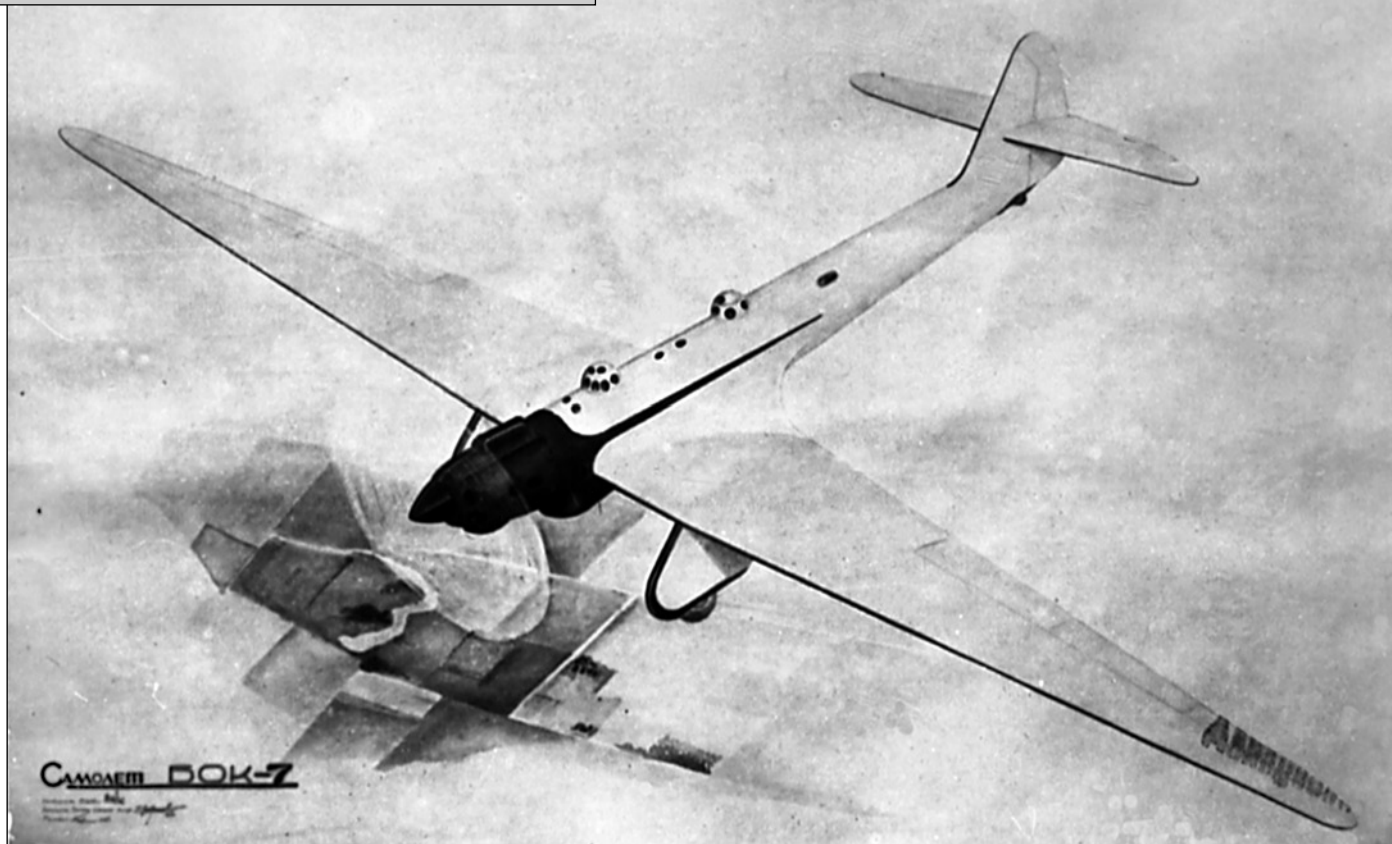
Проектирование этого аппарата началось в январе 1935 года. БОК-7 создавался с учетом опыта, накопленного при создании БОК-1, поэтому поначалу считался модификацией этой первой машины. Определялся как стратосферный разведчик (СР), способный вести аэрофотосъемку с высоты 14–16 км. В связи с военным предназначением указывалось вооружение: 400 кг бомб и 4 пулемета ШКАС (два – в крыле, два – для обороны задней полусферы).

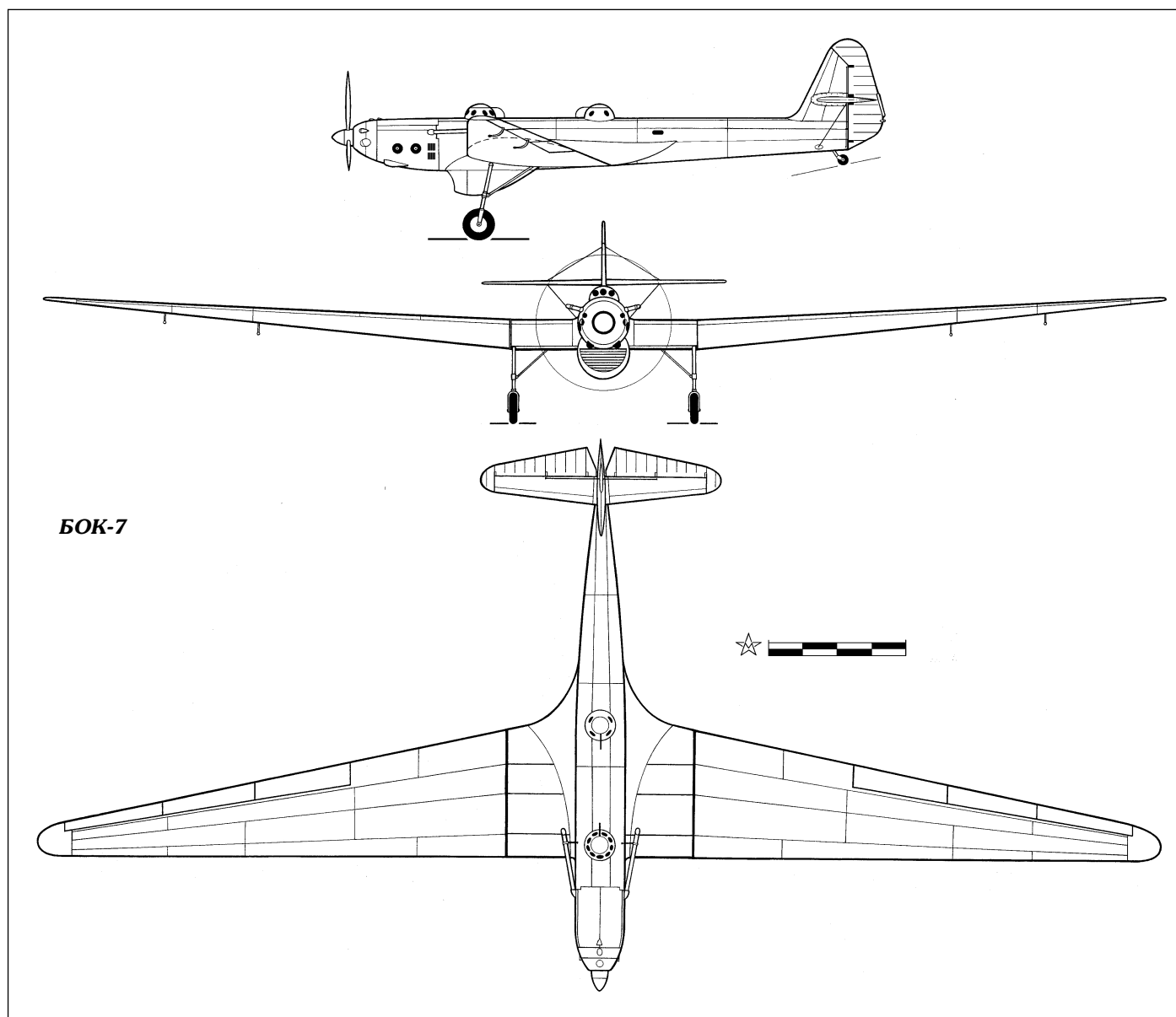
В 1937 г., когда было решено построить два экземпляра БОК-7, используются другие определения его назначения: 1-й экземпляр – для установления рекорда высоты, 2-й экземпляр – военный (по отношению к нему иногда применялось обозначение БОК-8). Конструкция, подобная БОК-1, но несколько увеличенных размеров. Герметичная кабина объемом 8 куб. метров, регенерационного типа, встроенная в фюзеляж. Шасси неубираемое, по первоначальному проекту стойки и колеса заключены в обтекатели – «штаны».

Между тем, построили только один экземпляр высотного самолета под обозначением БОК-7. Говорилось, что это экспериментальный опытный самолет, построенный для решения и отработки ряда вопросов при полете в стратосфере на высотах до 16 000 метров.

До середины 1938 г. постройка БОК-7 велась на заводе №35 в Смоленске. Затем, в связи с переводом Бюро опытных конструкций в КБ-29, недостроенный самолет было решено перевезти в подмосковные Подлипки. В частности,

Рисунок первоначального варианта БОК-7





в сентябре 1938 г. сюда доставили двигатель АМ-34ФРН, который предполагался к установке на новый стратоплан. Очевидно, что двигатель потом совершил путешествие в Смоленск, так как именно там 20 декабря 1938 г. все основные работы по самолету завершились, и 28-го БОК-7 совершил первый небольшой полет по прямой. Затем последовали значительные доработки, в ходе которых решили установить более совершенный двигатель АМ-35ТК. На практике самолет остался с мотором М-34ФРН и винтом переменного шага ВИШ-4 вплоть до середины 1939 года.

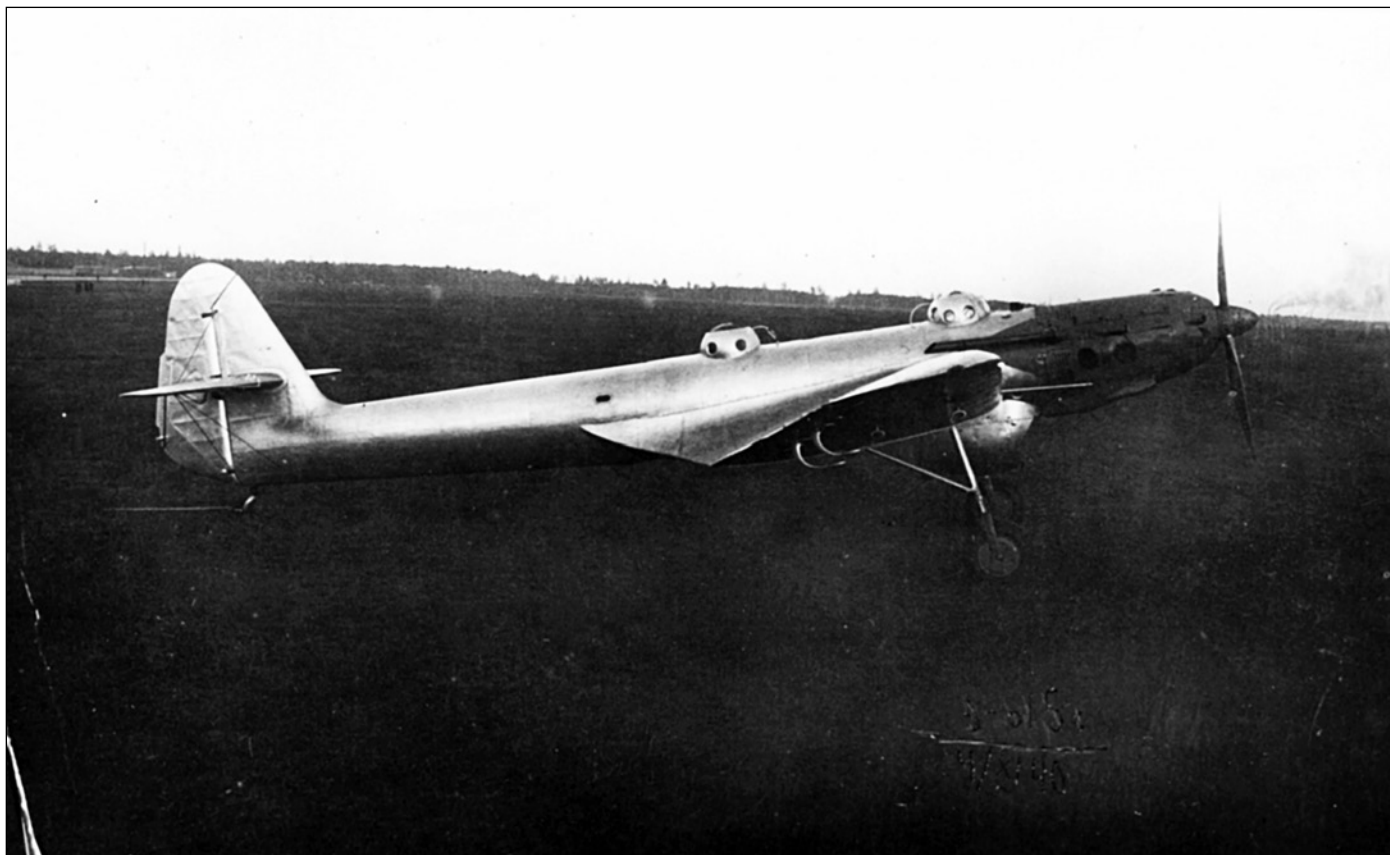
Между тем, уже в начале 1939 г. еще до начала полноценных полетов для БОК-7 попытались найти достойное предназначение. Предлагалось использовать самолет в середине года для осуществления дальнего беспосадочного перелета женского экипажа Марии Нестеренко (при этом предполагалось попутно установить рекорд высоты). Задуманный маршрут прокладывался с Дальнего Востока в направлении Москвы.

В январе 1939 г. заместитель начальника НИИ ВВС бригадный инженер Петров, который являлся основным испытателем БОКов, вместе с Нестеренко посетил авиазавод №35 в Смоленске. По мнению Петрова, БОК-7 можно было подготовить к перелету за месяц.

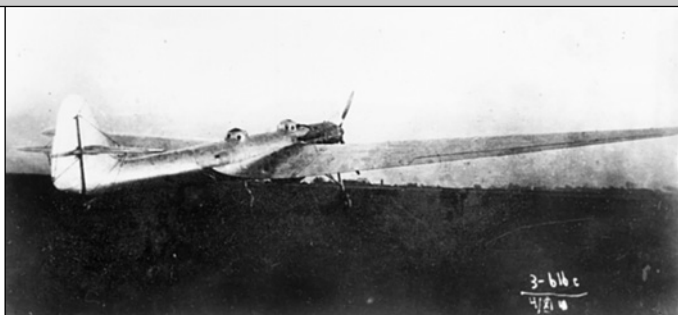
Однако более внимательное рассмотрение вопроса показало, что для такого перелета требовались значительные усовершенствования: установка дополнительных бензобаков, второе управление, усиление конструкции. Возможно, требовалось изготовить новое крыло. То есть требовалось произвести много новых работ, которые не позволили бы решить на БОК-7 те задачи, для которых он первоначально создавался. По этой и многим другим причинам от перелета отказались. Как оказалось, правильно, ибо опытный БОК-7 принес много проблем при летных испытаниях. Впрочем, он все равно был включен в программу дальних перелетов.

Весной 1939 г., еще до наступления полноценных полетных испытаний, БОК-7 решили использовать для тренировок задуманного дальнего беспосадочного перелета на БОК-15, поэтому 24 мая 1939 г. последовало решение о передаче самолета в распоряжение летчика Громова.

Первый полноценный полет БОК-7 был выполнен И.Ф. Петровым в Смоленске 14 мая 1939 г. Затем Петров совершил еще ряд полетов по программе заводских летных испытаний, после чего передал самолет в Москву. Последний полет он выполнил 30 мая (всего Петров выполнил шесть испытательных полетов общей продолжительностью 8 ч. 47 мин.), да-



**БОК-7, оснащенный дизелем АН-1РТК, на аэродроме ЛИИ НКАП, в сентябре 1939 г.**



лнее самолет передали экипажу в составе Громова, Байдукова и Юмашева. Именно на нем трем летчикам предстояло пройти тренировки по программе подготовки к беспосадочному перелету на БОК-15. Указывалось, что летные испытания БОК-7 производились А.Б. Юмашевым, в облете принимали участие М.М. Громов и Г.Ф. Байдуков. Этот экипаж в период с 4 июня по 26 июля 1939 г. совершил с Центрального аэродрома столицы 12 полетов общей продолжительностью 11 ч. 38 мин.

По результатам этих испытательных полетов, основной целью которых называлось устранение возможных проблем на самолетах БОК-15, были сделаны несколько выводов.

В частности, взлет БОК-7 при полетном весе 5300 кг и центровках от 24 до 28% САХ отличался вялым поднятием хвоста в первой половине разбега и полным отклонением руля направления влево для сохранения направления при разбеге. Далее отмечалось, что БОК-7 в продольном направлении устойчив, поперечная устойчивость и устойчивость пути самолета в спокойном воздухе вполне удовлетворительны. Однако в неспокойной атмосфере (болтанке) летчику для сохранения заданного курса приходилось все время работать педалями и ручкой управления, что в дальних перелетах было недопустимо. Руль на-

правления при этом был малоэффективен, а нагрузки на элероны при больших углах отклонения заметно возрастали. Эффективность руля высоты оценивалась как недостаточная для взлета с большой нагрузкой и осуществления трехточечной посадки с передней центровкой.

Поведение самолета на малых скоростях летчики сочли неудовлетворительным. При уменьшении скорости планирования до 115 км/ч самолет начинал проваливаться. Для полетного веса 5300 кг это было ненормально, так как при максимальном (перелетном) весе 13 500 кг самолет начинал бы проваливаться уже на скорости 180 км/ч.

По причине большого стояночного угла (17,5 градусов), самолет оказалось весьма затруднительно посадить «на три точки». При заходе на посадку на выравнивании самолет по причине уменьшения скорости и наступающего срыва потока с крыла проваливался, летчик не успевал дожать хвост, и посадка происходила на высокой вертикальной скорости на основные колеса шасси.

Летные испытания позволили определить, что максимальное аэродинамическое качество крыла БОК-7 составило 15,2 вместо расчетного значения 17,3.

### **Размеры и основные характеристики БОК-7 (на начало 1939 г.)**

Размах крыла, м	32,4
Длина в линии полета, м	14,85
Площадь крыльев, м <sup>2</sup>	81,4
Вес пустого, кг	3400–3600
Полетный вес, кг	4814*
Скорость макс. на 9000 м, км/ч	350
Посадочная скорость, км/ч	86
Потолок практический, тыс. м	15–20

Примечания:

\* Нормальный полетный вес по результатам испытаний составил 5300 кг

Причиной полученных неудовлетворительных аэродинамических характеристик крыла сочли низкое качество выполнения поверхности крыла. Тем более что даже геометрические замеры показали несоблюдение параметров профиля крыла. Очевидно, что выполнение особо качественного крыла на авиазаводе №35 оказалось трудновыполнимым.

Было предложено произвести облагораживание поверхности крыла при помощи специальной шпаклевки (пробковая пыль с аэролаком) и особо качественной покраски, что могло заметно улучшить обтекание крыла на больших углах атаки. Кроме этого, требовалось увеличить площадь рулей высоты, компенсацию руля поворота и элеронов.

В период летных испытаний велась также доводка гермокабины, в частности, отработали химический способ очистки воздуха в кабине и проверили всю аппаратуру. Институтом авиационной медицины было проведено 100-часовое непрерывное испытание в кабине с участием штурмана Белякова.

Первые усовершенствования самолета произвели оперативно. Уже 21 июля 1939 г. БОК-7 начал летать с улучшенной поверхностью крыла и увеличенной площадью руля высоты. Доработки весьма положительно сказались на летных качествах БОК-7. Срыв потока начинался при скорости 105 км/ч, а посадочная скорость снизилась со 100 до 95 км/ч, причем провала самолета не наблюдалась. Эффективность руля высоты повысилась, отрыв хвоста при взлете улучшился.

Известно, что в июле 1939 г. личный состав КБ-29 за доведение БОК-7 до приемлемых летных показателей премировали. Главный конструктор КБ-29 Н.Н. Каштанов в качестве вознаграждения получил 1,5 денежных оклада.

Что было дальше? Известно, что позднее на БОК-7 установили дизельный авиадвигатель АН-1РТК. Однако по причине несовершенства дизелей полеты на БОК-7 совершались эпизодически, тем более что при плохом обзоре из пилотской кабины самолет мало годился для выполнения продолжительных полетов в облаках и в условиях плохой видимости.

Летом 1940 г. БОК-7 вместе с другими высотными БОКами базировался на аэродроме 8-го отдела ЦАГИ в Раменском. Именно в этот период самолет использовался при проведении съемок художественного фильма «Валерий Чкалов» в роли... АНТ-25. Интересно, что останки самолета со следами «киношной» деятельности долго еще находились на самолетном кладбище. По воспоминаниям старожилов, в конце войны на окраине аэродрома в Раменском (аэродром ЛИИ в г. Жуковском) находился фюзеляж неизвестного самолета с полустертой надписью «Сталинский маршрут».



**БОК-7 на аэродроме ЛИИ летом 1940 года. На заднем плане закупленные в Германии и проходившие в ЛИИ испытания истребители «Хейнкель» He-100, «Мессершмитт» Bf-109 и учебно-тренировочный биплан «Бьюккер Юнгманн»**



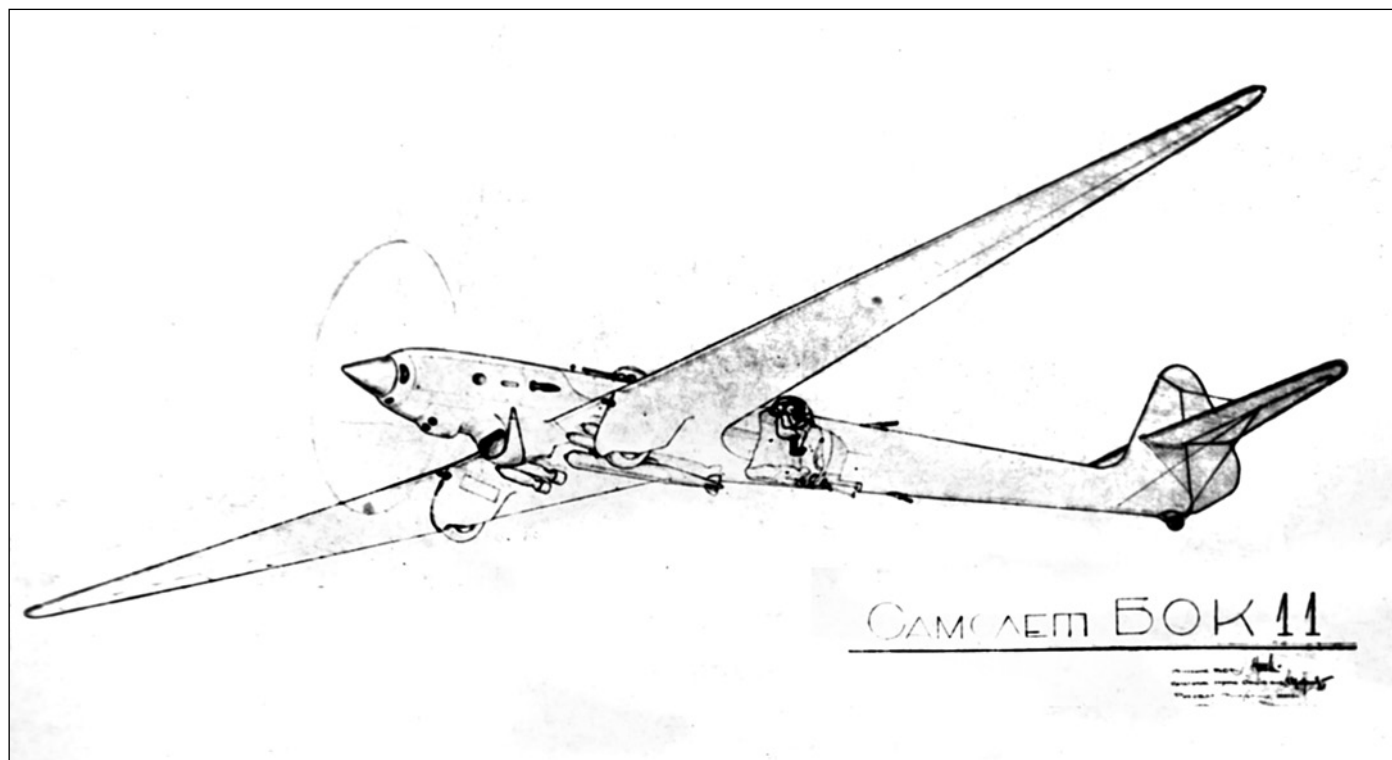
**В 1940 году БОК-7 сыграл роль АНТ-25 «Сталинский маршрут» в фильме «Валерий Чкалов». При съемках гермокабина не задействовалась, а ее передний колпак заменили обычным прозрачным фонарем с нормальным обзором**



**Кадр из фильма «Валерий Чкалов». Артисты, играющие «прилет экипажа В.П. Чкалова в США», стоят на крыле БОК-7**

## Высотный самолет БОК-11

Данный аппарат значился поначалу как военный вариант БОК-7 (2-й экземпляр), само обозначение БОК-11 использовалось для комплекта вооружения с дистанционным управлением. Позднее обозначение БОК-11 стали использовать для самого вооруженного самолета, в отношении которого также пользовались определением стратосферный бомбардировщик (СБ). Его строительство началось в Смоленске в 1937 г. в соответствии с техническими требованиями ВВС РККА, утвержденными 28 февраля 1937 г. Наиболее важной задачей при создании БОК-11 считалась разработка вооружения (система управления огнем), которая велась заводом №213. Для обстрела верхней полусферы создали электрифицированную синхронизированную установку. Снизу самолет обороняла дистанционная турель с перископическим прицелом. Бомбардировочное вооружение состояло из 500–1000 кг бомб на внешней подвеске, кроме этого планировалось фотооборудование в различных вариантах. В начале 1939 г. БОК-11, оснащенный М-34ФРН мощностью 1050 л.с. на высоте 3500 м, решили направить в 7-й отдел ЦАГИ для монтажа и отладки вооружения. Однако переезд не состоялся. Впрочем, и о доводке какого-либо вооружения на БОК-11 сведения отсутствуют.



Очевидно, что в связи с решением о передаче самолета для тренировок к дальнему перелету вся деятельность по вооружению была прекращена.

24 января 1939 года бригадный инженер Петров писал заместителю начальника ВВС комкору Смушкевичу о состоянии опытных и экспериментальных работ на заводе № 35 в Смоленске: «Самолет БОК-11, готовность 80%, выйдет на аэродром к 1 марта 1939 года. Самолет БОК-11 это второй экземпляр БОК-7, но в военном варианте».

Полеты БОК-11 начались летом 1939 года. Известно, что второй полет этого самолета состоялся 18 июня в Смоленске. Докладывалось, что температура масла повысилась выше предела, а на всасывающей трубе обнаружено облупливание краски из-за перегрева. Далее доводки про-

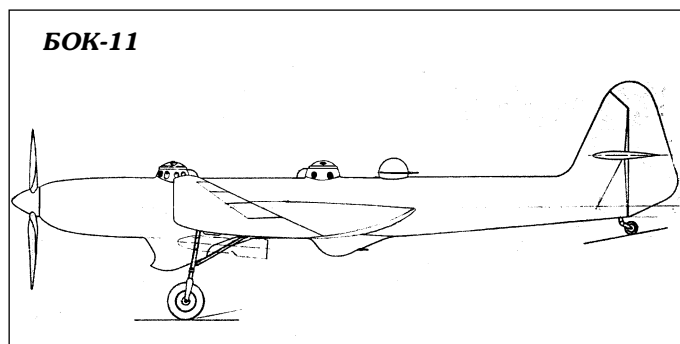
должились, третий полет самолет совершил 19 июля. Затем, после проведения необходимых усовершенствований, 15 августа 1939 г. БОК-11 с АМ-34РФН передали Г.Ф. Байдукову для выполнения тренировочных полетов. В 1940 г. БОК-11 оборудовали дизелем АН-1РТК, с которым самолет продолжал полеты вплоть до 1941 г.

### Высотный самолет БОК-15

Решение о создании самолета БОК-15 было принято в связи с программой дальних перелетов, ориентированной на завоевание мирового рекорда дальности полета. Этот новый стратоплан стал дальнейшим развитием высотного БОК-1 (после БОК-7 и БОК-11), создаваемого практически параллельно с АНТ-25 для завоевания рекорда высоты. Документально, начало проектирования БОК-15 началось после соответствующего приказа наркома авиапромышленности М.М. Кагановича от 10 апреля 1937 г. После проведения летом того же года перелетов Чкалова и Громова в США, в принятом решении окончательно утвердились. Дело в том, что полеты обоих экипажей АНТ-25 проходили в сложной метеорологической обстановке, при наличии многоярусной облачности и обледенения. Был сделан вывод, что для проведения дальних перелетов нужен такой самолет, который может лететь выше облаков и атмосферных фронтов и не зависеть от погодных условий. Таким требованиям вполне соответствовали стратопланы, разработку которых вели в Бюро особых конструкций под руководством В.А. Чижевского.

Проектирование специального сверхдальнего самолета, получившего обозначение БОК-15, началось в Смоленске, причем за основу взяли уже строящиеся самолеты типа БОК-7. Основные усилия направили на улучшение аэродинамики и увеличение запаса топлива. Поначалу активности в проведении работ не наблюдалось, лишь через год, 9 июля 1938 г., состоялась первая макетная комиссия, в составе которой находились летчики Громов, Юмашев, Данилин и Петров.

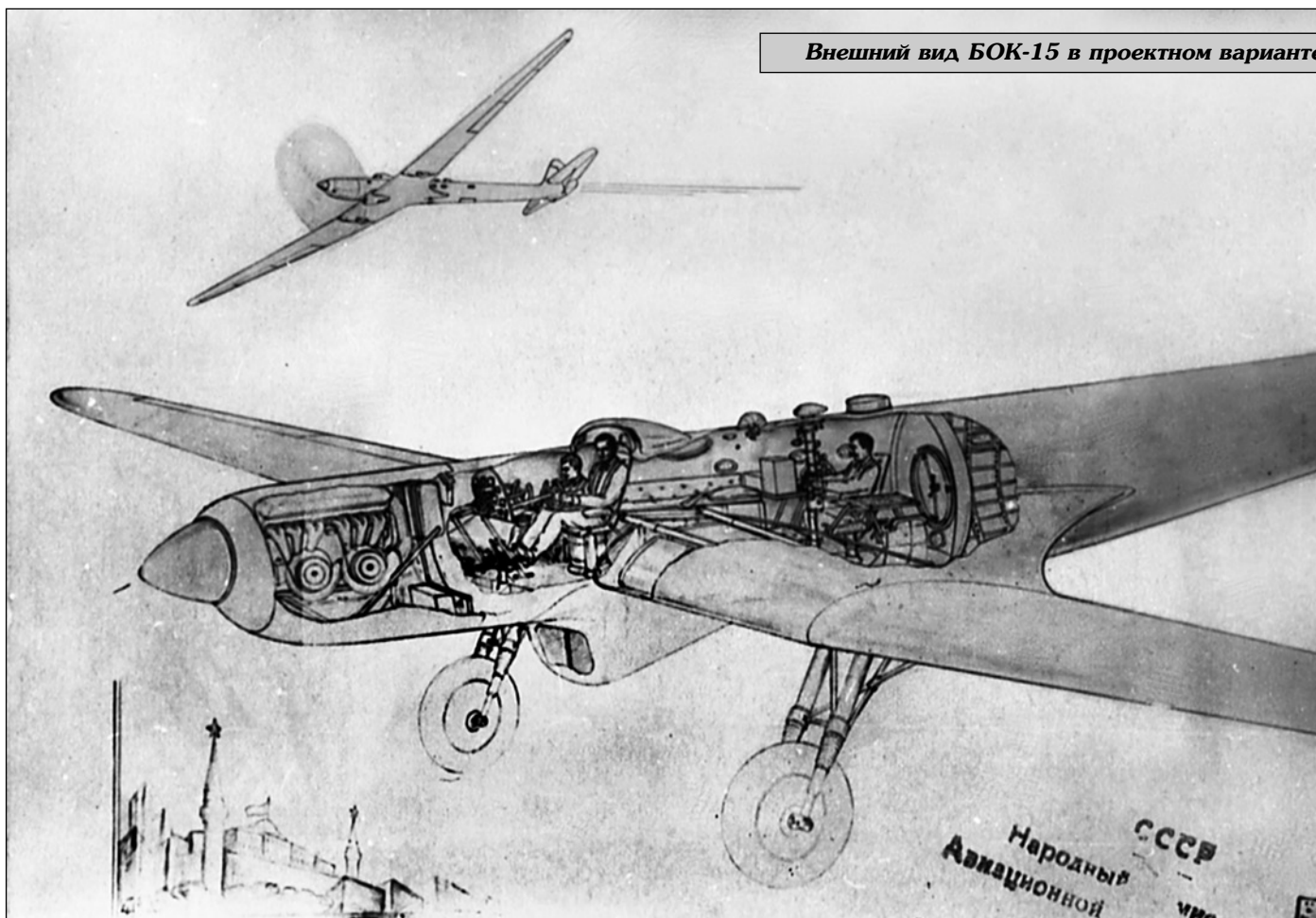
Для БОК-15 спроектировали герметичную кабину вентиляционного типа, первую в СССР. Хотя создание такой ка-



### Размеры и основные характеристики БОК-11

Размах крыла, м	32,4
Длина в линии полета, м	16,0
Площадь крыла, м²	81,4
Полетный вес, кг	6564
Скорость у земли, км/ч	240
Скорость макс. на 10 000 м, км/ч	354
Посадочная скорость, км/ч	90
Потолок, м	3800
Дальность полета, км	2000

## Внешний вид БОК-15 в проектом варианте



бины предполагало разрешение многих новых технических проблем, однако ее вес для трех человек экипажа был на 300–500 кг меньше, чем у кабины с регенерационной системой, установленной на БОК-1.

Крыло самолета двухлонжеронное, традиционной конструкции, отработанной в самолетах ЦАГИ и БОК. В соответствии с этой силовой схемой, лонжероны крыла проходи-

ли через гермокабину. Каждый лонжерон крыла состоял из двух хромомолибденовых труб, соединенных клепаной дюралюминиевой стенкой. В пространстве между лонжеронами и в передней кромке центроплана размещались 12 топливных баков, рассчитанных на 7,5 тонн дизельного топлива. Обшивка крыла гладкая, из дюрала толщиной 0,6–1,5 мм.

Фюзеляж типа монокок со встроенной гермокабиной вентиляционного типа, снабженной двумя люками: один аварийный в верхней части и один снизу, используемый как лаз для подъема в самолет. Экипаж состоял из трех человек – двух пилотов и штурмана. Управление самолетом сдвоенное с размещением пилотов рядом. Над левым, командирским креслом из гермокабины выступал каплевидный фонарь, правый пилот имел обзор только в стороны. Штурман размещался в кормовой части кабины, там же устанавливалось радио- и штурманское оборудование. Для того, чтобы избежать использования термостатов для моторного масла, маслобаки разместили внутри гермокабины. На одном из них, по правому борту, находилась откидная кровать для отдыха экипажа.

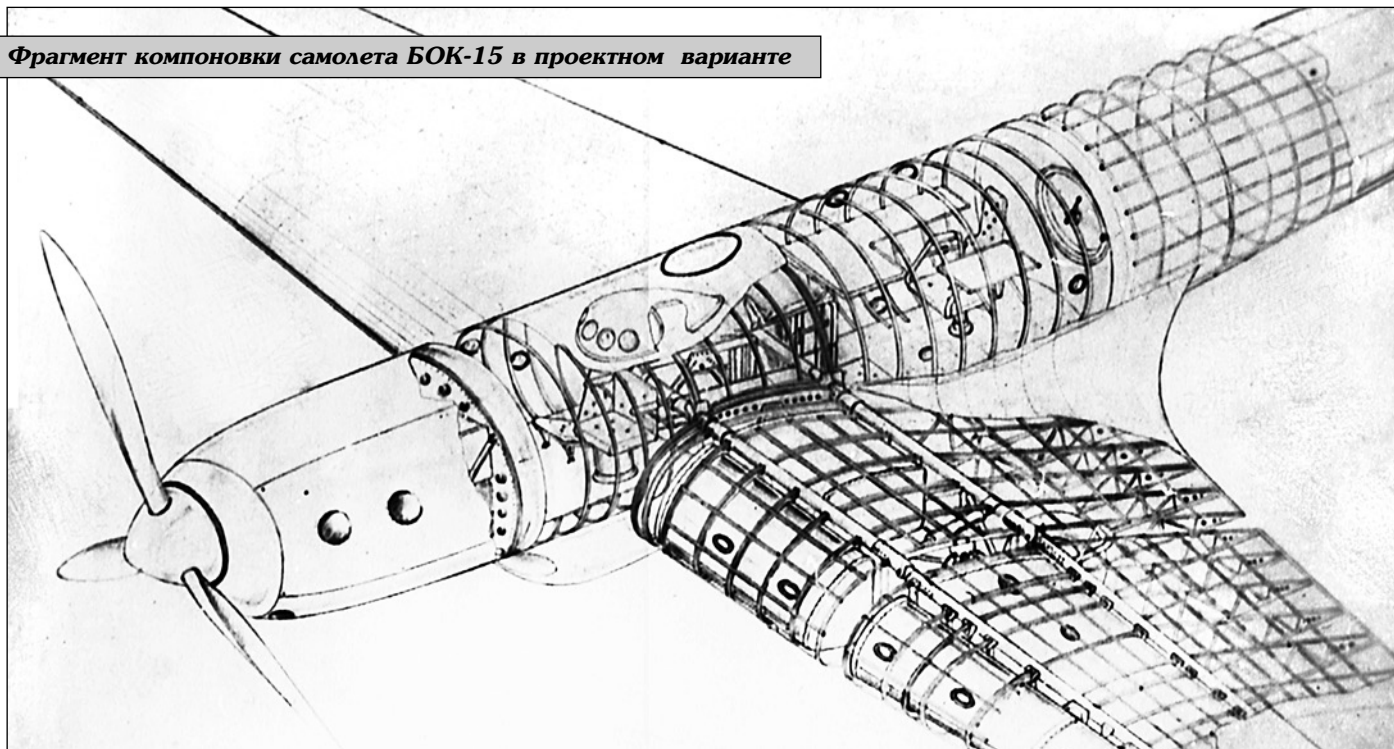
Хвостовое оперение практически полностью повторяло оперение БОК-7 (БОК-11). Шасси, как и в АНТ-25, полуубираемое в центроплан, выступающие элементы в полете закрывались обтекателем. Амортизация стоек шасси масляно-пневматическая, с большим ходом, рассчитанным на случай посадки с максимальным полетным весом. Костыльное колесо неубираемое, в обтекателе.

При выборе силовой установки основные надежды связывались с авиационным дизелем АН-1 конструкции Чаромского, разработка которого велась с 1931 года. В 1935 г. АН-1 прошел государственные испытания, в ходе которых на высоте 3000 метров зафиксировали номи-



Кадр из фильма «Валерий Чкалов» – полет самолета АНТ-25 URSS NO25. На самом деле представлен макет самолета БОК-15

Фрагмент компоновки самолета БОК-15 в проектом варианте



нальную мощность 850 л.с. при расходе горючего 170–180 г./л.с./час. После вполне успешных испытаний последовало решение изготовить серию таких дизелей в количестве 20 экземпляров на заводе №24 в Москве.

В 1936 г. АН-1 установили на один из АНТ-36 (военный вариант АНТ-25), построенный на заводе №18 в Воронеже. В период испытаний с 14 июня по 23 ноября 1936 г. дизель надежно отработал на АНТ-36 140 часов. Затем создали модификацию – АН-1РТК с турбокомпрессором и заявленной мощностью 1100 л.с. Именно этот вариант позволял рассчитывать на получение дальности полета от 18 до 24 тысяч километров и продолжительность нахождения в воздухе 50–100 часов. Кстати, стремление обеспечить дальность 24 тысячи километров имело простое объяснение. Начиная с 1928 г., американские летчики неоднократно предпринимали перелеты вокруг Земли с промежуточными посадками, при этом последующие участники постоянно улучшали результаты затраченного времени. Это всеамериканское соревнование частично проходило через советскую территорию примерно вдоль 60-й параллели, то есть там, где имелись обжитые районы и основанные воздушные трассы. Длина этого маршрута состав-

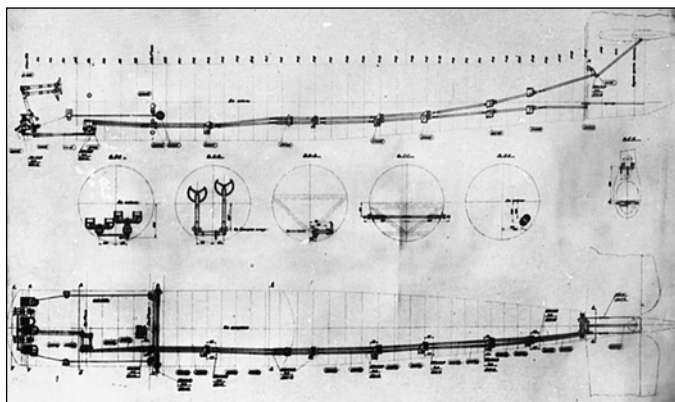


Схема управления БОК-15

ляла 24 тысячи километров. При подсчете возможностей БОК-15 его расчетная дальность как раз приближалась к пресловутой цифре 24, поэтому к ней и стремились. То есть, вполне можно было претендовать не только на рекордный полет, но и на полет знаковый – впервые без посадки вокруг Земли!

В связи с переводом в 1938 г. Бюро особых конструкций в Подмосквье, работы по рекордной машине разворачивались неспешно. Окончательное решение об изготовлении двух экземпляров БОК-15 в Наркомате авиапромышленности приняли 10 февраля 1939 г. Однако постройка, в соответствии с более ранними устными договоренностями между Чижевским и Кагановичем началась еще в 1938 г. на смоленском авиазаводе №35. Готовность первого экземпляра по состоянию на 1 января 1939 г. оценивалась на 10–12%. Оперение, детали управления, моторамы, шасси делали на новой базе КБ-29 в Подлипках. Изготовление наиболее ответственных деталей – моторамы, сварных узлов и некоторых агрегатов поручалось авиазаводу №156. При выдаче заказа изначально большое внимание уделялось разработке и изготовлению крыла. При этом требования к такому крылу постоянно повышались.

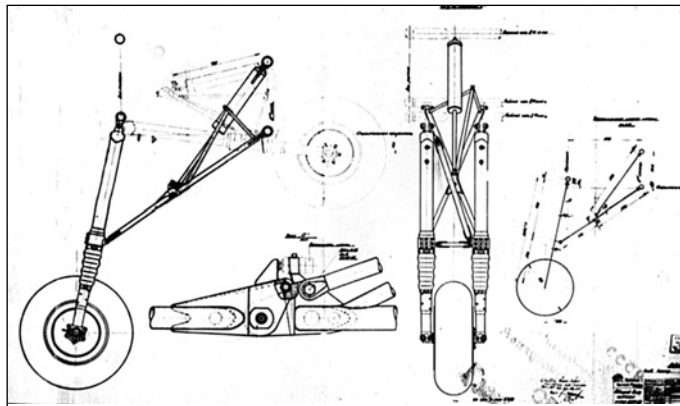


Схема убираемого шасси БОК-15

Поначалу, при геометрическом соответствии крыльям БОК-7 и БОК-11, предполагалось лишь усиление конструкции и увеличение объема бензобаков.

23 июля 1939 года готовность первого БОК-15 №1 оценивалась 85%. Его полетные испытания планировалось в начале августа 1939 г. Однако описанная выше история с несовершенным крылом БОК-7 привела к решению изготовить новые комплекты крыльев для БОК-15. 11 августа 1939 г. вышел приказ НКАП N 251сс, в котором говорилось: «В целях увеличения прочности крыла и получения большей дальности самолета БОК-15 Нач. КБ-29 Голубкову и ГК Каштанову спроектировать к 1 ноября 1939 г. новые крылья к существующему самолету БОК-15». Действительно, специалисты ЦАГИ получили задание на подбор специального, наиболее эффективного крыльевого профиля для такого крыла. Заводу №35 вменялось построить новое крыло с особо качественной полированной обшивкой.

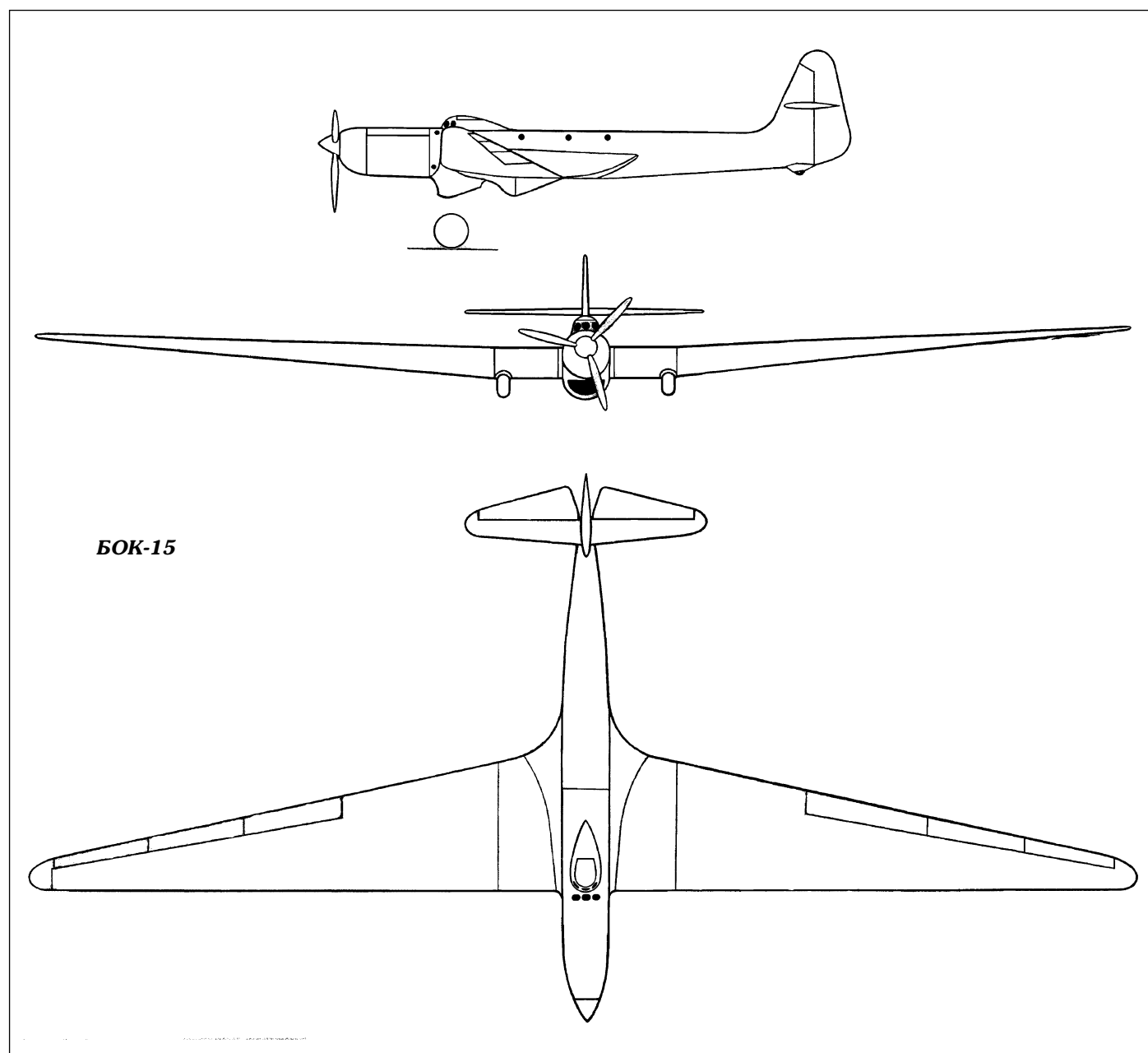
Летом 1939 г. в связи с результатами летных испытаний БОК-7 и БОК-11 было решено изготовить на оба самолета БОК-15 новые варианты рулей глубины и поворота.

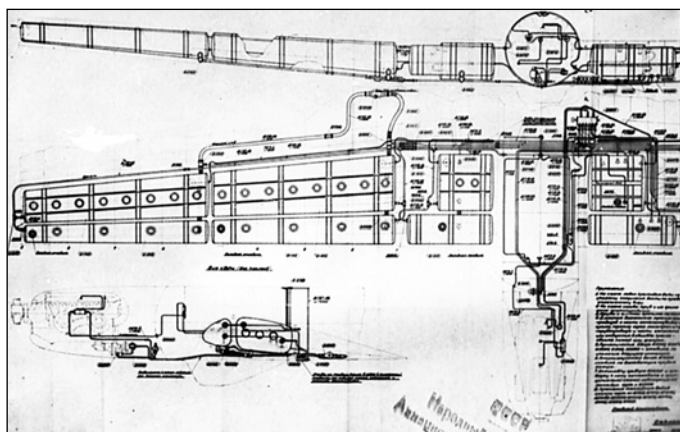
В этот период говорилось, что по своим летным свойствам БОК-15 будет весьма близок к самолету РД, но за счет высотного мотора и большого среднего полетного веса будет иметь большие скорости полета. Средняя скорость БОК-15 будет порядка 230–240 км/час (вместо 160–170 км/час у РД).

Подготовка к дальним перелетам БОК-15 началась в 1939 г., задолго до появления самих самолетов на аэродроме. В соответствии с приказом по ВВС Красной Армии №0018 от 21 января 1939 г. для обеспечения предстоящих новых рекордных перелетов формировались два экипажа в следующем составе:

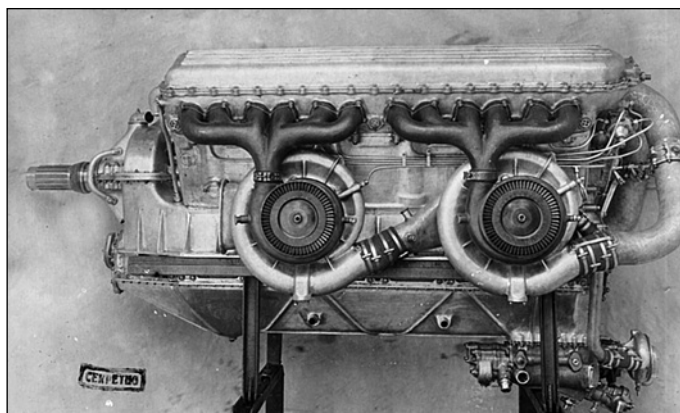
1. Комбриг Громов, полковник Юмашев, комбриг Данилин.
2. Полковник Байдуков, комбриг Спиринов, комбриг Беляков.

Все упомянутые летчики, за исключением штурманов Спирина и Данилина, с 1 февраля 1939 г. освобождались от прямых служебных обязанностей и начинали летные тренировки. В распоряжение означенных экипажей с 25 января передали самолеты ДБ-3, СБ и Р-5, базирующиеся на Центральном аэродроме.





**Размещение топливных баков и схема бензопроводки БОК-15**



**Дизельный авиадвигатель М-40**

Начиная с 24 января 1939 г. ЦИАМ вел планомерные доводки дизеля АН-1РТК. Указывалось, что этот двигатель с сухим весом 1100 кг, шириной 1000 мм, высотой 1200 мм, длиной 2400 мм, обладает взлетной мощностью 1250 л.с. (не более 5 минут), номинальной мощностью на высоте 5500 метров – 1000 л.с. Максимальный расход горючего на эксплуатационном режиме определили в 175 г/л.с./час, расход масла – 12 г/л.с./час. Топливо – керосин с удельным весом 0,832. В соответствии с этими заявленными характеристиками ЦИАМ должен был сдать два АН-1РТК с воздушными винтами ВИШ-34Д, но без нагнетателя, в КБ-29 к 15 марта. Между тем, испытания АН-1РТК на стенде проходили не столь успешно, на двух моторах обнаружались трещины в картере, еще на одном пришлось изготавливать новые редуктор-

### **Размеры и основные характеристики БОК-15 с АН-1РТК**

Размах крыла, м	32,0
Длина в линии полета, м	15,75
Высота в линии полета, м	5,77
Площадь крыльев, м <sup>2</sup>	81,4
Вес пустого, кг	4679
Вес горючего, кг	7500
Полетный вес, кг	13 517
Нагрузка на крыло, кг/м <sup>2</sup>	166
Скорость максимальная, км/ч	333
Скорость крейсерская, км/ч	266
Скорость макс. на 8000 м, км/ч	328
Потолок при полетном весе 7500 кг, м	11 300
Дальность при скорости 256 км/ч, км	13 500–23 500

ные шестерни. В докладе М.М.Кагановича в Комитет обороны от 22 июля 1939 г. прямо говорилось, что «узким местом подготовки перелета является удлинение сроков изготовления дизель-моторов в связи с рядом технических трудностей, возникших при освоении дизелей и имевших место организационных неполадок в процессе производства таковых».

Первый опытный БОК-15 с АН-1РТК закончили постройкой 9 октября 1939 г. Двигатель оснастили воздушным винтом диаметром 4,75 м с лопастями из электрона. Первый полет БОК-15 состоялся 17 октября 1939 г. В этот период, по причине начавшейся мировой войны, масштабы которой все более расширялись, от проведения дальнего перелета отказались.

Тем не менее, усовершенствования БОК-15 продолжались. В частности, самолеты оборудовали каплеобразными обтекаемыми фонарями командира экипажа. Следующим этапом стало совершенствование силовой установки. Поначалу ориентировались на дизель М-40Ф с турбокомпрессорами ТК-Э88, проходивший 100-часовые испытания до сентября 1940 г. Хотя испытания оценивались как малоуспешные из-за недоведенности поршневой группы, к декабрю 1940 г. этот двигатель предстояло установить на БОК-15 и приступить к летным испытаниям. М-40Ф развивал на взлете мощность 1500 л.с. (при номинальной 1200 л.с.), имел сухой вес 1200 кг, в качестве топлива на нем использовался бакинский тракторный керосин.

В декабре 1940 г. государственные испытания с удовлетворительной оценкой прошел дизель М-30, который являлся модификацией М-40. Основным его отличием стала установка по одному турбокомпрессору с каждой стороны двигателя. По весовым характеристикам и мощности оба дизеля были равноценными. Однако конструктор Тулупов путем дальнейшего форсирования обещал в ближайшем времени изготовить дизель М-30Ф с максимальной мощностью 1700 л.с. Очевидно это обстоятельство привело к решению оборудовать в июне 1941 г. на БОК-15 №2 дизель М-30. Начавшаяся война не позволила довести все перечисленные начинания до реализации. В 1941 г. по крайней мере один БОК-15 перегнали в Казань. Сведениями о дальнейшей судьбе этих двух необычных машин автор не располагает.

### **Неосуществленный дальний перелет на самолете БОК-15**

М.М.Громов

(фрагменты статьи «Вокруг света через два полюса», опубликованной в журнале «Самолет» №5 за 1938 г.)

«Мне часто задают вопрос: «Собираетесь ли вы сделать еще какой-нибудь необыкновенный, фантастический полет?». Пока я об этом только мечтаю.

Что можно было бы в ближайшие годы сделать и что меня особенно увлекает? На основании изучения и решения проблемы дальности, увенчавшейся установлением непревзойденного мирового рекорда дальности полета по прямой без пополнения горючим, мы имеем возможность построить такой самолет, на котором можно будет побить (установить) все рекорды дальности по замкнутой кривой, по ломаной и прямой линии без пополнения горючим.

Как велика будет эта дальность? Весьма вероятно, что можно сделать полет по нашему старому маршруту — из Москвы через Северный полюс до Южной Калифорнии и, не приземляясь, вернуться назад в Москву. Это расстояние будет равно 20 000 км. Такой полет можно совершить с меньшим риском, чем тот, который мы сделали при

установлении мирового рекорда дальности летом 1937 года, так как опасность обледенения будет исключена. Эту опасность, я предполагаю, можно избежать радикально, если самолет будет иметь возможность летать выше всякой облачности (от 7 до 11 тыс. м).

Еще интереснее было бы совершить полет вокруг земного шара через оба полюса. Если сегодня такой полет нам кажется совершеннейшей фантазией, то я думаю, что к 1940 году это будет вполне осуществимо.

Как я представляю себе такой полет?

В 1940 году, когда на Южном полюсе была осень, а на Северном — весна, самолет стоял на том же самом аэродроме, с которого мы всегда поднимались и били мировые рекорды дальности полетов. К отлету все было готово. Еще раз повторилось то же самое волнение при проходах, «весьма нужные» пожелания вроде: «ни пера, ни пуху», давались самые нужные и самые необходимые советы в самый последний момент, когда до вылета оставалось каких-нибудь 10 – 15 мин.

Самолет пробежал по дорожке 1760 м, после чего отделился и очень медленно стал набирать высоту. Нам нужно было развернуться почти на 180°, и мы взяли курс на Гималаи, на вершину Эверест.

В течение двух часов самолет постепенно набирал высоту и перешел в горизонтальный полет только на высоте 7000 м. Ничего особенного пока не произошло, герметическая кабина была закрыта наглухо, и жизнь потекла совершенно нормально, как и во всех дальних полетах. Нервы давно успокоились, уже появился аппетит. Мы позавтракали, обстановка была прекрасная. Под нами лежала сплошная облачность, а сверху светило солнце и было прекрасное синее небо.

Данилин в это время отправлял очередную радиограмму о том, что все идет нормально и что обстановка пока что весьма простая. Через два часа облачность исчезла. Под нами лежали уже степи. Погода и внизу, и сверху была прекрасная. Высота к этому времени была 8000 м. Я послушал радио, передал радиограмму, Данилин пошел отдыхать, и я занял его место.

Мы летели над центральным Туркестаном и приближались к Голодной степи. Внизу все было раскалено, все пылало жаром. Но мы не ощущали этого у себя в кабине. О температуре наружного воздуха мы могли судить только по термометру, он показывал -46°C, ибо высота была 8600 м. У нас же в кабине было просто тепло, мы были в легких, очень удобных костюмах, и жизнь текла совершенно нормально.

Моноотное гудение мотора и однообразные показания стрелочек, на которые бесконечно приходится смотреть во время работы за штурвалом, навевают необыкновенное спокойствие. Единственно, чем приходилось развлекаться, это глядеть на землю, воображать, что там делается, вспоминать все прошедшие волнения при подготовке, думать о том, как сейчас кто реагирует и что делает, как следит за нами и что переживает. Это самые спокойные минуты в жизни, потому что, когда полет уже начался и прошло несколько часов, нервы абсолютно успокаиваются, и если материальная часть работает очень четко, то это наивысшее наслаждение для летчика. Мы вновь сменились вахтами. Как и во всех наших дальних полетах, через каждые 4–5 часов мы менялись с Юмашевым.

Был полдень, когда мы приближались к хребту Тянь-Шаня. Погода внизу прекрасная. К этому времени высота была уже 9000 м и сквозь дымку виднелись только очень темные силуэты гор. Временами, как раскаленное стекло, блеснули озера.

К вечеру мы подходили к самому высокому месту земного шара — Тибету, который начали пересекать на высо-

те 10 000 м. Горы сплошь закрыты облачностью, и только снежные вершины вырисовываются среди громады кучевых и высоких слоистых облаков. Дымка и большая высота позволяли видеть землю как очень мелкий план. Хотя горизонт простирался на 200 — 300 км, но разглядеть землю по-настоящему можно было только под собой. Гигантские горы с такой высоты казались небольшими холмиками. При заходящем солнце виднелась вершина Эвереста. В море облаков среди нескольких пиков меньшей высоты вырисовывался громадный могучий пик, позлащенный солнцем.

Третью дороги была пройдена. Горы резко окончились. Погода изменилась. Облака исчезли, и внизу под нами уже лежал Индостан. Наступила ночь. На рассвете мы приближались к устью Ганга. К сожалению, мы не могли оценить замечательной природы, которая лежала под нами. Мы видели солнце, видели землю, но не видели того, что на ней делается. Можно было лишь различить, что под нами были либо горы, либо долины, иногда блеснули крупные реки.

Справа от нас лежал Бенгальский залив, а слева — гористый Индокитай. Вновь под нами появилась сплошная облачность и закрыла Индокитайский берег и залив. Чтобы не войти в нее, мы начали набирать еще большую высоту. Через полчаса мы шли на высоте 11 000 метров, причем облачность местами подходила почти под самолет и жидкие перистые облака были под нами. Вверху было солнце и синее небо, но по мощности облаков мы догадывались, что внизу тропический ливень с грозой.

По прошествии трех часов в прорыве облаков появился океан и справа гористая местность. За эти короткие часы мы прошли колоссальное расстояние. По нашим подсчетам, ветер наверху достигал 80 км/час. Погода под нами начала, видимо, улучшаться, так как разрывы в облаках становились все больше и больше. Мы не могли оценить всей прелести острова Борнео, так как он тоже выглядел с высоты просто гористой местностью. По сравнению с Индокитаем картина несколько не изменилась: также нельзя было разобрать никаких деталей, дымка не позволяла видеть далеко вперед. Экватор был пересечен над островом Борнео, мы сообщили об этом в Москву.

Мы летели над океаном. Вечером снова появилась земля. Вероятно, впервые самолет пересекал эту громадную пустыню непосредственно по прямой. Мы летели при свете луны и видели под собой то белое море облаков, то совершенно темные пятна — это была земля. Мы держали курс на Мельбурн.

На рассвете, примерно часа за четыре до Мельбурна, когда уже на горизонте начали отчетливо вырисовываться горы, самолет начал постепенно снижаться. Расстояние от Москвы до Мельбурна примерно 14 500 км, было пройдено за 48 часов 12 минут.

...После Мельбурна — полет через Южный полюс, в Южную Америку. Расстояние для нашего самолета не очень большое, потому что здесь можно, пролетев 9 – 10 – 11 000 км, сесть на любой аэродром на юге Южной Америки. Ни один самолет не совершил еще перелета через Южный полюс с одного континента на другой. Аэродром в Мельбурне позволяет сделать взлет с неполной нагрузкой самолета. Так как расстояние от Мельбурна до Южной Америки вдвое меньше того, которое может пройти самолет, то поднимается он поэтому несколько недогруженным. Этот этап весьма ответственный только потому, что никакой помощи на большом расстоянии мы не сможем получить, если у нас будет вынужденная посадка.

В начале пути самолет идет сразу над океаном. Единственное, что не очень до сих пор изведано и что может нас беспокоить — это сила и направление ветров, кото-

рые существуют над Южным полюсом и которые могут встретиться в различных местах Антарктики на большой высоте.

В начале маршрута погода была замечательной. Ослепительное солнце. Внизу океан. Через 8 — 10 часов полета картина начала меняться. Как всегда, сначала появилось довольно белесоватое небо, затем стала приближаться высокослоистая облачность, которая постепенно темнела. Мы увеличили высоту полета с 7000 до 9000, а затем, наконец, и до 10 000 метров, поднявшись выше облачности. Средняя скорость — 270 и около 300 км/ч.

Длительно, и по времени, и по расстоянию, мы летели над сплошной облачностью, видя только вверху голубое небо и солнце, которое светило не так высоко над головой, как это было при перелете из Индостана в Австралию.

Недалеко от Южного полюса, наконец, мы увидели совершенно ясное очертание волнистой местности с большим плато, свободным и открытым от всякой облачности. Оно освещалось очень косыми лучами солнца и имело желтоватый, давящий на настроение, оттенок. Вверху было голубое небо, а внизу белая, чуть-чуть позлащенная лучами солнца пустыня, имеющая мрачный, зловещий, неприятный тон.

Через 4 — 5 часов картина под нами резко изменилась. Очевидно, мы опять пересекали полосу циклонов. Все вновь было закрыто облачностью. Это было недалеко от Южного полюса.

Солнце говорило о том, что мы находимся над полюсом. Данилин дал лаконичную радиограмму через Мельбурн в Москву: «Проходим над Южным полюсом, все в порядке. Данилин».

Это было через 16 часов после вылета из Мельбурна, где в это время чуть брезжил свет.

Когда мы были уже за полюсом километров за четыреста, мы вновь летели над сплошной облачностью в виде белого поля, с очень небольшой высотой солнца. Только на одной трети расстояния между полюсом и Южной Америкой мы видели в течение каких-нибудь двух часов кусок голубого океана. Затем все вновь закрылось сплошной облачностью, которая была совершенно гладкой и, очевидно, распространялась до высоты 1000–2000 м; временами мы встречали дурную погоду и пересекали фронт циклонов, который выглядел, как колоссальное нагромождение высокослоистой облачности. Провалы кучевой могучей облачности выглядели весьма красиво, но действовали скверно и давили на настроение. Только солнце давало нам возможность определить, куда мы летим.

С половины расстояния между Южным полюсом и Южной Америкой мы переключились на связь с Южной Америкой, и первый город, который нам удалось услышать, был Буэнос-Айрес.

Наконец, по времени и по солнцу мы определили, что как будто бы идем над южной оконечностью Южной Америки, но из-за сплошной облачности, весьма мощной в этом месте, убедиться в этом еще было нельзя. Мы продолжали лететь на север, летели уже 5 часов и должны были быть уже над сушей, но до сих пор еще в этом не имели возможности убедиться.

Только на шестом часу полета среди просветов облачности мы увидели горные вершины, частично покрытые снегом. Это были замечательные и исключительные по переживаниям минуты, ибо мы чувствовали, что расстояние между Австралией и Южной Америкой через Южный полюс впервые, наконец, завоевано нами — советскими летчиками.

Мы шли по направлению к городу Сантьяго. Слева был Великий океан, справа тянулись Кордильеры, в этом месте совершенно недоступные человеку. Наконец, еще

через 1/2 часа полета, мы стали снижаться и с высоты 3000 м увидели город, быстро нашли аэродром и начали медленно спускаться.

После четырехдневного отдыха в Сантьяго мы поднялись на рассвете при неважной погоде, но нас она мало интересовала. Мы стали набирать высоту, через 10 минут вошли в сплошную облачность и начали ее пробивать, уходя все время вверх. Пробив несколько слоев облачности, мы шли на высоте 7000 м и взяли курс вдоль Кордильер. Мы летели по маршруту, держа курс на Панамский канал, оттуда — вдоль Мексиканского залива на Лос-Анжелес и Сан-Франциско.

После трехдневного отдыха в Окленде, мы вновь поднялись и набрали высоту, идя прямо к Северному полюсу. Набрав через час 7000 м, мы могли видеть скалы вершин Кордильер, закрытых почти всюду облаками. Чем дальше мы удалялись от берега, тем погода внизу была лучше. Но на границе с Канадой под нами горы были вновь окутаны облаками и только через два часа мы, наконец, полетели вновь над сплошными лесами Канады к Медвежьему Озеру. Оно было все покрыто льдом. У залива Бенкса опять знакомая картина: сплошной туман, как белый океан, закрывал Арктику, и так до берегов... Северной Двины. В окна облаков мы увидели сплошные леса, прорезанные лентой светлой воды... это родная земля. Оставались часы, самые волнующие, самые необыкновенные, радостные часы. Только тот, кто пережил чувство возвращения на свою родину, которую он ждет с таким же нетерпением, как и она его, может понять всю силу, всю мощь чувств радости, любви и преданности.

Как знакомы эти чувства нашим советским пилотам!..».

## Документы

### РГАЭ

Ф.8328, опись 1, дело 106. Приказы НКАП. 1939 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 797. Планы работ по самолетостроению. 1936 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 809. Дополнения к альбому завода №35 о применении военной авиации в стратосфере. Высотный самолет БОК-1 (СС). 1936 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 1027. Отчет о работе ОКБ 1-го ГУ НКВД за 1937–38 гг.  
Ф.8328, опись 1, дело 1063. Отчет авиазавода №35 за 1938 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 1125. Отчет КБ-29 за 1938 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 1139. Отчет по испытаниям самолета БОК-5 (все дело посвящено работам Чижевского и КБ-29 с 15.01. 1939 г. по 16.09.1939 г.).  
Ф.8328, опись 1, дело 1150. Отчет о деятельности авиазавода №1. 1938 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 1156. Документы о подготовке к дальним перелетам. 1939 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 1157. Документы о подготовке к дальним перелетам. 1939 г.  
Ф.8328, опись 1, дело 1174. Переписка по состоянию опытных работ. 1939 г.  
Ф.8164, опись 1, дело 38. Эскизные проекты, рассмотренные экспертной комиссией НКАП. 1940 г.  
Ф.8164, опись 1, дело 88. КБ-29 (авиазавод №289). 1940 г.  
Ф.7119, опись 1, дело 52. Отчет ЦАГИ за 1939 г.

### РГВА

Ф.29. опись 76, дело 95. Организация полетов в стратосферу. 1934 г.  
Ф.29. опись 76, дело 161. Высотные перелеты. 1935 г.  
Ф.24708, опись 9, дело 78. Госиспытания БОК-1. 1936 г.

### РГАЭ

Ф.69, опись 1, дело 739, 740, 746, 748. Отчеты по испытаниям моторов. 1940 г.

## Литература

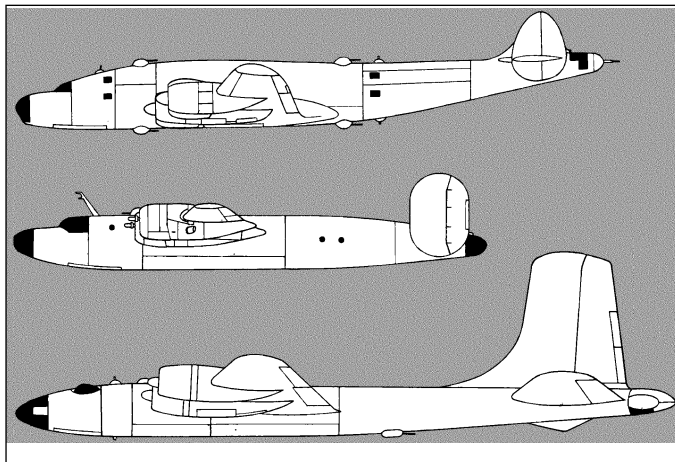
1. И.Ф. Петров. Авиация и вся жизнь, Москва, 1993 г.
2. Б.И. Овчинников и Г.Н.Траут. Конструирование металлических самолетов, под редакцией П.П.Успасского. НКАП СССР, Москва 1944 г.
3. Г.А. Лебедев. Высотные самолеты, Оборонгиз, Москва-Ленинград, 1939 г.
4. Н.А. Рынин. Проектирование воздушных сообщений, ОНТИ НКТП СССР, Ленинград-Москва, 1932 г.
5. Е.В. Ольман, Я.И. Соловьев, В.П.Токарев. Автопилоты, Оборонгиз, Москва, 1946 г.
6. О. Полетаев, А. Нугис. На крыльях Родины, Таллин, 1981 г.
7. В.Б. Шавров. История конструкций самолетов в СССР. М. Машиностроение, 1978 г.
8. Журнал «Самолет», №5, 1937 г.

# «Коннибомбер»

Юрий Пахмурин

«**Л**окхид-Констеллейшн» (Lockheed-Constellation, «Конни»). Этот четырехмоторный пассажирский лайнер, считающийся одним из самых красивых самолетов своего времени, известен каждому, кто когда-либо интересовался историей гражданской авиации. Отметился он и в ВВС США как военно-транспортный С-69. Менее известно, что ВВС мог пополнить и «Коннибомбер» – создававшийся на основе проекта пассажирского самолета сверхдальний четырехмоторный бомбардировщик XB-30.

29 января 1940 года ВВС США выдали так называемые «Требования R40B» (Request for Data R40B) на разработку нового сверхдальнего бомбардировщика. Позднее было «озвучено» уточненное ТЗ – спецификация ХС-218. За работу принялись четыре крупнейших самолетостроительных концерна – «Боинг» (Boeing), «Консолидейтед» (Consolidated), «Дуглас» (Douglas) и «Локхид». Самолеты должны были иметь максимальную скорость 640 км/час, боевой радиус действия (соответствовал приблизительно 5/9 перегоночной дальности) 8500 км с бомбовой нагрузкой 1800 кг. «Боинг» представил проект «Боинг» 345, в ходе дальнейшей доработки превратившийся в знаменитый В-29 «Суперфортресс» (Superfortress, именно он и стал победителем конкурса), «Консолидейтед», к тому времени превратившийся в «Конвэр» (Convair) – «Конвэр» 33, на базе которого в 1945 году малой серией выпустили бом-



Конкуренты В-29 (сверху вниз): «Локхид» ХВ-30; «Конвэр» ХВ-32 и «Дуглас» ХВ-31

бардировщик В-32 «Доминейтор» (Dominator), «Дуглас» – проект «Дуглас» 332F (он же ХВ-31, так и остался на бумаге), а специалисты компании «Локхид» на основе пассажирского L-049 спроектировали бомбардировщик L-249 (он же ХВ-30).



Опытный образец транспортного самолета ХС-69 производит посадку на заводском аэродроме в Бербанке



Транспортный С-69

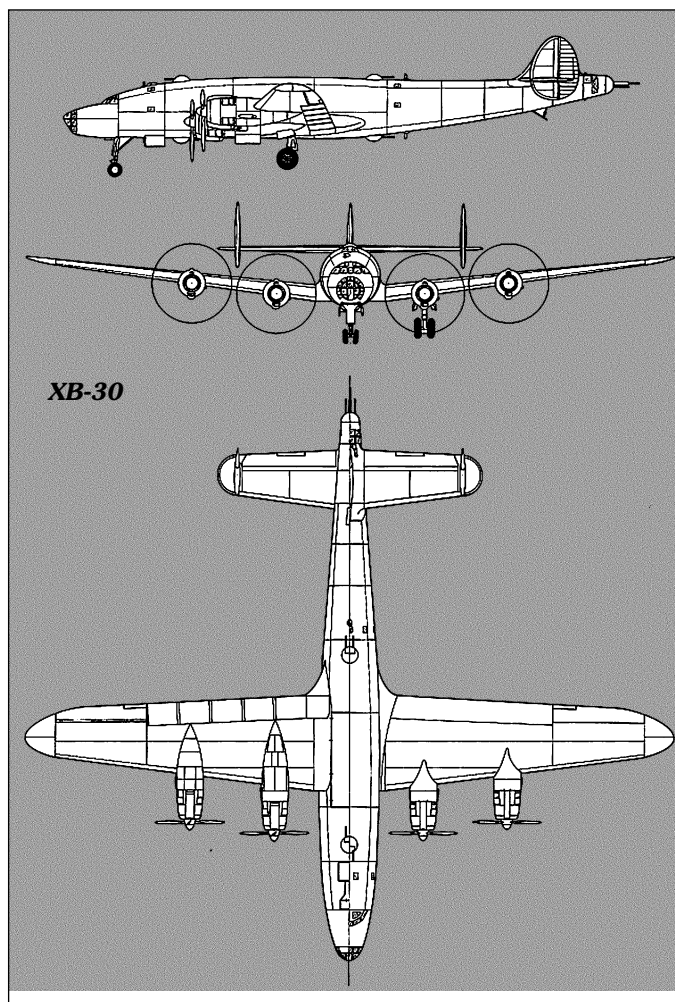
XB-30 представлял собой четырехмоторный среднеплан, сохранивший характерные особенности «Конни» – длинный, почти цилиндрический фюзеляж, трехколесное шасси с носовым колесом и трехкилевое хвостовое оперение. Самолет должен был иметь 18-цилиндровые двухрядные «звезды» воздушного охлаждения «Райт» (Wright) R-3350-13 «Дуплекс Циклон» (Duplex Cyclone) мощностью по 2200 л.с. (такие же, как на В-29) с трехлопастными воздушными винтами изменяемого шага с возможностью флюгирования и реверса тяги. Двигатели устанавливались традиционно – в одиночных мотогондолах на крыле. Бомбардировщик планировалось оснастить мощным оборонительным вооружением. Оно включало две дистанционно управляемых турели сверху фюзеляжа, каждая из которых имела два 12,7-мм пулемета (рассматривалась возможность установки аналогичных счетверенных турелей), еще две таких же турели устанавливались снизу фюзеляжа, хвостовая установка была аналогична примененной на первых В-29 и включала 20-мм автоматическую пушку и два 12,7-мм пулемета, в случае необходимости было возможно усиление вооружения с установкой в носу самолета одной (сверху) или двух (сверху и снизу) дистанционно управляемых турелей со спарками 12,7-мм «браунингов». Потолок XB-30 составлял 5430 метров (при этом была возможность его роста), поэтому экипаж (как и на В-29) размещался в гермокабинах. Самолет должен был обеспечивать (в полном соответствии с заданием) беспрецедентный для бомбардировщиков того времени радиус действия, превышавший 8000 км. Таким образом, XB-30 мог стать действительно межконтинентальным бомбардировщиком. Предусматривались следующие варианты бомбовой нагрузки: 20, 40 или 80 100-фунтовых (454-кг); 8, 12 или 20 500-фунтовых (2240-кг); 8, 12 или 16 1000-фунтовых (4540-кг) бомб.

Ни один XB-30 построен не был. Судя по всему, не было даже деревянного полноразмерного макета самолета. Все ограничилось только чертежами и продувочными моделями в масштабе 1/10 или 1/25. В начале 1942 года военные приняли решение об отказе от постройки XB-30 и XB-31 и сосредоточении усилий на XB-29 и XB-32. На этом история «Коннибомбера» закончилась.

В качестве причины для такого решения обычно указываются лучшие ЛТХ В-29. Но, если посмотреть на приведенную ниже таблицу, можно легко понять, что это не совсем так. В-29 превосходил самолет «Локхида» только в бомбовой нагрузке (при в полтора раза большем взлетном весе) и потолке. Более того, В-29 не соответствовал одному из основных условий задания на разработку –

его радиус действия не превышал даже 3500 км, но ВВС это не остановило. Можно предположить, что причина была крайне проста и логична – «Боинг» просто опередил «Локхид», и в момент, когда не была построена даже полноразмерная модель XB-30, инженеры «Боинга» уже рапортовали о начале строительства первого XB-29.

Неожиданный «ренессанс» XB-30 претерпел уже в XXI веке, когда несколько фирм, производящих стендовые модели, выпустили «маленькие копии» «Коннибомбера». И теперь любой моделист может собрать такую модель и, поставив ее на стол размышлять на тему: «А что было бы, если бы...».



**Тактико-технические характеристики XB-30 и В-29 (для XB-30 расчетные)**

	XB-30	В-29
Размах крыла, м	37,5	43,05
Длина самолета, м	31,91	30,18
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	153	161,27
Вес пустого, кг	23 462	31 815
Нормальный взлетный вес, кг	39 020	56 245
Максимальный взлетный вес, кг	42 640	61 235
Мощность двигателей, л.с.	4 x 2200	4 x 2200
Максимальная скорость, км/час	615	604
Радиус действия, км	8045	3440
Потолок, м	5440	12070
Экипаж, чел	12	11
Максимальная бомбовая нагрузка, кг	7258	9072
Стрелково-пушечное вооружение:		
20-мм пушка	1	1
12,7-мм пулеметов	10	10

# Летающий рекламный щит

Андрей Пахомов

**И**стория авиации знала множество странных проектов летательных аппаратов. Несомненно, одно из ведущих мест среди них занимает «летающий рекламный щит» «Слингсби» (Slingsby) CAMCO «V-лайнер». Несмотря на то, что этот аппарат так никогда и не поднялся в воздух, он заслуженно упоминается чуть ли не во всех книгах о «необычной авиации». А дело было так...

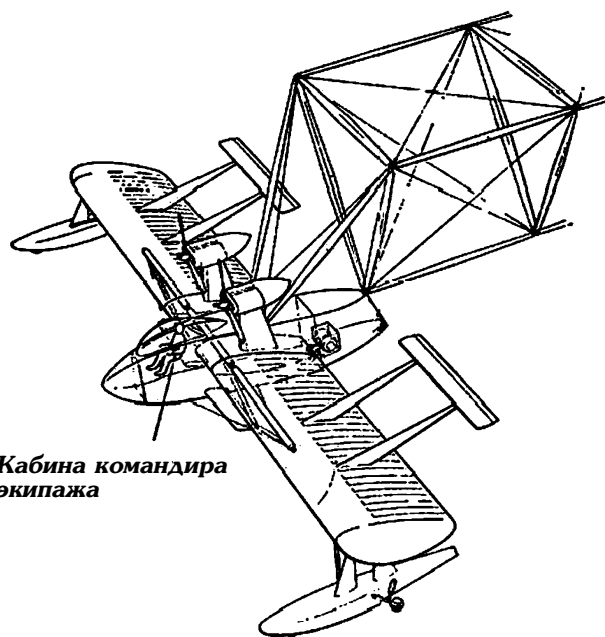
В конце 60-х годов XX века американская фирма CAMCO (Central Aircraft Manufacturing Company) решила сказать новое слово в рекламном деле. Она решила массово использовать воздушную рекламу, при этом традиционные способы, используемые для этого – аэростаты, рекламные плакаты, буксируемые легкомоторными самолетами, небольшие дирижабли мягкого типа и т.д. – были сочтены невыгодными. Было заявлено, что необходимо создать нечто, способное обеспечить показ 18-буквенного сообщения, видимого как в светлое, так и в темное время суток на расстоянии 3-5 км. К поиску способов решения этой проблемы подключился и президент CAMCO Льюис Маккарти (Lewis McCarty Jr.). Он был весьма интересной и незаурядной личностью, на его счету имелся целый ряд необычных конструкций ЛА, наиболее интересной из которых была «летающая платформа» HZ-1 «Аэросайкл» (Aerocycle). При том он оставался еще и прекрасным бизнесменом. Например, он (да-да, именно он) изобрел двухместное кресло для авиапассажиров (о том свидетельствует патент США № 97014). Маккарти зря времени не терял. Уже 14 июня 1968 года им была подана заявка на патент США №3614033 на «самолет с тандемным крылом со свободно качающимися поверхностями». Он представлял собой «дирижабль тяжелее воздуха» – аппарат, более всего напоминающий большегрузный автопоезд в летающем варианте. В этом случае роль грузового полуприцепа играл длинный ферменный фюзеляж, боковые поверхности которого и предполагалось использовать для размещения рекламы. Роль тягача (а точнее, тягачей) выполняли специальные модули с двигателями, крыльями и кабинами экипажа (по сути «обычные» самолеты с укороченным

фюзеляжем и крылом большого удлинения), крепившиеся к оконечностям фермы. Но рекламой его использование не ограничивалось. Предусматривались самые разнообразные способы применения такого самолета. Наиболее экзотическим из них стала бы, пожалуй, перевозка пассажиров. В этом случае «полуприцеп» из ферменного превращался в закрытый, а внутри него размещался двухъярусный пассажирский салон. Но вернемся к воздушной рекламе.

Проект «летающего рекламного щита» представлял собой самолет (основным виделся вариант гидросамолета, но предполагался и вариант с колесным шасси) тандемной схемы с очень длинным V-образным ферменным фюзеляжем (именно за его форму проект и получил название «V-лайнер»). Общая его длина должна была составить около 115 м (для сравнения, длина Боинга-747 – 71 м), размах крыльев – 21 м, общий вес – около 5500 кг. На самолете предполагалось установить два ПД «Континентал» O-200A мощностью по 375 л.с., еще один 100-сильный двигатель размещался в хвостовой части и отвечал не столько за создание тяги, сколько за электропитание самого «рекламного» щита, состоявшего более чем из трех тысяч ламп. Понимая недостаток мощности и слишком большой расход топлива у такой двигательной установки, в дальнейшем предполагалась установка вместо ПД двух ТВД «Пратт-Уитни Канада» PT6A-20 мощностью по 580 л.с. Скорости полета вполне соответствовали целям, для которых самолет предназначался, и составляли: максимальная – 111 км/час, крейсерская – 85 км/час, минимальная – 64 км/час. Экипаж состоял из двух человек, размещавшихся в одноместных кабинах в передней и задней частях «монстрика».



**«И что это у нас получилось...» Создатели V-лайнер. Слева направо: А.Х. Уилер, Льюис Маккарти и Уильям Слейтер**

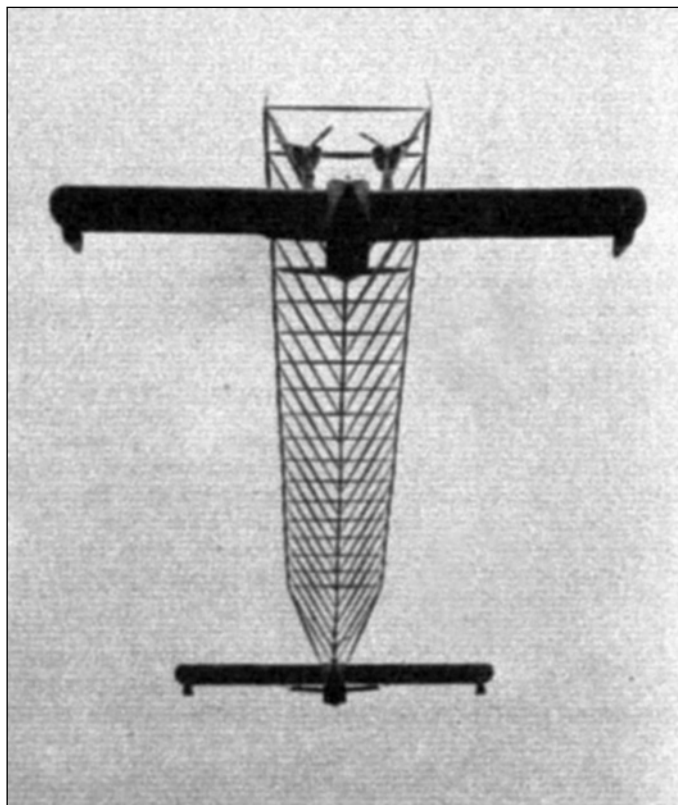


**Кабина командира экипажа**



**Кабина 2-го пилота**

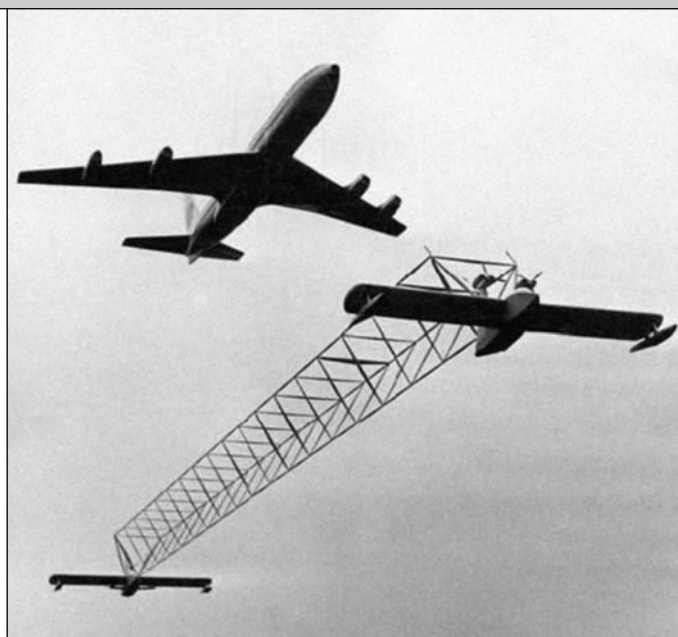
**100-сильный двигатель, отвечающий за электропитание рекламного щита**



Так V-лайнер должен был выглядеть в воздухе



Сравните V-лайнер с «Боинга 707»



Был произведен расчет экономической эффективности применения «V-лайнера». По его результатам было принято решение о выгоды применения самолета и о реализации программы его производства, на что выделялось 1,5 миллиона долларов. Как производился расчет, непонятно (возможно, в глазах экономистов и маркетологов как в калейдоскопе бегали суммы премий и/или откатов), так как трудно представить экономическую эффективность аппарата, который в сухопутном варианте мог базироваться только на считанных аэродромах (представьте себе рулежку «V-лайнера», при этом не забываем, что речь идет об аэродромах конца 60-х годов), а сложность наземного обслуживания мало уступает таковой у дирижабля. Не спасало и базирование на водоемах, так как в этом случае также возникали проблемы, решение которых по стоимости сравнимо с «сухопутными». И это не считая «обычных» расходов по эксплуатации. Так скольких же человек должна «поразить» реклама с борта «V-лайнера», чтобы окупить его эксплуатацию? Впрочем, мы не экономисты, так что «давайте будем думать о людях хорошо».

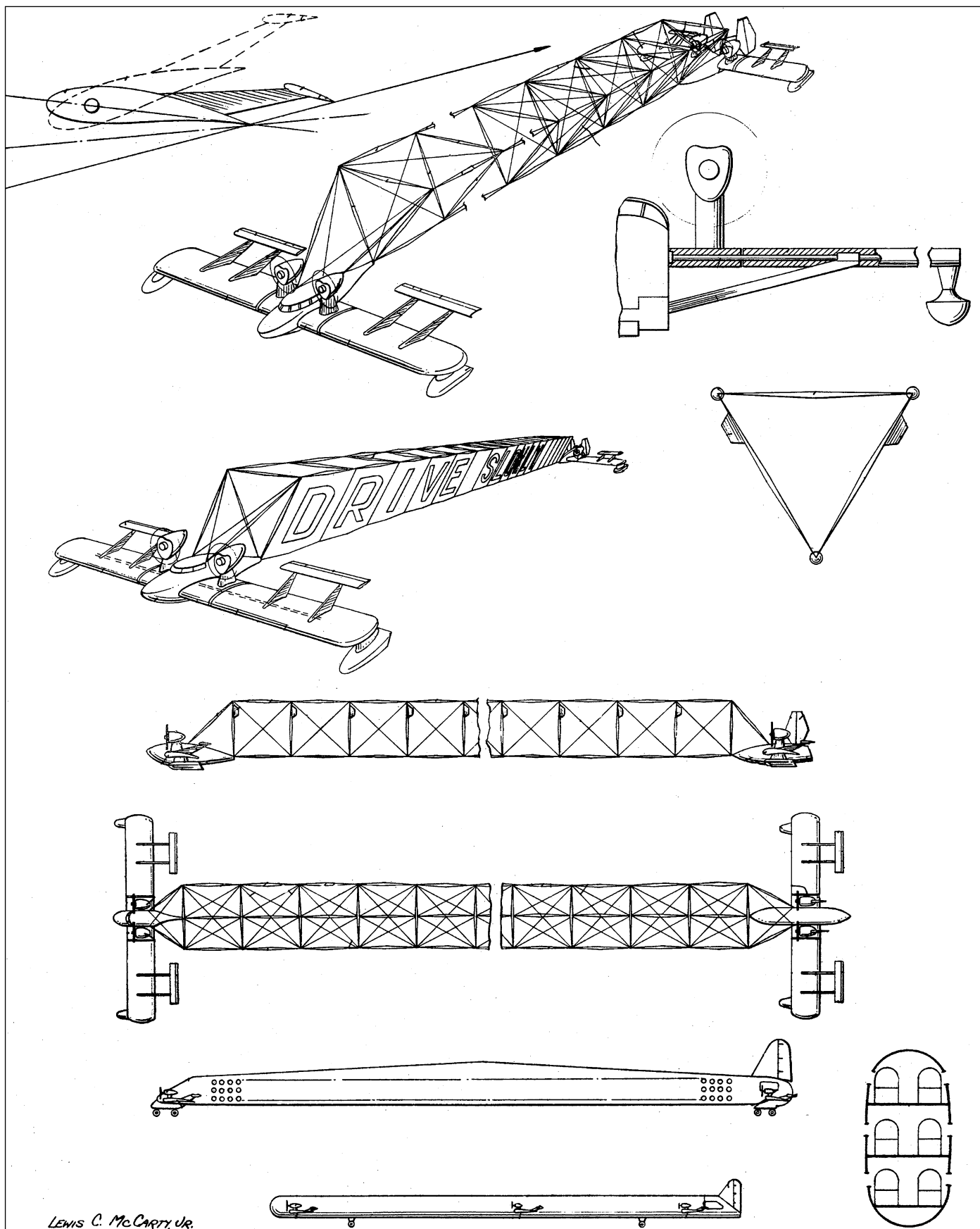
Производство «V-лайнера» поручили небольшой британской фирме «Слингсби Эркафт Лимитед» из городка Кирбимурсайд в Йоркшире. Ранее компания, основанная в 1931 году, занималась строительством разнообразных планеров. В начале 1968 года она получила заказ на строительство двух самолетов, получивших название CAMCO IA.

Надо сказать, что планы строительства «V-лайнера» нельзя назвать даже наполеоновскими. Читая их, не можешь отделаться от впечатления о наличии у руководителей CAMCO мании величия. Так, первоначальные планы предполагали строительство 42 «летающих рекламных щитов» в течение четырех лет, а затем планы выросли до 480(!) самолетов за шесть лет. Предполагалось производство трех вариантов самолетов: CV2 «Видео Лайнер», CV3 «Вектор» и CV4 «Виктори Лайнер». Общая стоимость программы строительства достигла двух миллионов долларов. Продумали и стратегию эксплуатации «V-лайнеров». Самолеты должны были не продаваться другим владельцем, а составлять основу капитала новой компании, которая выдавала бы их в лизинг желающим. Развернутая массивная рекламная компания начала давать результаты – канадский «Ферст Нэйшенал Бэнк» и алкогольная компания «Канада Драй» выразили заинтересованность в использовании «рекламолетов».

Заказ на разработку и производство собственно «рекламного щита» для CAMCO IA получила фирма «Маллард» (Mullard). Система должна была обеспечивать показ с обеих сторон фюзеляжа трехсловных фраз с частотой 90 слов в минуту. В ее состав входило 3348 электрических ламп, монтировавшихся на 668 метрах алюминиевых труб и соединявшихся 60 км проводов.

В сентябре 1968 года «V-лайнер» достиг апогея своей славы – его модель в масштабе 1/10 была показана на авиашоу в Фарнборо, произведя настоящий фурор среди толпившихся у витрины с моделью посетителей. Казалось, что уже совсем скоро «летающие рекламные щиты» станут частью пейзажа крупных городов США, Канады и Великобритании. Но все проходит – 18 ноября на заводе в Кирбимурсаиде начался пожар. Несмотря на все усилия по борьбе с ним, огонь охватил практически всю его территорию. Пожар продолжался более 10 часов, в результате были уничтожены почти все производственные здания и оборудование, также в огне погибли и оба недостроенных «V-лайнера».

Возобновлять производство «летающих рекламных щитов» не стали (видимо, еще раз просчитав экономическую эффективность), но «V-лайнеры» не канули в лету, без их упоминания не обходится не один перечень «авиакурьезов». Тоже слава...



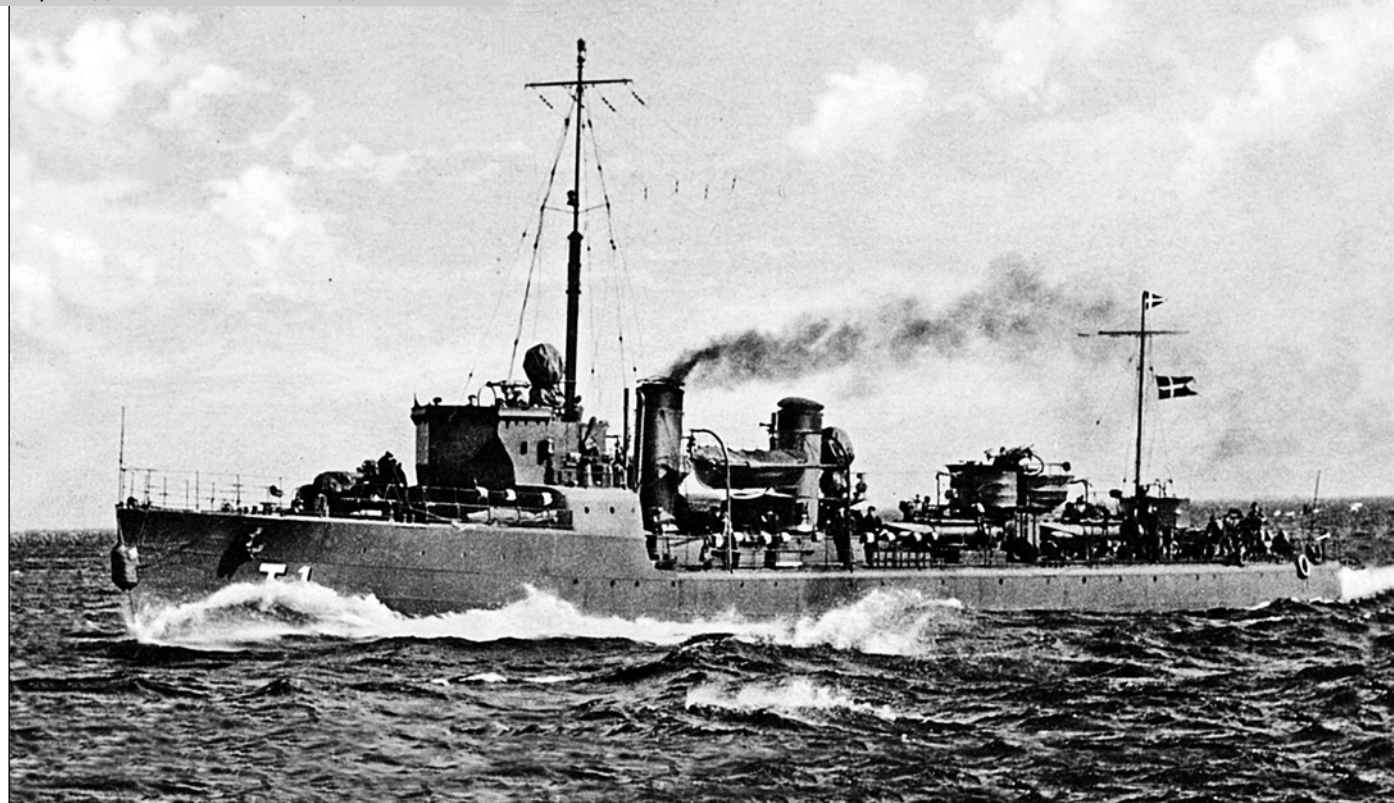
LEWIS C. McCARTY, JR.

*Lewis C. McCarty, Jr.*  
ATTORNEYS

Рисунки из патента на V-лайнер. Обратите внимание на представленный  
внизу пассажирский вариант

**Ярослав Малиновский**

Перевод с польского Леонида Олюнина



Эффектное фото миноносца «Драген» – родоначальника обеих серий, конец 1930-х гг.

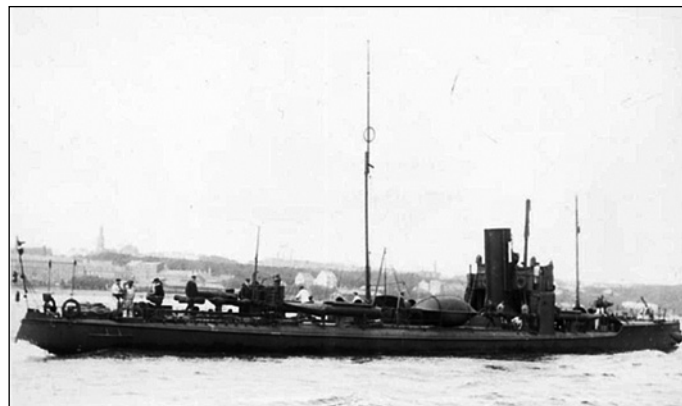
## Датские миноносцы типов «Драген» и «Глентен»

### Проектирование и постройка

Потерпев поражение в датско-прусских войнах 1848-1850 и 1864 гг., Датское королевство на долгие годы заняло нейтральную позицию во всех международных вопросах. Это позволило избегать втягивания страны в военные конфликты, а ее вооруженные силы получили новую доктрину, в соответствии с которой военно-морской флот Дании (Søværnet) превращался в тень «былого величия». Он выполнял чисто оборонительные функции. Стержнем флота отныне стали броненосцы береговой обороны и несколько флотилий миноносцев. Для государства, значительная

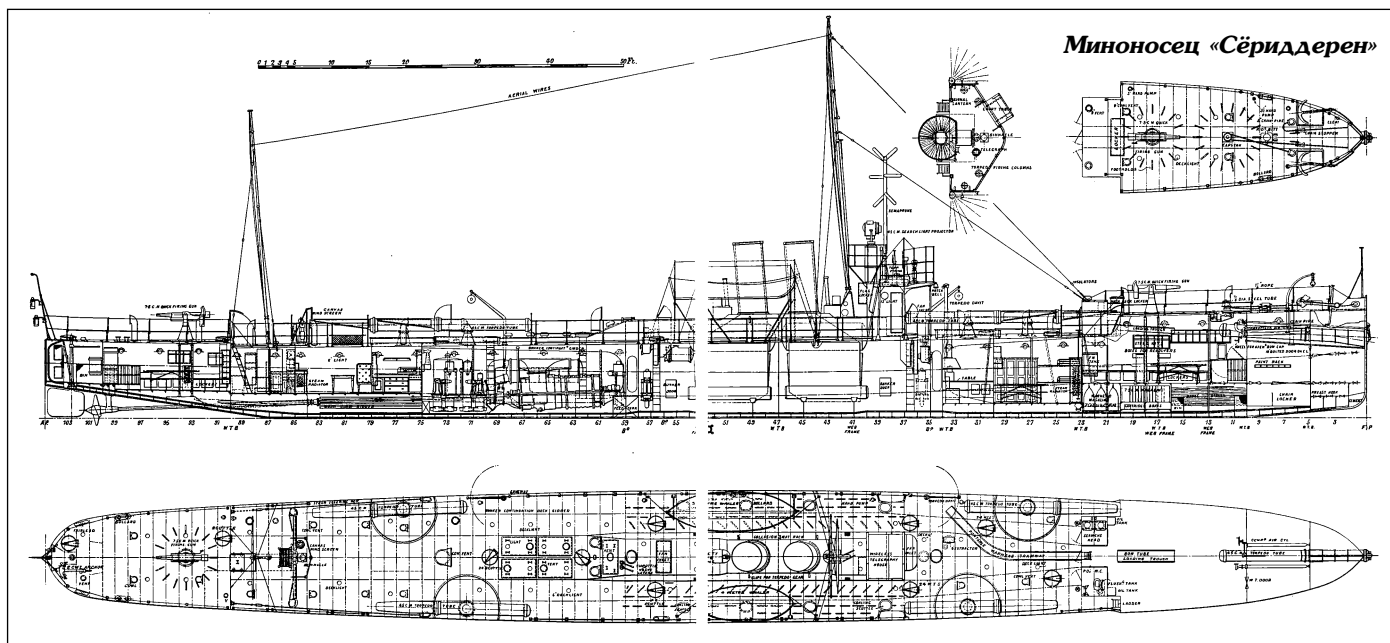
часть которого располагалась на многочисленных островах с не менее многочисленными заливами и проливами, такой состав считался вполне оптимальным. Следовало учитывать и гидрологию датских территориальных вод – замерзание моря в суровые зимы и, соответственно, весенние ледоходы, что могло вносить коррективы в планы использования кораблей. Прежде всего, это касалось имевшихся в строю миноносцев с их весьма скромными и хрупкими корпусами, малоудовлетворительной мореходностью и автономностью, которые не могли выполнять свои задачи в полном объеме. Требовались гораздо более крупные корабли данного класса, способные стать еще и лидерами флотилий своих более мелких собратьев. Исходя из этих соображений, в 1910 году были заказаны два прототипа турбинных миноносцев – по одному в Германии и Великобритании.

Первым на верфи «Шихау» в Эльбинге был построен миноносец «Тумлерен», по образцу которого флотская верфь в Копенгагене построила еще два корабля: «Виндхунден» и «Спекхуггерен». Их водоизмещение составляло 249 тонн; главные размеры 56,4х5,8х1,9 м; паровая турбина мощностью 5000 л.с. сообщала миноносцам максимальную скорость 27,5 уз; вооружение состояло из двух 75-мм орудий и пяти 450-мм торпедных труб (один неподвижный носовой и четыре двухтрубных поворотных аппарата); экипаж 33 человека.\*



Миноносец «Спекхуггерен»

\* Совсем незначительно изменив проект, немцы в годы Первой мировой войны построили 90 миноносцев типа «А», выполнявших роль конвоиров тральщиков и минных заградителей.



Миноносец «Флювефиксен»

Второй прототип – «Сёриддерен» – строился фирмой «Ярроу» в Глазго (Шотландия), а два серийных «Флювефиксен» и «Сёульвен» – на верфи «Бурмейстер ог Вайн» в Копенгагене. Они имели чуть меньшие, чем «Тумлерен», водоизмещение (240 т) и размерения (55,4х5,5х2 м). Всё остальное было идентично германским «одноклассникам».

Корабли неплохо проявили себя в годы Первой мировой войны, неся службу в «нейтральном патруле». Интенсивная эксплуатация сказалась на техническом состоянии датских кораблей, особенно их энергетических установок. Поэтому в середине 1920-х гг. командованию флотом стало ясно, что миноносцы требуют замены. Было принято решение строить новые корабли, и строить дома – на военно-морской верфи в Копенгагене («Orlogsværftet», København), пойдя по пути улучшения «Сёриддерена». По мнению датчан, он проявил себя несколько лучше своего немецкого собрата. На разработку проекта в 1929 году Фолкетингом (Folketing – датский парламент) было выде-

лено финансирование. Головной миноносец, получивший название «Драген» («Dragen» – Дракон) заложили в том же году. Два следующих «Вален» («Hvalen» – Кит) и «Лаксен» («Laxen» – Лосось) – в 1930-м. Все три корабля были переданы флоту в 1930-1931 гг.

Спустя почти два года датское Адмиралтейство заказало военно-морской верфи в Копенгагене еще три миноносца, имевшие незначительные отличия от первой тройки. Корабли традиционно получили имена животного мира – на этот раз «птички»: «Глентен» («Glenten» – Коршун), «Хаген» («Hagen» – Ястреб) и «Орнен» («Ornen» – Орел). В итоге флот Дании пополнился двумя дивизионами новых миноносцев.

### Описание конструкции

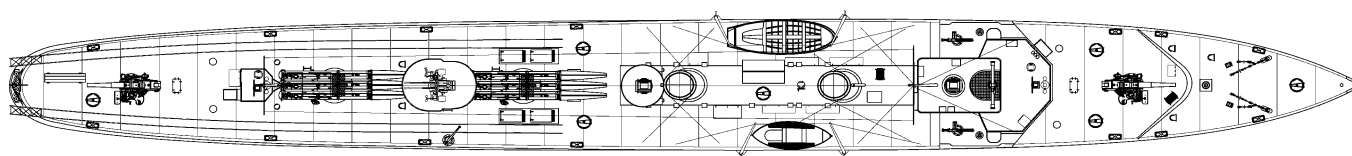
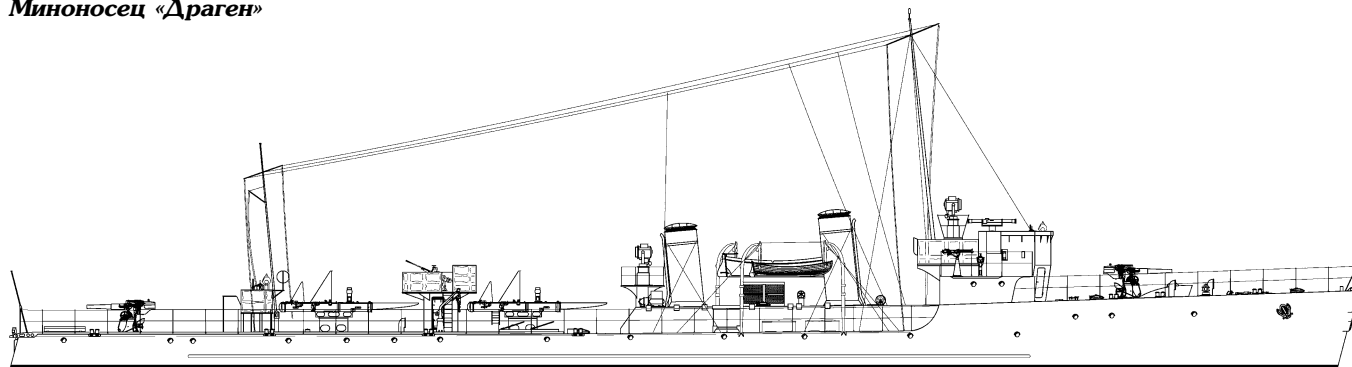
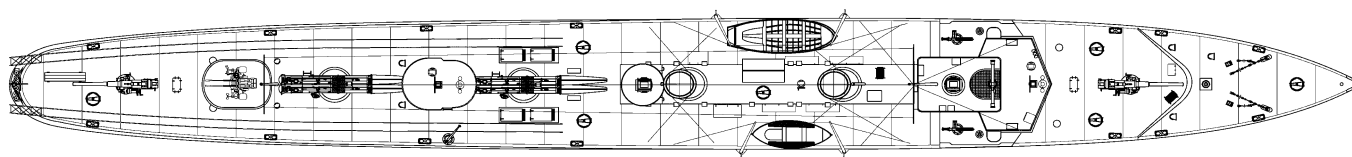
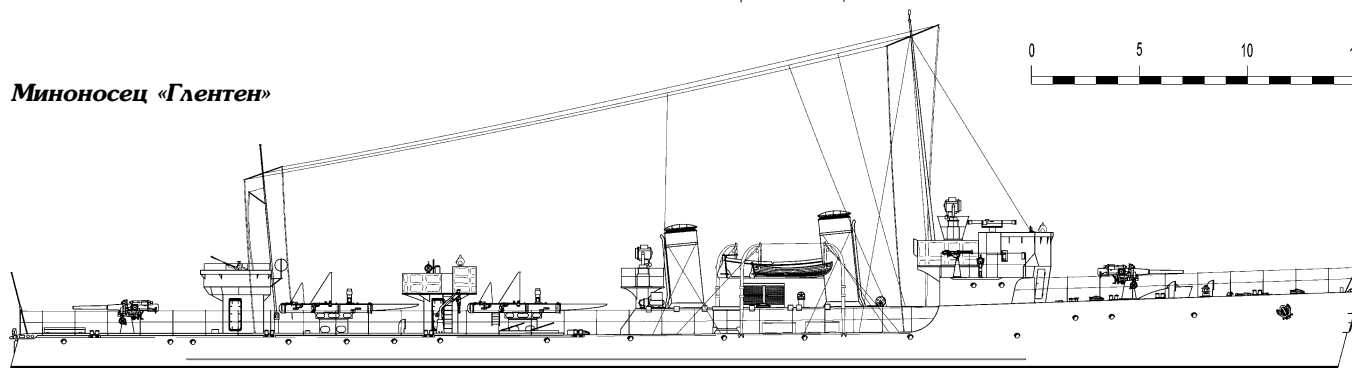
Новые корабли унаследовали типично миноносные корпуса, присущие своим прототипам, визуально напоминавшие корпуса британских эсминцев типа «V» в миниатюре. Около трети длины кораблей занимал полубак. В начальный период службы открытые мостики имели скругленные очертания, а в дальнейшем приобрели угловатую форму и несколько большие размеры. За мостиком находились две дымовые трубы, далее в корму – два торпедных аппарата. Силуэт дополняли две мачты-однодревки: более высокий фок и низкий грот.

Стандартное водоизмещение составляло 284-288 т, полное – 335 т; размерения: наибольшая длина 59,6 м, ширина 5,95 м, осадка 2,23 м.

В качестве силовой установки корабли получили две паровые турбины («Драген» и «Вален» – швейцарской фирмы «Браун-Бовери», остальные – отечественные «Атлас») общей мощностью 6000 л.с. с понижающим редуктором, работающие на два гребных вала. Пар для турбин

### Миноносцы типов «Dragen» и «Glenten»

Корабль	Строительный №	Тактический №	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
«Dragen»	148	T 1	1929	08.11.1929	15.07.1930
«Hvalen»	149	T 2	1929	13.06.1930	18.07.1931
«Laxen»	150	T 3	1929	28.11.1930	30.07.1931
«Glenten»	153	T 4	1931	06.01.1933	06.06.1933
«Hagen»	154	T 5	1932	20.10.1933	10.07.1934
«Ornen»	155	T 6	1933	19.10.1934	03.07.1935

**Миноносец «Драген»****Миноносец «Глентен»**

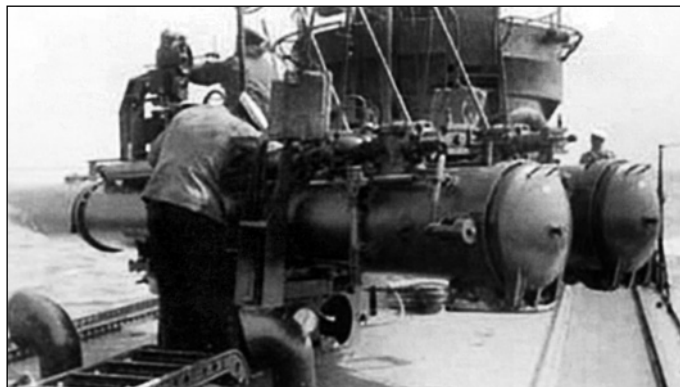
(рабочее давление 18 кг/см<sup>2</sup>) вырабатывали два котла системы Торникрофта, отапливаемые мазутом, запас которого составлял 40 т. Максимальная скорость достигала 29 уз,\* экономическая – 21 уз.

Вооружение состояло из двух 75-мм/40 орудий «Борфорс» М.1928, располагавшихся на полубаке и юте. Ору-

дие имело следующие характеристики: вес ствола с казенной частью 670 кг, вес орудия со станком 1410 кг; вес снаряда 6,5 кг; начальная скорость 600 м/с; максимальный угол возвышения 40°, дальность стрельбы 11 800 м, скорострельность 12 выстр./мин.

Средства ПВО были представлены 20-мм спаренным автоматом «Мадсен»\*\* на платформе-банкете между торпедными аппаратами. Кстати, анализ фотографий кораблей позволяет сделать заключение, что автомат миноносцы получили только в середине 1930-х годов. Его характеристики: углы вертикальной наводки -5°...+85°; дальность стрельбы 2120 м, техническая скорострельность 400 выстр./мин (практическая 200-250), начальная скорость снаряда 850 м/с; питание осуществлялось из 10/15-зарядного коробчатого магазина или из барабана емкостью 60 патронов.

Кроме того, на крыльях мостика располагались два 8-мм пулемета «Мадсен» М.1920 на стойках. Характеристики пулемета: масса 9 кг; эффективная дальность стрельбы – не

**Двухтрубный торпедный аппарат «Хагена»**

\* Согласно справочнику «Conway» – 27,5 уз.

\*\* Полное название фирмы – «Dansk Rekylriffel Syndikat A/S Madsen», Копенгаген.



**«Драген» с высоты птичьего полета в начале своей карьеры. Хорошо видны состав и размещение вооружения**

более 100 м; скорострельность 450 выстр./мин; начальная скорость пули 715 м/с; питание из 20-зарядных секторных магазинов.

Основным оружием миноносцев являлись 450-мм торпедные аппараты: два неподвижных носовых (их крышки хорошо видны на фотографиях) и два трехтрубных поворотных. В них применялись обычные парогазовые торпеды.

Миноносцы второй серии вместо 75-мм получили 87-мм/50 орудия, также шведской фирмы «Бофорс». Чтобы компенсировать разницу в весе артсистем, трехтрубные торпедные аппараты на них заменили двухтрубными (носовые аппараты при этом остались на штатных местах). Зенитный автомат перенесли на кормовую надстройку.

Некоторые источники упоминают о наличии на всех миноносцах двух бомбометов для глубинных бомб, однако доступные фотоматериалы этого не подтверждают.

Большое внимание датчане уделили использованию минного оружия. Миноносцы имели по бортам минные рельсы длиной 25 м, на которые можно было принять 30-40 корных мин.

Из химических средств корабли имели шесть емкостей для постановки дымовых завес, смонтированных вертикально на срезе кормы и напоминавших обычные газовые баллоны.

Для определения дальности до надводных и воздушных целей использовался 2,5-метровый дальномер. Для освещения целей в ночное время имелось два 75-см прожектора: один располагался в тыльной части носовой надстройки, второй – за кормовой трубой. Для связи использовалась приемопередающая радиоаппаратура.



**Спаренный 20-мм автомат «Мадсен»**



**Кормовое 87-мм орудие «Хагена»**

В кормовой надстройке имелось дублирующее (аварийное) управление рулем.

Корабли несли якоря, каждый из которых обеспечивался собственным шпилем. Перед носовым 75-мм орудием имелся волнорез.

В качестве спасательных средств миноносцы несли на кран-балках левого борта большую шлюпку, а правого – небольшой рабочий ялик.

При вступлении в строй экипаж состоял 46 человек, а после установки зенитного автомата увеличился до 51 чел.

Корпуса миноносцев окрашивались в надводной части в серый цвет, в подводной – в красно-кирпичный, с черным поясом по ватерлинии. По обеим сторонам носовой и кормовой оконечностей наносились белые буквенно-цифровые тактические номера с черной тенью.

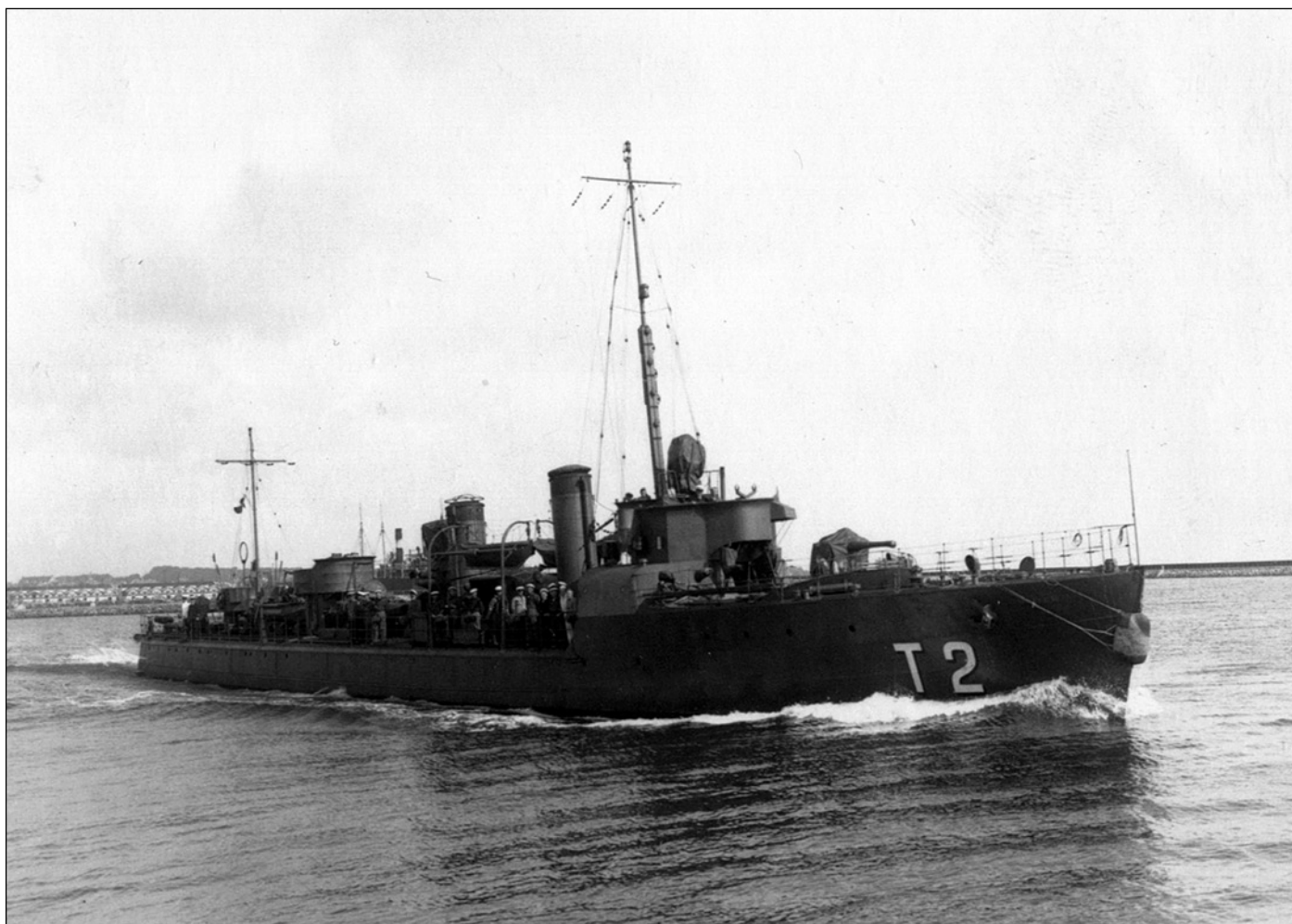
### Служба в датском и германском флотах

Начало службы миноносцев мало чем отличалось от таковой для кораблей данного класса в других флотах мира: рутинная боевая подготовка, учения, несение патрульной службы. Между тем, в 1935 году из состава флота были выведены старые миноносцы – сначала тройка типа «Тумлерен», а спустя два года и представители типа «Сёриддерен», которые с 1929 г. находились в резерве.

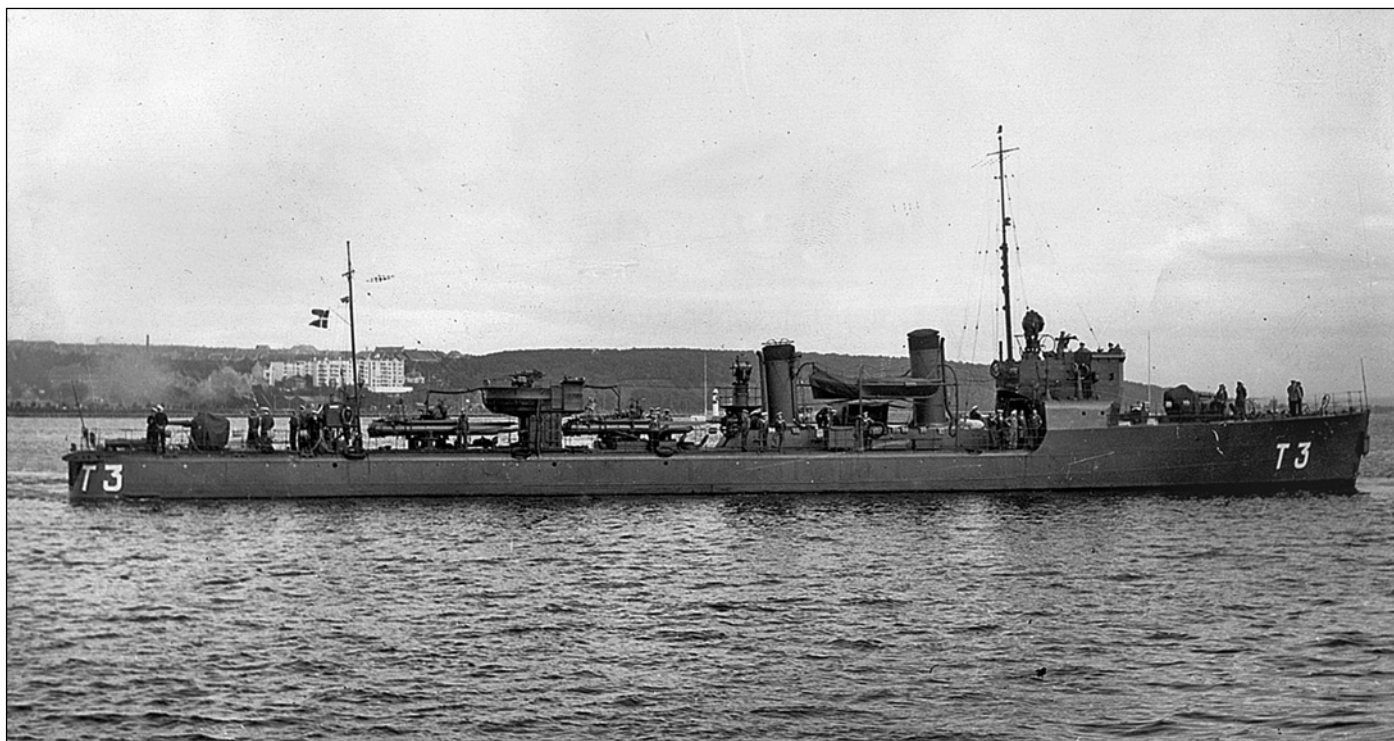


Вверху: «групповое фото» миноносцев типа «Глентен». Слева направо: «Орнен», «Хаген» и «Глентен». Хорошо видны ходовые мостики  
Внизу: та же троица в Одессе в 1937 г. Хорошо видно оборудование для постановки дымовых завес

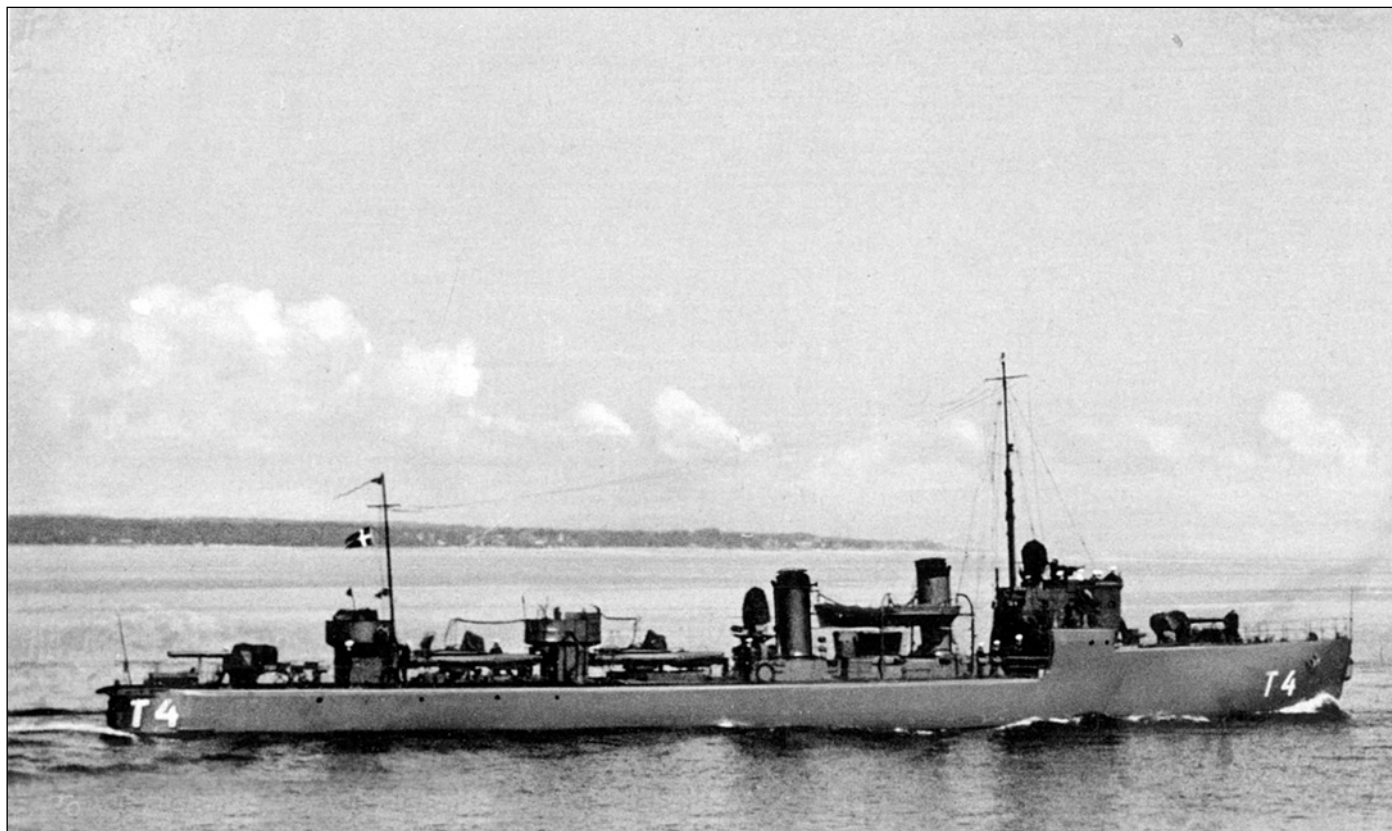




«Вален»



Отличный «вид в профиль» миноносца «Лаксен» незадолго до начала войны



«Глентен»

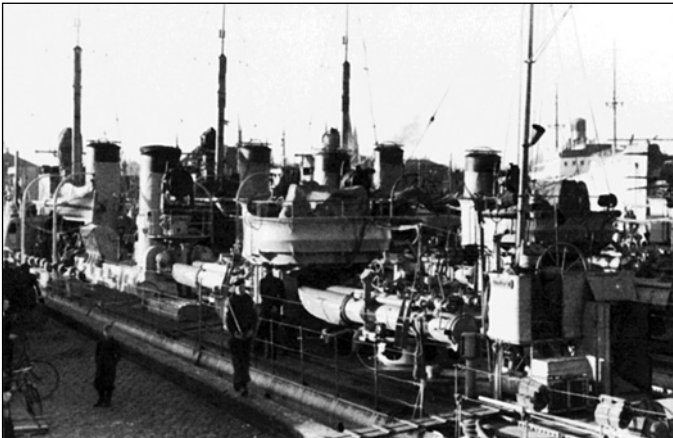


«Орнен» (типа «Глентен») накануне войны. Фото дает представление о различии серий между собой – автомат «Мадсен» перенесен на кормовую площадку

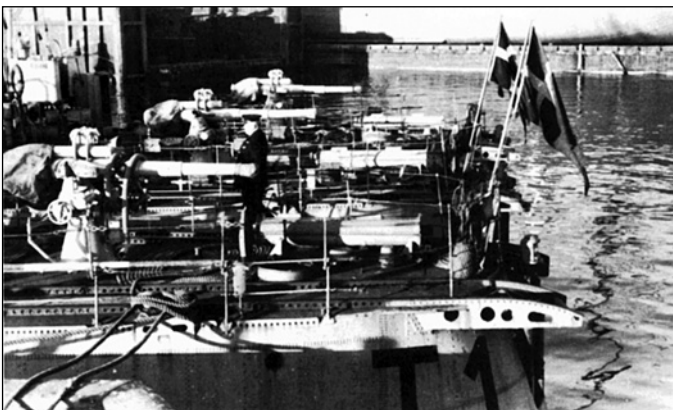


**«Хаген» в море на полном ходу**

С нападением Германии на Польшу 1 сентября 1939 г. датский флот активизировал свою деятельность. 4 сентября миноносцы перебазировались в Орхус, начав патрулирование у северного побережья Ютландии. Позже они перебрались во Фредериксхавн. Данная мера предосторожности была вызвана многократно возросшей опасностью, которую представляли сорванные с якорей немецкие и британские мины. О таких опасных находках регулярно докладывали датские рыбаки, после чего экипажи миноносцев либо разоружали «рогатую смерть», либо



**Вид на торпедные аппараты миноносцев типа «Драген». Осень 1940 г.**



**Кормовые оконечности миноносцев типа «Драген», осень 1941 г. Хорошо видны 75-мм орудия и минные скаты**

расстреливали, подходя к мине не ближе 300 метров. Работа велась в проливе Большой Бельт, в районах Корсёра и Накскова. Довольно суровая зима 1939/40 гг. ограничила деятельность как миноносцев, так и датского флота в целом. Для большинства его команд наступило время отдыха.

Весной корабли вновь занялись рутинным патрулированием и «охотой» на дрейфующие мины. Тем временем в Германии заканчивалась подготовка к проведению операции «Везерюбунг-Зюйд» – оккупации Дании. Для немцев она сложилась просто блестяще. Командующий датским флотом адмирал Хальмар Рехницер отдал приказ: в случае нападения огня не открывать!

Вторжение для датчан оказалось полной неожиданностью, несмотря на то, что силы нападавших (минный заградитель «Ханзештадт Данциг», ледокол «Штеттин» и два сторожевика) были вовремя обнаружены парой датских миноносцев. Немецкий десант высадился прямо в Копенгагене, и буквально за день Дания была оккупирована. Датский парламент принял германский ультиматум, хотя его работа в дальнейшем продолжалась, а вооруженные силы страны сохранили свою самостоятельность. Но немецкой стороной был наложен ряд ограничений – численность армии сократилась с 5500 до 2200 человек, сократили и экипажи кораблей. Больше всего это коснулось миноносцев типов «Драген» и «Глентен». Немцы справедливо сочли их наиболее ценными кораблями, поэтому вывели в резерв, а экипажи демобилизовали. На миноносцах оставили только консервационные команды, а чтобы сделать невозможным их быстрое возвращение в строй, демонтировали паровые клапаны и замки орудий и сдали их на берег.\* Все миноносцы сосредоточили на базе Хольмен (Копенгаген), там корабли перекрасили в светло-серый цвет, а бортовые тактические номера стали черными.

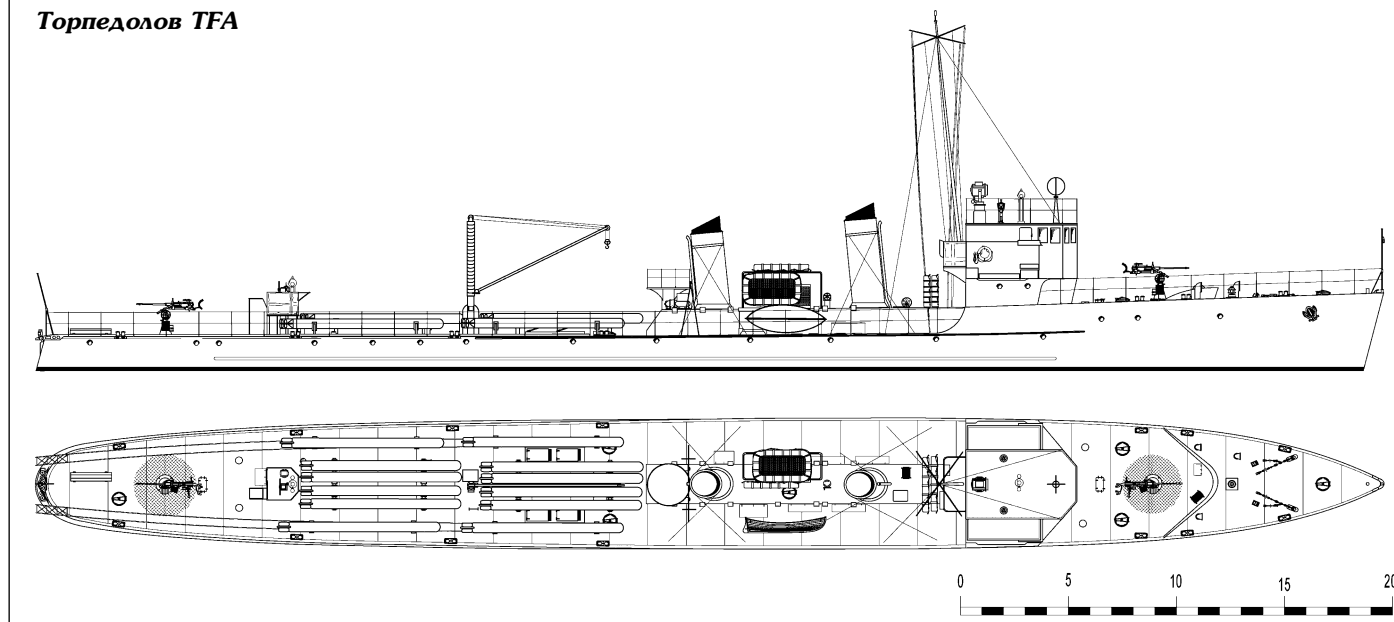
Это стояние продолжалось около года. 22 января 1941 г. немцы потребовали передачи им миноносцев. Взамен датский флот мог начать строительство шести новых кораблей данного класса. Оккупационные власти готовы были даже предоставить необходимые материалы (сталь и пр.). В итоге, три корабля типа «Кригер» были начаты строительством во время, а три следующих – уже после войны.

5 февраля полностью разоруженные миноносцы ушли из Копенгагена. Руководство Кригсмарине намеревалось использовать «датчан» в качестве торпедоловов. Для этого корабли отправились на верфь «Флендерверке» в Любек, где и началась необходимая перестройка. В первую очередь, бывшие миноносцы получили закрытые мостики, что позволило использовать их в Южной Балтике практически круглогодично. На дымовых трубах появились скошенные козырьки. Еще одним важным элементом стала установка обмоток размагничивания, дабы уберечь корабли от подрывов на неконтактных минах. Вместо торпедных аппаратов смонтировали стеллажи для хранения учебных торпед, а для их подъема с воды между стеллажами установили довольно внушительную кран-балку.

В качестве средств самообороны торпедоловы получили на места прежних 75-мм и 87-мм орудий по паре 20-мм/65 автоматов С30 (вес 402 кг; углы возвышения -11°...+85°; начальная скорость снаряда 835 м/с; дальность стрельбы 4800 м; питание из 30-зарядных магазинов; скорострельность 120 выстр./мин).

Из прежнего оборудования корабли сохранили один боевой прожектор и радиопеленгатор, перенесенный на крышу мостика. Сохранился также спасательный ялик. Между дымовыми трубами на специальном стеллаже раз-

\* Например, с миноносца «Хаген» – в банковский сейф в Накскове.

**Торпедолов TFA**

местили несколько спасательных плотов. Автору неизвестна численность экипажей под немецким флагом, но приблизительно ее можно оценить в 40-45 чел.

3 июля 1942 года корабли были официально зачислены в состав Кригсмарине и получили обозначения TFA (Torpedofangboote Ausland – зарубежный (трофейный) торпедолов) с соответствующим литерно-цифровым обозначением: «Драген» стал TFA 3, «Вален» – TFA 5, «Лаксен» – TFA 6, «Глентен» – TFA 4, «Хаген» – TFA 1 и «Орнен» – TFA 2. Интересный момент: для быстрой идентификации этой шестерки экипажами подводных лодок на боковых стенках носовой надстройки корабли имели нанесенные белой краской геометрические символы.

Корабли приписали к 26-й флотилии подводных лодок, базировавшейся на Пиллау и Готенхафен. Там они и начали свою кропотливую работу в новой роли ловцов учебных торпед с «У-ботов», готовящих экипажи к будущим атлантическим рейдам. Именно в районе Данцигской бухты располагался крупнейший полигон германских субмарин, здесь же находились пункты базирования и судоверфи. На тот момент эта акватория являлась наиболее безопасной для данного вида деятельности: советский Балтийский флот был блокирован в глубине Финского залива, и Южная Балтика полностью контролировалась немцами. Однако в дальнейшем, с началом налетов британской авиации

и постановки ею неконтактных мин, ситуация стала стремительно ухудшаться.

Военная удача отвернулась от Германии. В 1945 г. советские войска уже стояли под Данцигом и Пиллау, тогда же был потерян первый бывший «датчанин». Им стал TFA 4 («Глентен»). Данное событие требует отдельного рассказа.

**Тайна «Пира Валтасара»**

В 1954 году в польский прокат вышел «социально-нравственный» фильм «Пир Валтасара», снятый Ежи Жажицким. Основной канвой картины является возвращение в Польшу после военных скитаний инженера Анджея Уряшевича (в этой роли снялся Ежи Петрашкевич). Основной целью его приезда является желание вывезти за границу картину Вероне «Пир Валтасара». Осуществить эти намерения ему готов помочь его давний знакомый Збигнев Хаза (Казимеж Вихняж). Однако дело осложняется – Уряшевич влюбляется в танцовщицу и решает остаться в Польше. Устраивается работать учителем, а затем, рискуя жизнью, спасает в вымышленном порту Оликсна (его «играет» Устка) плавкран, сорванный во время шторма со швартовов. Тем временем Хаза все-таки решается вывезти полотно, но его план срывает недремлющая милиция. И если обычные зрители, затаив дыхание, следили за судьбой ценной картины и перипетиями судеб героев, то любителей флота больше заинтересовал остов судна, который несколько раз появляется в фильме (именно здесь и происходит «финальная» драка Уряшевича с Хазой) и являет для них такую же загадку, как кинематографические тайны.

На протяжении многих лет, несмотря на предпринимаемые попытки, не удалось установить название и принадлежность этого корабля, а также его жизненный путь. Такая попытка предпринималась в 1980 году на страницах апрельского номера ежемесячного журнала «Може» в рубрике «Микроконкурс для знатоков», где были опубликованы три снимка: один является кадром из фильма, еще два сделаны во время съемок в районе Устки. Пора, наконец, найти разгадку этой исторической тайны.

По всей вероятности, это немецкий торпедолов TFA-4, перестроенный из датского миноносца «Глентен». На это указывает целый ряд деталей: форма корпуса, характерный полубак, расположение и форма носовой надстрой-

**Торпедолов типа «TFA»**



*Лучшая панорама остова корабля из фильма «Пир Валтасара». Обратите внимание на тактический знак в виде белого треугольника на левой стороне надстройки. Вправо от кран-балки видна часть сохранившихся стеллажей для торпед*

ки, дымовые трубы просто идентичны с кораблями данного типа (после работ, проведенных Кригсмарине). Еще одна характерная отличительная черта – мощная кран-балка для подъема торпед. Кроме того, у корабля кормовая надстройка идентична той, на которой датские миноносцы несли 20-мм зенитный автомат «Мадсен». Наконец, последняя «улика», которую можно заметить при более пристальном взгляде – минные скаты, идентичные такому на фото датских миноносцев. Помимо этого, в течение многих лет штормовые волны и лёд стерли с корпуса слой немецкой темной краски, и стала заметна светло-серая датская...

В судьбе этого корабля немало путаницы. Датские источники, в частности Р. Стеенсен Стеен, долгое время утверждали, что торпедолов погиб вместе со своими четырьмя братьями 18 июня 1945 г. во время катастрофы во Фленсбурге. Этой версии придерживались и многие другие источники – в частности, авторитетный справочник «Конвей». Иная точка зрения приведена в пятом томе фундаментального справочника Эриха Грёнера, где отмечается, что TFA 4 был потоплен 3 февраля 1945 г. близ Пиллау в результате попаданий двух артиллерийских снарядов. Однако и это вызывает серьезные сомнения. Еще 24 января советские войска заняли Толкемит (Толкмичко), но остальная часть Данцигской бухты и Земландский полуостров оставались под немецким контролем. Конечно, нельзя исключить использование в данном районе даль-

нобойной артиллерии Красной армии, но основная ее часть все-таки находилась под Кенигсбергом, являвшимся главной целью наступления. Поэтому наиболее вероятно, что TFA 4 был поврежден советской авиацией, как отмечают С.В. Богатырев и К.Б. Стрельбицкий, и отбукси-



*Еще один кадр из фильма. Актер Ежи Петрашкевич на фоне корабля. Видны повреждения правого борта*

рован в один из портов (Гдыню или Гданьск), а затем отправлен на запад. Неизвестно, находились ли на корабле эвакуируемые в рамках операции «Ганнибал» раненные или гражданские лица. Возможно, буксировка в зимней штормовой Балтике привела к быстрому и неконтролируемому (не исключено, что на корабле не было даже экипажа) поступлению воды в корпус, и он был просто выброшен на берег. Но нельзя исключить и повторного авианалета. Корабль оказался на песчаной отмели в нескольких километрах к востоку от Штольпмюнде – между деревушками Фрайхоф, Ной Штранд и Шёнвальде. Этот район до середины марта 1945 г. удерживался немецкими войсками, что позволило демонтировать с корабля вооружение (использованное в дальнейшем армией), выгрузить боезапас и провиант.

Отметим, что в работе Грёнера фигурирует еще один немецкий торпедолов, погибший близ Устки – это TF-3,\* который 2 февраля 1945 г. по неизвестным причинам оказался на отмели у Гаардер-Зее, позже был снят с нее и затоплен в Устке. Однако он однотрубный и перепутать его с остовом, «играющим» в польском фильме, невозможно. Других годных для идентификации останков в данном районе больше нет.

Почему же остов корабля так долго сохранялся в довольно неплохом состоянии и что стало с ним в дальнейшем? Устка, ранее носившая название Постомин, после окончания Второй мировой войны несколько лет находилась в советской зоне ответственности, и доступ туда полякам был закрыт (порт перешел под управление польской администрации только во второй половине 1947 г.). На рубеже 1940-1950 гг. широко пропагандировалось заселение этих малонаселенных участков побережья, однако земли Среднего Поморья не были так плодородны, как территория вдоль Одера, и не привлекали бедных послевоенных крестьян-переселенцев. После начала «холодной войны» путь на местные пляжи вновь стал «заказан» – они были отгорожены «контрольным поясом» шириной 8-12 метров, появившимся буквально за несколько дней. Эти меры должны были сделать невозможным как проникновение нарушителей границы на территорию Польши, так и побеги из «мира социализма». Весь приморский район находился под зорким оком компетентных органов, благодаря чему корабль спокойно «отдыхал» на пляже, пока им не заинтересовалась съемочная группа.

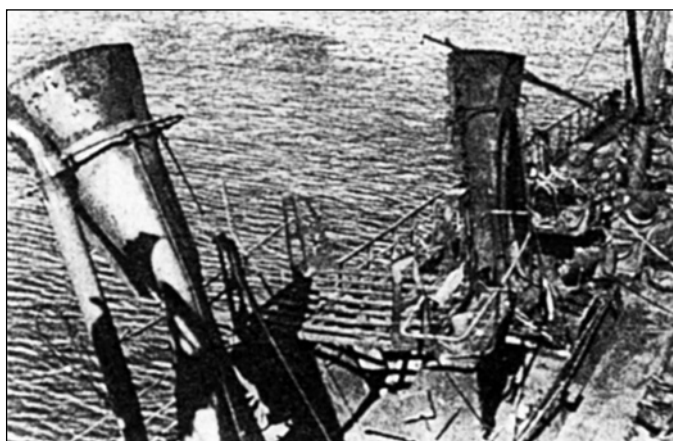
Безусловно, останки торпедолова успели «исследовать» мародеры, затем за него взялись трофейные команды. Очевидно, что корабль признали негодным для дальнейшего использования. В фильме можно увидеть большую пробоину в правом борту в районе мостика, еще одну на миделе и основательно разрушенную корму. Последнее, скорее всего, является воздействием штормов, ледоходов и прогрессирующей коррозии обшивки корпуса, а не полученных боевых повреждений. На момент съемок фильма остову было уже 7-8 лет, и все ценное, что поддавалось гаечным ключам и пламени ацетиленовой горелки, с корабля было «экспроприировано».

Об окончательной его судьбе вспоминает Тадеуш Юсевич, инженер-кораблестроитель из Устки. Как ему помнится, году в 1960-м – ему тогда было лет восемь – он видел на восточной набережной порта фрагменты корпуса, разрезанные на пляже и привезенные в Устку, откуда по железной дороге отправляли на переплавку. Вероятно, так и закончился жизненный путь бывшего «Глентена».

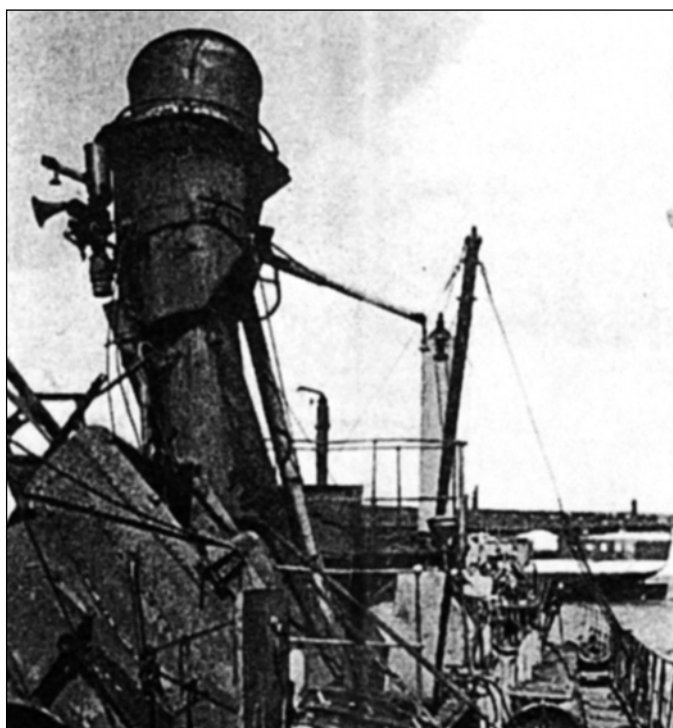
\* Принадлежал к серии TF 1-8, построенной в 1941-1942 гг. на верфи «Дойче Верфт» в Гамбурге (строительный номер 279): водоизмещение 386/426 т, размерения 58,1/62х6,66х2,4 м; мощность 6000 л.с. скорость 23,5 уз. Проектировались как «Торпедоловы (Torpedofangboote) A-N» и представляли собой модифицированный вариант прибрежного миноносца типа «А III» периода Первой мировой.



*После катастрофы во Фленсбурге*



*Остов «Валена»*



*Останки «Лаксена»*

## Судьба остальных кораблей

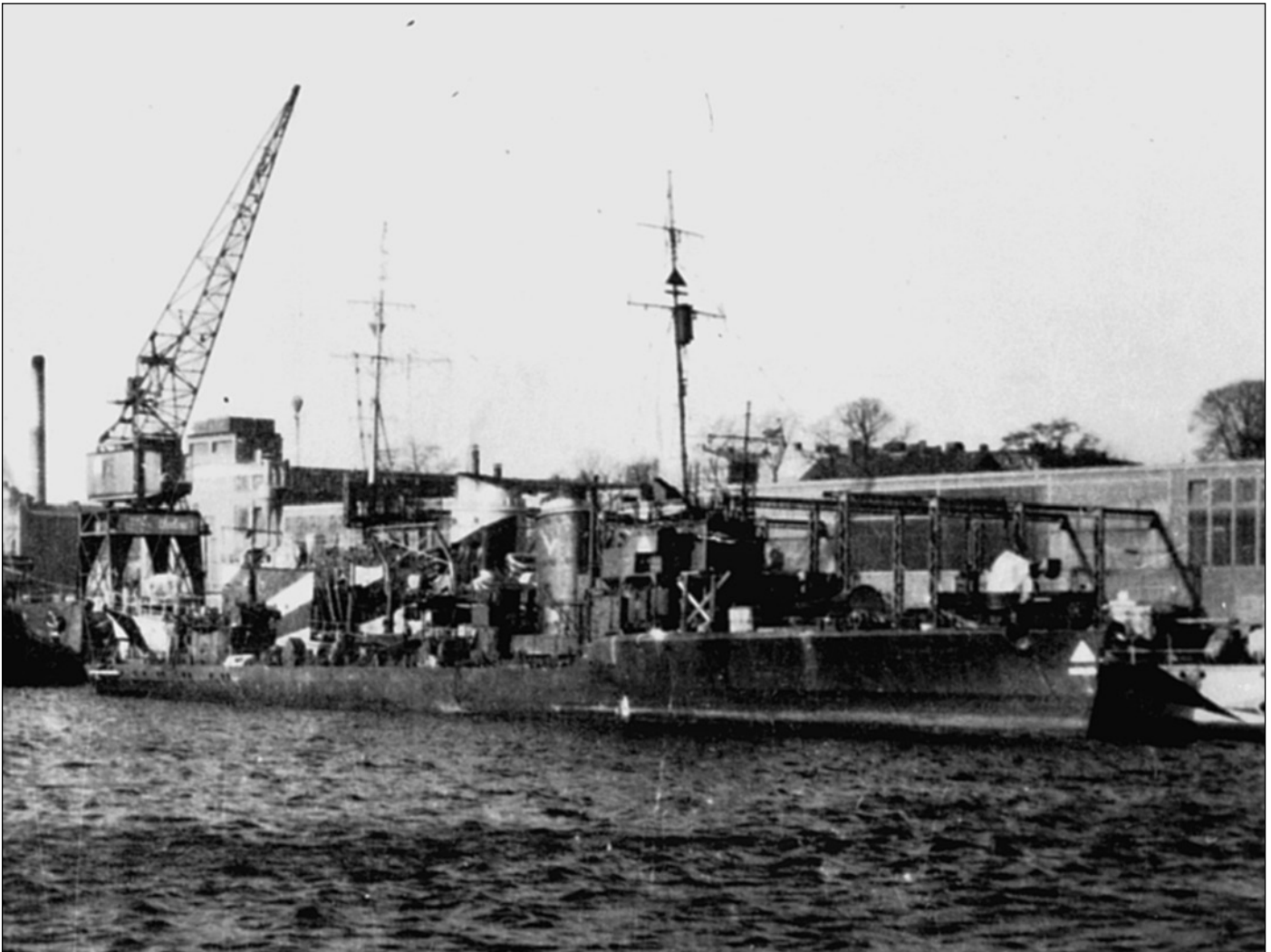
Остальные «датчане» ушли в западные порты Германии и были потеряны уже после капитуляции Рейха. 14 мая 1945 г. на входе во Фленсбург (бухта Гельтингер) подорвался на магнитной мине и затонул TFA 3 («Драген»), вместе с ним погибла плавбаза торпедных катеров «Карл Петерс». Останки торпедолова подняли в 1952 г. и сдали на слом.

Оставшаяся четверка получила тяжелые повреждения 18 июня 1945 г. во время взрыва боеприпасов в порту Фленсбург. В тот момент он уже находился в британской зоне оккупации, администрацией которой было объявлено о сдаче и сборе оружия, боеприпасов и прочего военного имущества. Занимались этим немецкие солдаты и матросы (формально числившиеся военнопленными, но часть из них даже не была разоружена). Количество военного хлама росло с каждым днем, и англичане просто не успевали его вовремя вывозить. Взрывоопасный арсенал начали складировать в пакгаузах базы. Детонатором катастрофы стал взрыв склада 20-мм снарядов, за которым спустя 10 минут последовали взрывы пакгаузов с авиабомбами, глубинными бомбами и боеголовками торпед. Над городом поднялся огромный столб дыма, взрывной волной уничтожило здания порта, в радиусе 18 км в домах вылетели стекла. Мгновенно погибли 60 человек, около 200 получили ранения (из них 88 позже скончались).



**«Вален» под германским флагом как торпедолов TFA 5. На корабле переделана носовая надстройка, видны 20-мм автомат и кран для подъема торпед. Обратите внимание на идентификационный символ – белый круг на боковой стенке надстройки**

Британская комиссия, проводившая расследование произошедшего, пришла к выводу, что один из немецких солдат неудачно «поиграл» с ручными гранатами и, увидев, что ситуация начинает выходить из-под контроля, в панике бросил их на груды собранного оружия. Затем последовало воспламенение 20-мм снарядов.



**Однотипный TF 3 торпедолов TF 6**



**Торпедолов ТФА 5 (белый круг на надстройке) и его однотипный собрат (белый крест) в Варнемюнде в 1945 году. Оба символа – элементы быстрой идентификации торпедоловов 26-й флотилии ПЛ. Нетрудно заметить, что форма корпуса, дымовых труб и прочих элементов корабля идентична фотографиям нашего «таинственного» остова.**

Тем же летом во Фленсбург прибыли представители датского флота, дабы вернуть «утраченное имущество» на родину. Однако найденные ими четыре торпедолова находились в крайне неудовлетворительном состоянии: деформированные, с многочисленными пробоинами корпуса, разрушенные взрывами и волнами дымовые трубы и надстройки. Тем не, менее решено было отбуксировать корабли в Копенгаген и уже там окончательно решить их дальнейшую судьбу. Изначально даже стоял вопрос о восстановлении всех четырех бывших миноносцев, затем только двух и, наконец, только одного – «Лаксена» – в качестве учебного, но в конце концов и этот план не был реализован. 11 августа 1949 г. фирмой М.З. Свитцера\* был приобретен для разборки на металл «Хаген» (ТФА 1), в том же году фирмой Х.Д. Хансена в Оденсе разобран «Орнен» (ТФА 2), в 1950-м – «Вален» (ТФА 5) и в 1952-м – «Лаксен» (ТФА 6). На этом история миноносцев типа «Глентен»/«Вален» завершилась.

### Небольшой итог

Датчане, безусловно, понимали, что постройка шести малых миноносцев является анахронизмом, но весьма скромные финансовые возможности не позволяли им строить полноценные эсминцы. Как следствие, более крупные ко-

рабли решено было строить за счет резкого сокращения их количества. В 1939 г. появился план пополнения флота двумя «прибрежными эсминцами» (Kustjaegeren) типа «Наяден», однако в силу известных причин их строительство началось только в 1942 г.

*Автор горячо благодарен господину Марцину Барновскому из редакции «Голоса Поморья» за розыск и работу со свидетелями, а также за ценные замечания.*

### Библиография

- Богатырев С.В., Стрельбицкий К.Б. Потери флотов противника на морских ТВД в Великой Отечественной войне 1941-1945. – Львов, 1993.  
 Дашьян А.В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Польши и стран Скандинавии (Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии) // «Морская коллекция», 2005, №3.  
 Breyer S. Spezial-und Sonderschiffe der Kriegsmarine (I) // «Marine-Arsenal», Bd.30, 1995.  
 Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946. – London, 1992.  
 Gorynski G. Działalność Wojsk Ochrony Pogranicza na morskim odcinku Polski w latach 1946-1965 // «Komunikaty Instytutu Bałtyckiego», zeszyt 47. – Gdansk, 2008.  
 Groner E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd.5: Hilfsschiffe II: Lazarettsschiffe, Wohnschiffe, Schulschiffe, Forschungsfahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge. – Koblenz, 1988.  
 Kosiarsz E. Bałtyk w ogniu. – Gdansk, 1985.  
 Kosiarsz E. Druga wojna światowa na Bałtyku. – Gdansk, 1988.  
 Kula H. Granica morska PRL 1945-1950. – Warszawa, 1979.  
 Pertek J. Napasc morska na Danie i Norwegie. – Poznan, 1975.  
 Steensen Steen R. Vore Torpedobaade gennen 75 ar. – Kobenhavn, 1952.  
 Stehr Werner F.G, Breyer S. Leichte und mittlere Artillerie auf deutschen Kriegsschiffen // «Marine-Arsenal», S.Bd.10, 1999.  
 Szilowski J. Königsberg 1945. – Warszawa, 2005.  
 Techman R. Rybolowstwo Armii Radzieckiej na polskim wybrzeżu między Dziwną a Piasnica po II wojnie światowej // «Nautologia», 2000, Nr.2.  
 Сайт [www.navalhistory.dk](http://www.navalhistory.dk).

\* Эта фирма была довольно известной в Польше. Еще до войны она принимала участие в строительстве порта в Гдыне, а после нее – в 1947 г. – занималась подъемом останков пассажирских судов «Гданьск» и «Ванда», а также теплохода «Варта» (будущий «Президент Готвальд»).

# Канонерки, золото, хунхузы: отряд ВМФ Китая в Николаевском инциденте (1920)

Алексей Пастухов

**С** трашные события весны 1920 г. в Николаевске-на-Амуре, известные как «Николаевский инцидент», многократно описаны в исторической литературе<sup>1</sup>. Об этих трагических событиях писали журналисты, историки, краеведы, причем взгляды авторов на происходившее различаются весьма сильно – можно наблюдать весь спектр мнений, от апологетики партизан, до диаметрально противоположных высказываний. При этом тщательно и не окрашенного идеологически исследования по событиям «Николаевского инцидента» до сих пор нет.

История эта напоминает приключенческий роман – в ней есть все: и золото, и хунхузы, и brave моряки, и загадочные события... Почти что увлекательная беллетристика, такая смесь Майн Рида и Арсеньева, если бы все это не было завязано на трагедию старейшего города русского Дальнего Востока.

Однако углубление в историю «Николаевского инцидента» может увести нас довольно далеко от темы нашей статьи.

Поэтому мы будем касаться происходивших в Николаевске в 1919–1920 гг. событий только с той стороны, которую очень часто оставляют без внимания – участия в них отряда кораблей военно-морского флота Китайской Республики.

## Китай и интервенция в Россию

Все началось с того, что в августе 1918 г. Бэйянское правительство Китайской Республики приняло решение об участии в интервенции на территории России. В опубликованном 22 августа 1918 г. манифесте говорилось:

*«Правительство Китайской Республики (sic!) и Россия граничат друг с другом и поддерживают дружественные взаимоотношения. В настоящее время беспорядки в России еще не закончились, управление вялое и хаотическое.*

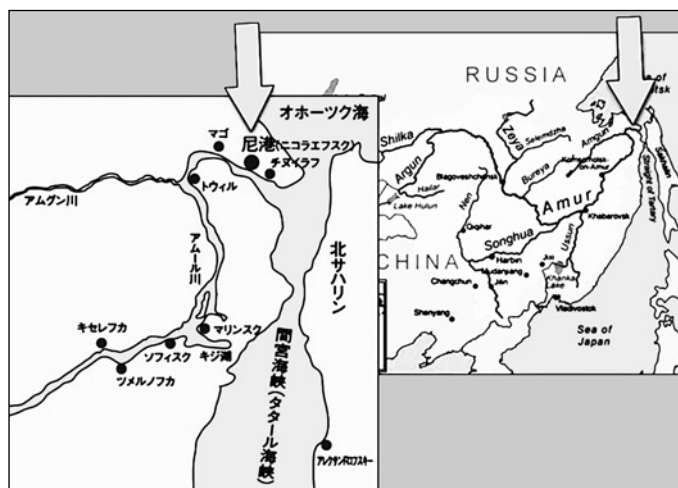
*Страны Центральной Европы, воспользовавшись этим, постепенно усиливают свое давление, распространяя свое влияние все дальше на восток. В Сибири много вооруженных военнопленных из Германии и Австрии, пробравшихся туда и остановивших продвижение чехословацкого корпуса на восток, их влияние и сила постепенно возрастают.*

*Как известно, устремления чехословацкого корпуса и союзных держав изначально одинаковы, они имеют одни и те же интересы и проявляют заботу друг о друге. Правительство Республики также настроено дружественно и по-соседски к народу России, безучастно наблюдая со стороны.*

*Данный корпус чувствовал давление [со стороны австро-германцев]. Они (чехословаки – прим. А.П.) издавна стремились к созданию собственного государства, но не могли осуществить этого ранее.*

*Склоняясь к предложению правительств союзных государств (Антанта и ее союзники – прим. А.П.), особо выделяем соответствующие [случаю] вооруженные силы для отправки в портовый город Владивосток, чтобы предпринять единодушные действия со всеми союзными державами.*

*Объявив об отправке войск в предыдущем пункте, правительство Республики всецело присоединяется к действиям всех союзных государств, направленных на исполнение союзнического долга, а также [заявляет, что] уважает территориальную целостность и национальный суверенитет России, и ничуть не вмешивается в ее внутренние дела.*



Японские карты, показывающие расположение места происшествия относительно общей карты региона

*В будущем, по достижении цели, все отправленные войска будут немедленно отведены.*

*Настоящим специально объявляем.*

*7-й год Китайской Республики 8 месяца 22 день».*

Документ был подписан всеми членами правительства Китайской Республики, первой стояла подпись премьер-министра Дуань Цижуня.

С конца октября 1918 г. во Владивостоке появились первые части «лейб-гвардейской» 9-й пехотной дивизии под командованием полковника Сун Хуаньчжана, а в бухте Золотой Рог на рейде с 17 апреля стоял бронепалубный крейсер II ранга «Хайжун», командир которого, коммодор Линь Цзяньчжан, одновременно исполнял роль и командира всей китайской группировки в Приморье. Ставка коммодора Линя, по забавному стечению обстоятельств, располагалась на Китайской улице (ныне – Океанский проспект).

В 1919 г. внутривластная ситуация в России очень сильно осложнилась, в Пекин полетели телеграммы от совместного японско-китайского командования с требованиями прислать дополнительные войска<sup>2</sup>.

В Китае это было воспринято двояко – с одной стороны, это вызвало новые расходы для тощей казны Бэйянского правительства, с другой стороны – обстановка на-

1. «Николаевский инцидент» (яп. Никю дзикэн, кит. Мяоцзе шицзянь) – события зимы-весны 1920 г., происходившие в Николаевске-на-Амуре. Партизанский отряд под руководством Я.И. Тряпицына (1897–1920) занял оборонявшийся белой милицией и японским гарнизоном город Николаевск-на-Амуре 28 февраля 1920 г. по соглашению с японским командованием. В ночь с 11 на 12 марта 1920 г. партизаны подверглись нападению японского гарнизона. В последовавшем бою японцы были полностью разгромлены. Бои в городе окончились 15 марта 1920 г. В городе была установлена власть т.н. «Николаевской коммуны». К концу мая 1920 г., когда стало очевидно, что японское командование в Приморье и Приамурье предпримет попытку отбить город у партизан, Тряпицын принял решение эвакуировать население и уничтожить все городские сооружения и постройки путем поджога и подрыва. Уцелевшие японские солдаты и члены японской колонии Николаевска, содержащиеся в городской тюрьме, были поголовно истреблены. Отступающими партизанами было уничтожено не менее 2000 русских, японских и китайских граждан, город утратил более 95% жилого фонда и практически перестал существовать.

2. В мае 1918 г. Япония и Китай заключили соглашения в военной сфере, согласно которым китайские войска находились в оперативном подчинении японского командования.

стоятельно требовала обеспечить более надежную охрану русско-китайской границы, а также интересов китайских подданных на территории России. А таковых, именуемых хуацяо, к началу 1918 г. в России насчитывалось более 300 тысяч.

Разгул преступности в городах Дальнего Востока России вызвал лавину обращений хуацяо в китайские консульства Хабаровска, Владивостока, Благовещенска и Николаевска-на-Амуре с требованием обеспечить защиту их жизни и имущества, а разоружение казаками весной 1918 г. служащих русской таможни и ограничение деятельности русской Амурской флотилии фактически разрушили контроль за грузопотоками<sup>3</sup>. Брандвахта русской таможни в устье Сунгари теперь игнорировалась контрабандистами — опиум, золото, редкие биологические препараты (кости тигра, олени пенисы, мускус кабарги, панты марала и т.п.) совершенно беспрепятственно пересекали неохраемую границу. Случалось, что никем не контролируемые вооруженные отряды пересекали границу и учиняли грабежи и насилия на сопредельной территории.

### Сунгарийский отряд – бэйшан цзяньдуй

Исходя из сложившейся обстановки, следовало немедленно принять меры по усилению погранохраны. Наилучшим ответом на создавшуюся ситуацию в правительстве Китая сочли создание сильного «военно-речного» соединения, аналогичного русской Амурской флотилии. Корабли решили выделить из 2-й эскадры, базировавшейся в Шанхае и располагавшей большим количеством канонерских лодок, патрулировавших реку Янцзы.

Еще в 1918 г. контр-адмирал Ван Цзунвэнь был направлен на Амур, чтобы обследовать зону действия планируемой речной флотилии. Изучив его отчет, в 1919 г. командование ВМФ Китая начало готовить переброску на Сунгари отряда военных кораблей с целью формирования «охранной речной флотилии Гирина и Хэйлунцзяна» (*Цзи-Хэй цзянфан цзяньдуй*), «организационное управление» которой было создано 2 июля 1919 г.

15 июля 1919 г. Ван Цзунвэнь был назначен главой управления. Он должен был обеспечить создание базы для формируемого соединения, состоявшего из совершенно разномасштабных кораблей.

Главком ВМФ вице-адмирал Лань Цзяньшу отобрал для отправки на север речные канонерские лодки «Цзяньхэн», «Лицзе», «Лисуй» и буксир «Личуань» из состава 2-й эскадры.

Мелкосидящие речные корабли должен был вести на буксире военный транспорт «Цзиньань» (бывший пароход «Сицзян» немецкой фирмы NARAG, конфискованный правительством Китая в августе 1917 г. после объявления Китаем войны Германии).



Контр-адмирал Лань Цзяньшу

Чтобы исключить проблемы с бункеровками во время перехода, на «Цзиньань» был загружен дополнительный запас угля.

Немецкими были и канлодки «Лицзе» и «Лисуй» — бывшие «Оттер» и «Фатерлянд» соответственно. Причем эти корабли, предназначенные специально для службы на Янцзы, строились по различным проектам.

«Цзяньхэн» была второй из четырех мореходных канонерок серии «Цзян», строившихся в Японии на верфях Кавасаки по китайскому заказу с 1907 г., а «Личуань» представляла собой стальной буксир, построенный в Шанхае в 1916 г. и «мобилизованный» для нужд флота.



Китайские моряки на параде в честь перемирия в Первой мировой войне. Владивосток, 15 ноября 1918 г.

Более или менее хорошо был вооружен только «Цзяньхэн», сохранивший свое проектное вооружение — 120-мм орудие Армстронга на носу, 75-мм японское орудие системы Армстронга на корме и четыре 47-мм пушки Гочкиса по бортам. Кроме того, все корабли имели по несколько пулеметов.

5 июля 1919 г. контр-адмирал Гань Ляньао был назначен командиром отряда, направляемого на Сунгари. 21 июля в три часа пополудни отряд вышел из порта Мяхан, расположенного на западе острова Чунминдао, входящего в состав города Шанхай<sup>4</sup>. Транспорт «Цзиньань» тянул на буксире речные канонерки «Лицзе» и «Лисуй», мореходная канлодка «Цзяньхэн» и буксир «Личуань» шли в паре.

25 июля отряд прибыл в Пусан с целью пополнить запасы продовольствия, однако вследствие ограничений, наложенных японскими властями на корейское население, стоянка могла сильно затянуться<sup>5</sup>, поэтому в тот же день корабли снялись с якоря и 29 июля прибыли во Владивосток, в котором в это время в качестве стационара находился крейсер II ранга «Хайчоу». Командир крейсера, обрадованный прибытием отряда китайских кораблей, дал в их честь банкет, поздравляя офицеров с успешным завершением первого этапа сложного морского перехода.

3. 22 марта 1918 г. было принято решение к подготовке для кампании 1918 г. башенных лодок «Шквал» и «Смерч», а также канлодок «Бурят» и «Монгол». Остальные корабли флотилии находились в резерве и к действиям на Амуре и Уссури не готовились.

4. В сборнике документов «Колчак и интервенция на Дальнем Востоке» приводится телеграмма адмирала Тимирева адмиралу Колчаку от 27 июля 1919 г., в которой, со ссылкой на информацию японского военно-морского агента в Шанхае капитана I ранга Найто, говорится, что отряд вышел из Шанхая 19 июля 1919 г. При этом в телеграмме говорится, что 2 канлодки идут на Амур, а крейсер (sic!) и 2 транспорта — в Татарский пролив. См. «Колчак и интервенция на Дальнем Востоке. Документы и материалы», с. 84.

5. По китайским данным, японцы в целях собственной безопасности ограничивали применение корейцами режущих инструментов, и на каждых 10 торговцев на рынке полагался только один нож, который приковывался цепью к прилавку. Пытаясь закупить овощи, китайские моряки столкнулись с очень медленным обслуживанием и предпочли покинуть Пусан.

6. В сборнике документов «Колчак и интервенция на Дальнем Востоке» приводится телеграмма адмирала Тимирева адмиралу Колчаку от 27 июля 1919 г., в которой, со ссылкой на информацию японского военно-морского агента в Шанхае капитана I ранга Найто, говорится, что отряд вышел из Шанхая 19 июля 1919 г. При этом в телеграмме говорится, что 2 канлодки идут на Амур, а крейсер (sic!) и 2 транспорта — в Татарский пролив. См. «Колчак и интервенция на Дальнем Востоке. Документы и материалы», с. 84.

7. По китайским данным, японцы в целях собственной безопасности ограничивали применение корейцами режущих инструментов, и на каждых 10 торговцев на рынке полагался только один нож, который приковывался цепью к прилавку. Пытаясь закупить овощи, китайские моряки столкнулись с очень медленным обслуживанием и предпочли покинуть Пусан.

8. По китайским данным, японцы в целях собственной безопасности ограничивали применение корейцами режущих инструментов, и на каждых 10 торговцев на рынке полагался только один нож, который приковывался цепью к прилавку. Пытаясь закупить овощи, китайские моряки столкнулись с очень медленным обслуживанием и предпочли покинуть Пусан.

## Дипломатический тупик

Во Владивостоке Гань Ляньао встретился с местными властями, пытаясь добиться разрешения на вход в Амур – после определения границ России и Китая по Пекинскому договору устье Амура стало принадлежать только России. До 1918 г. китайское судоходство по Амуру фактически отсутствовало. Прохождение китайских судов по Амуру до Сунгари, к тому же военных, было слишком серьезным прецедентом, решиться на который не могло даже всецело зависящее от интервентов правительство Колчака.

Требование китайцев предоставить право прохода отряда по Амуру на Сунгари возмутило генерал-лейтенанта Д.Л. Хорвата, выполнившего в то время, помимо своих обязанностей управляющего КВЖД, также и роль Верховного уполномоченного российского правительства на Дальнем Востоке. 31 июля из канцелярии Хорвата на имя Высокого комиссара китайского правительства в Сибири (бывшего ранее послом Китая в России) Лю Цзинжэня полетела телеграмма с протестом по поводу захода отряда китайских военных кораблей в порт Владивостока без предупреждения и «странных требований» по поводу разрешения прохода отряда по реке Амур.

В ответ 2 августа Лю Цзинжэнь, со ссылкой на ст. XVIII Санкт-Петербургского договора с Китаем, гласившей, что «*постановления договора, заключенного в Айгуне 16-го мая 1858 года, касательно права подданных обеих империй ходить на судах своих по рекам Амуру, Сунгари и Уссури и торговать с жителями расположенных по этим рекам местностей, сим подтверждается*», запросил у Хорвата разрешения на пропуск отряда по Амуру до Сунгари.

Хорват был озадачен – еще сравнительно недавно, в конце декабря 1917 года, он лично просил китайцев ввести войска в полосу отчуждения КВЖД для разоружения революционных войск и разгона Харбинского совета. И это уже было поставлено ему в вину различными политическими кругами России, как нарушение суверенных прав России в полосе отчуждения. Так что согласиться с запросом Лю Цзинжэня он не мог.

Ответное послание было направлено 5 августа 1919 г. В нем говорилось, что статья Санкт-Петербургского договора, на которую сослался китайский дипломат, не говорит ничего о прохождении военных судов Китая по той части Амура, которая принадлежит исключительно России. В качестве аргумента было заявлено, что и русские военные корабли не заходили ранее в Сунгари, а вход китайских канонерок в Амур будет расценен как нарушение суверенных и территориальных прав России.

Генерал слегка кривил душой – с 1902 г. он управлял КВЖД и не мог не знать о том, что во время страшной чумы 1910/1911 гг. русские корабли вошли в Сунгари и высадили отряд матросов с десантными пушками для осуществления надежного оцепления русской части Харбина для предотвращения распространения заразы вдоль линии КВЖД. Он же, совместно с бывшим царским послом в Китае князем Н. Кудашевым, еще в 1918 г. дал разрешение на продажу русских паровых кораблей китайским предпринимателям, имевшим свой бизнес на Амуре и Сунгари.

Соответственно, и китайские дипломаты, зная об этом, предпочли сделать вид, что не получили или не поняли ответа Хорвата. Гань Ляньао, направив в Харбин телеграмму, в которой говорил о недопустимости упустить удобный момент, приступил к выполнению инструкций своего правительства – следовать в Николаевск. Остальное должны были решить политики – на переход от Владивостока до Николаевска требовалось около недели.

Ван Цзунвэнь тут же отбил в Пекин телеграмму следующего содержания: «Осенние ветра усиливаются, по этой

причине корабли под давлением форс-мажорных обстоятельств не могли больше ждать и вышли из Владивостока. Кроме того, запрещается использовать затруднения, испытываемые русской стороной, и предписывается идти прямо на Сунгари. Таким образом, следует пройти через чужую территорию, чтобы войти в международные воды. Это происходит в тот момент, когда Китай вступил в состав союзных держав, которые помогают России в ее затруднениях. В этом положении следует поступать с особой тщательностью – отзываться на запросы русской стороны и уверять в дружеских намерениях».

Тем временем Хорват ушел в отставку с поста Верховного уполномоченного Российского правительства на Дальнем Востоке и 31 августа прибыл в Харбин, чтобы вновь заниматься делами КВЖД. Эпопею с китайскими канлодками был вынужден завершать советник Министра иностранных дел Российского правительства на Дальнем Востоке на правах товарища министра В.О. фон Клемм. 21 августа своей телеграммой Лю Цзинжэню он подтвердил позицию Хорвата о недопустимости прохода китайских канонерок по Амуру в его нижнем течении.

Тем временем более мореходный «Цзянхэн» с буксиром уже ушли из Владивостока далеко вперед от отряда, «Цзиньань» тащил на буксире две речные канлодки следом за ним.

2 сентября отряд подошел к устью Амура. Однако телеграмма Клемма опередила китайскую флотилию – гарнизон крепости Чныррах из 300 человек под командованием полковника А.А. Медведева был приведен в боевую готовность и отказался пропустить корабли в устье реки. О появлении китайских военных кораблей было сообщено колчаковскому «главному начальнику Приамурского края» генералу С.Н. Розанову, воспретившему заход отряда в порт.

Свой протест по поводу прибытия китайского отряда выразили и японцы, еще в сентябре 1918 г. высадившие в Николаевске батальон майора Исиава. Помимо сухопутных частей, в районе Николаевска находились 4 японских миноносца. В случае конфликта Гань Ляньао пришлось бы совсем несладко – с одной стороны русская крепость с дальнбойными орудиями, с другой – отряд японских миноносцев. Задание оказалось под угрозой срыва.

Около месяца отряд отстаивался в заливе Де-Кастри, ожидая разрешения на проход по Амуру от русских властей<sup>6</sup>. Все это время продолжалась дипломатическая переписка. Китайский Высокий комиссар в Сибири Лю Цзинжэнь постоянно контактировал с японским Высоким комиссаром в Сибири Мацудайра, чтобы тот употребил все свое влияние на омское правительство для получения долгожданного разрешения на проход отряда по Амуру.

Мацудайра сначала обещал свою помощь, но в результате консультаций с Токио заявил, что японское правительство не видит оснований, согласно которым оно может действовать китайскому. Английский, французский и американский представители также отказали Китаю в помощи. Ничего не изменила и встреча китайского посланника в Омске Фань Цигуана с Колчаком.

Дошло до того, что, по просьбе отчаявшегося сдвинуть дело с мертвой точки Ван Цзунвэня генерал-инспектор Маньчжурии Чжан Цзолинь запретил экспорт продовольствия в Россию, чтобы хоть как-то воздействовать на правительство Колчака. Это было достаточно эффективным шагом – уже много лет Маньчжурия являлась основным по-

6. Китайский автор Чжоу Хунбин утверждает, что корабли отстаивались в одной из бухт северной части острова Сахалин, где имелось небольшое поселение со смешанным русско-нанайско-гиляцким населением, которое было не в состоянии обеспечить потребности отряда в продовольствии и топливе. Однако это менее вероятно, чем отстой отряда в Де-Кастри.

ставщиком продовольствия и многих товаров первой необходимости на русский Дальний Восток. 25 сентября Омск пошел на уступки, разрешив заход отряда контр-адмирала Гань Ляньао в Николаевск.

К тому времени у отстаивавшихся в Де-Кастри китайцев подошли к концу все запасы, и Гань Ляньао готовился войти в Николаевский порт без разрешения. Он был уверен, что ни белые, ни японцы не осмелятся открыть огонь по своему союзнику<sup>7</sup>. Телеграмма из Омска была весьма кстати – 26 сентября в 10:30 отряд подошел к причалам Николаевска, на которых собралась ликующая многочисленная китайская диаспора<sup>8</sup>.

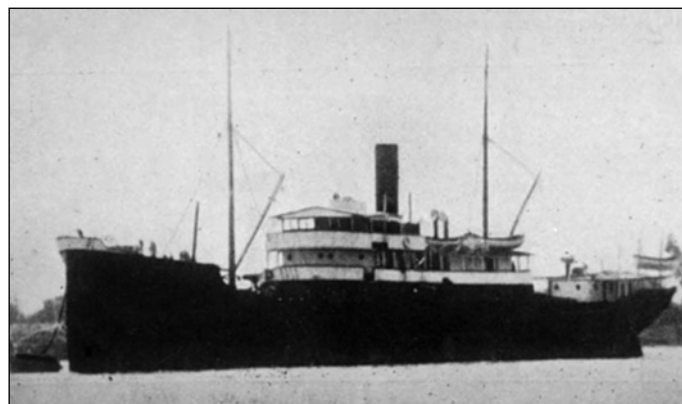
Близилась зима. Нельзя было терять ни минуты. И в порту закипела подготовка к финальной стадии перехода. Местные китайцы тут же нашли некоего хуацяо по фамилии Тун, который хорошо знал Амур и умел бегло говорить по-русски. Он должен был идти лоцманом на «Лицзе», которой командовал Линь Пэйси – поскольку это была речная канонерка специальной постройки, ее нахождение в голове отряда было вполне логичным.

А тем временем адмирал засобиравшись в обратный путь – транспорт «Цзиньань» полностью выполнил свою задачу, доведя отряд до Николаевска. Гань Ляньао передал командование отрядом командиру канлодки «Цзянхэн» капитану II ранга Чэнь Шиину и взял курс обратно.

После этого отряд простоял некоторое время на рейде Николаевска уже под началом Чэнь Шиина, производя мелкий ремонт и пополняя запасы. В качестве поставщиков выступил союз местных китайских торговцев «Хуацяо шанхуй», имевший широкие связи в городе и округе. Его председатель Сунь нанес визит Чэнь Шиину в первый же день его пребывания в городе. По его словам, власти Николаевска, в соответствии с полученными из Омска инструкциями, считали, что китайский отряд должен остаться на зимовку в городе. Фань Цигуан с ног сбил, пытаясь доказать омским министрам, что корабли плохо приспособлены для зимовки в суровых условиях Николаевска, а матросы-южане могут не пережить лютый стужи – все было бесполезно. Не помогли даже ссылки на прецеденты, когда за 1918 г. границу Китая не раз без предупреждения нарушали вооруженные отряды атамана Семенова, формально подчинявшегося Колчаку.

В отчаянии китайский дипломат выложил последний козырь: «Если Вы по-прежнему будете не разрешать [проход отряда], Китай будет вынужден приказывать отряду срочно начать подъем вверх по течению». На это был получен дипломатически витиеватый ответ, смысл которого сводился к следующему: «При самовольном проходе по Амуру китайские корабли будут потоплены».

Зимовать в Николаевске китайские моряки опасались – боялись, что может не хватить топлива и продовольствия.



Транспорт «Цзиньань»

Нагнала ужаса и телеграмма Ван Цзунвэня, сообщившего Чэнь Шиину, что стоянку отряда в Николаевске колчаковские власти могут использовать для захвата кораблей. К тому же лоцман Тун высказал свои опасения, что в ближайшее время начнется ледостав и надо торопиться. После совета с командирами всех кораблей, Чэнь Шиин принял решение идти к устью Сунгари.

11 октября отряд покинул Николаевск и двинулся вверх по Амуру, не делая остановок по дороге. Сведения о сосредоточении в Хабаровске белогвардейских частей, полученные Чэнь Шином, не остановило его в решимости добраться до пункта назначения.

Однако попытка перехода на Сунгари была сорвана одиозно известным «уполномоченным по охране государственного порядка и спокойствия в Хабаровском и Иманском уездах» атаманом И.П. Калмыковым.

Почему же Калмыков решился на вооруженную конфронтацию с китайцами? Ведь в Хабаровске с июля 1919 г. находилось китайское вице-консульство, и решать вопросы вполне можно было дипломатическим путем – вице-консул Цюань Шиэнь был назначен в Хабаровск как раз для того, чтобы обезопасить жизнь и имущество подданных Китайской Республики и избежать вооруженных конфликтов. Кроме того, согласно телеграмме Ван Цзунвэня от 26 октября 1919 г., в Хабаровске находился китайский воинский контингент под командованием Хань Хуйжуна, подчинявшийся командиру местного японского контингента. Ван Цзунвэнь рассчитывал, что вмешательство китайских военных в Хабаровске, а также наличие на территории Приморья других китайских частей и подразделений вынудят Калмыкова быть сговорчивее.

Однако его план не оправдал себя – Калмыков решил силой преградить путь канонеркам, выполняя директиву из Омска. Удивительно, но известный своими своеволием и жестокостью атаман уссурийских казаков на этот раз выразил полное согласие с распоряжением номинального начальства. Возможно, тут сыграли роль как внешнеполитические коллизии<sup>9</sup>, так и шовинистическое отношение Калмыкова к «немытым ходям», которые обнаглели настолько, что осмелились встать вровень с японцами и русскими.

Немалую роль, по всей видимости, сыграл и запрет русского правительства от 1910 г. на продажу китайцам паровых судов, паровых машин, а также частей к ним, пролонгированный в 1916 г. Правительство Колчака, как наследник дореволюционной традиции в отношениях с Китаем, считало этот запрет действующим, несмотря на проведенную бароном Б. Нольде еще в 1906 г. юридическую экспертизу договоров, действующих между Россией и Китаем, которая подтверждала право Китая на возможность собственного судовладения и судоходства по Амуру, Сунгари и Уссури.

7. На 1919 г. Япония и Китай были связаны соглашением о совместных действиях вооруженных сил на Дальнем Востоке. А в силу признания колчаковским правительством союзнических отношений с Антантой и ее союзниками, в т.ч. Китаем и Японией, Китай являлся союзным России государством.

8. По разным оценкам – от 2 до 4 тысяч человек.

9. В 1919 г. в Китае развернулось мощное антияпонское движение «4 мая», и отношения между союзниками серьезно испортились, а Калмыков был креатурой японского командования.



Контр-адмирал Гань Ляньао

## «Стоп-машина, задний ход!»

По распоряжению атамана Калмыкова, в районе с. Воронеж (несколько ниже Хабаровска) была развернута полевая батарея<sup>10</sup>. С появлением 18 октября 1919 г. китайских канонерок батарея открыла предупредительный огонь<sup>11</sup>.

Китайцы были заранее оповещены, что на подходе к Хабаровску ожидается попытка задержать корабли. Поэтому Чэнь Шиин принял меры предосторожности. После первого же выстрела он приказал передать на берег: «Мы представляем собой отряд кораблей ВМФ Китайской Республики. Во избежание недоразумений просим прекратить огонь». Таким же флажным семафором калмыковцы ответили: «Никакого недоразумения нет. Немедленно возвращайтесь в Николаевск. В противном случае корабли будут потоплены артиллерийским огнем». Чэнь Шиин отвечал: «Мы выполняем приказ нашего правительства. В случае недопонимания просим запросить Пекин. Гарантируем транзитное прохождение. В противном случае дайте сойти на берег в Хабаровске для ведения переговоров». Ответ артиллеристов не был лишен мрачного юмора: «Немедленно возвращайтесь в Николаевск, где вам разрешено остановиться. Если не пойдете в Николаевск, то другого места, кроме речного дна, для вас не будет». На этой «оптимистичной ноте» переговоры прекратились.

Далее версии событий расходятся – так, хабаровский исследователь С.Н. Савченко считает, что «китайцы, сделав около десятка ответных выстрелов, вынуждены были повернуть обратно и остановиться у с. Вятское»<sup>12</sup>. Бывший хабаровский кадет А.П. Еленевский (1902-1975)<sup>13</sup> сообщил, что «после 6-ти часового боя одна канонерка была потоплена, после чего остальные ушли обратно в Николаевск-на-Амуре. В этом бою юнкера принимали самое деятельное участие».

Как говорится в известном анекдоте, «а парни-то и не знали!». Дальнейшие события показывают полную несосто-

тельность версии Еленевского – ни одного корабля китайцы не потеряли. Скорее всего, в целом, прав Савченко – по его данным, «в результате обстрела китайские канонерки получили незначительные повреждения, три матроса были ранены»<sup>14</sup>. Вопрос вызывает лишь его версия о продолжительности и ходе боя – по нашему мнению, не более 10 выстрелов сделали именно калмыковцы<sup>15</sup>.

Тогда можно объяснить и небольшие потери у китайцев<sup>16</sup>, которые имели всего два орудия, способных ответить на огонь полевой батареи – 120-мм носовое и 76-мм кормовое орудия канлодки «Цзянхэн».

Теоретически, подавить полевую батарею китайцам было несложно – более крупный калибр орудия ГК на «Цзянхэн» позволял сделать это с недоступной для калмыковцев дистанции. Но Чэнь Шиин понимал, что, подавив батарею, он неизбежно вступит в открытый вооруженный конфликт с правительством Колчака. К тому же, как сообщили ему местные китайцы, выше, у Хабаровска, белые ставят минные заграждения, у железнодорожного моста через Амур расположены сильные русские и японские отряды.

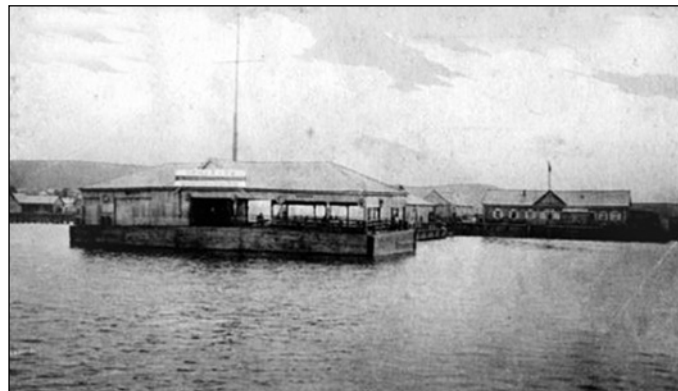
А боекомплект-то на канлодках не безграничный. А бункероваться от Хабаровска до устья Сунгари где-то надо. А возможность встречи со «Шквалом» и «Смерчем», каждый из которых поодиночке был сильнее всего китайского отряда? В общем, Чэнь Шиин предпочел отступить.

Говорят, за этот «6-ти часовой бой» Калмыков удостоился благодарности адмирала Колчака, отметившего его твердость и «чувства русского человека в деле с китайскими канонерками». Видимо, Колчака очередной раз провели – впоследствии он будет говорить, что с мест ему подавали неверную информацию, что послужило основой для принятия им ошибочных решений. В таких случаях принято говорить – «постоянство – признак класса». Мелкие обманы переросли в крупные, и все закончилось вполне логично 7 февраля 1920 г. – политика не терпит прекраснотушных дилетантов.

## И снова в Николаевске

Порой исследователями высказывается довольно странная версия, согласно которой китайцы просили калмыковских артиллеристов разрешить им зазимовать в селе Вятском – там не было ни приличных причалов, ни достаточного количества жилья для размещения почти 300 военных моряков. Сложно было с углем, продовольствием, телеграфной связью и ремонтными мощностями. Но все это имелось в Николаевске<sup>17</sup>.

В результате 25 октября 1919 г. отряд вернулся в Николаевск и бросил якорь у безымянного островка на рейде<sup>18</sup>. Японские корабли уже ушли на свои постоянные базы. Там, в Николаевске, спустя некоторое время, корабли и вмерзли в лед, оставшись без движения до мая 1920 г.<sup>19</sup> Вдоль



Пристань почтового пароходства в Николаевске

10. В настоящее время в Хабаровском крае существуют села Воронежское-1, Воронежское-2 и Воронежское-3. Китайцы указывают, что обстрел произошел в тот момент, когда с кораблей увидели железнодорожный мост через Амур.

11. Дату 18.10.1919 указывает в своей статье Чжоу Хунбин. В некоторых источниках 1919-1920 гг. указана дата обстрела 25.10.1919 (статья Дж. Мэйсона в газете «Iowa City Press-citizen» от 09.10.1920), в других – 24.10.1919 (телеграмма капитана I ранга С.П. Крашенинникова из Владивостока в Омск). Полной ясности в этом вопросе до сих пор нет. Мы ориентируемся в данном случае на китайские материалы. Кроме того, они дают больше оснований для того, чтобы допустить не только возвращение канлодок в Николаевск до замерзания реки, но и проведение работ по подготовке к зимовке, о которых пишут как китайские, так и зарубежные авторы.

12. Село Вятское расположено примерно в 70 км от Хабаровска вниз по течению Амура.

13. Еленевский Александр Петрович (1902-1975), кадет Хабаровского кадетского корпуса. В белых войсках Восточного фронта; летом 1918 г. в 1-м отдельном Самарском артиллерийском дивизионе; окончил Читинское военное училище в 1920 г. с присвоением чина прапорщика. В эмиграции до 1923 г. в Шанхае прикомандирован к Хабаровскому кадетскому корпусу, с 1925 г. – в Югославии. Окончил Донской кадетский корпус в 1927 г. В годы Второй мировой войны служил в сформированном немцами Русском корпусе (унтер-офицер). После 1945 г. в эмиграции в Сан-Франциско, США. К 1967 г. сотрудник журнала «Военная Бель». Автор ряда произведений, посвященных Гражданской войне в России.

14. Ряд китайских авторов утверждает, что по приказу Чэнь Шиина корабли огонь не открывали, а благодаря маневрированию попадания в них не было. Трое раненых в этом случае могли появиться от поражения осколками.

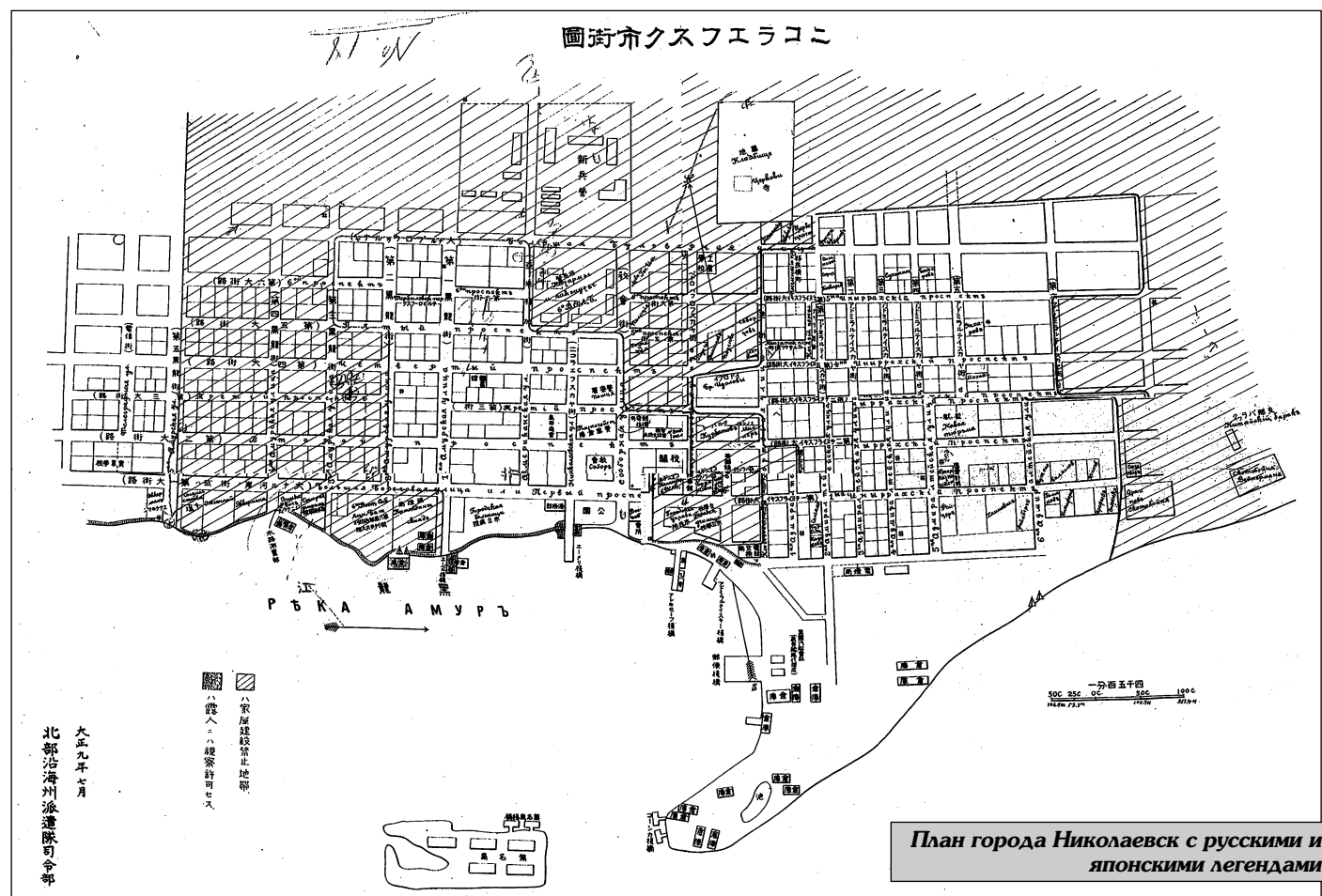
15. Чжоу Хунбин указывает, что китайский отряд все же сделал три ответных выстрела, «рассердившись» на неуступчивость калмыковцев, но это кажется маловероятным.

16. Всего три матроса из экипажа канлодки «Цзянхэн» было ранено.

17. В китайских исследованиях по этому вопросу сразу же отмечается версия о попытке отряда зазимовать в Вятском – утверждается, что, выяснив позицию калмыковцев, Чэнь Шиин сразу решил идти в Николаевск.

18. Остров на японских и китайских картах и схемах последовавших событий называется Мумёйдзима или Уминдао (Безымянный).

19. Толщина льда в низовьях Амура достигает трех метров, а ледостав может продолжаться до восьми месяцев.



безымянного острова встали канлодки «Цзянхэн», «Лисуй» и «Лицзе», а «Личуань», помеченный на японской схеме как «китайский транспорт», стоял ближе к берегу, у причала, помеченного на схеме как «почтовый». Он располагался ближе всех к китайскому консульству<sup>20</sup>.

По сведениям американского журналиста Джека Мэйсона, побывавшего на кораблях отряда осенью 1920 г., вокруг кораблей были сооружены деревянные конструкции, помогавшие облегчить давление льда на корпуса судов<sup>21</sup>. Но эти конструкции мешали применению артиллерии кораблей.

Судя по использованному японским командованием летом 1920 г. старому плану Николаевска, на островке располагались 5 бараков – скорее всего, складских помещений. Разместившиеся в них матросы каждый день обкалы-

вали лед, стараясь снизить его давление на ограждающие конструкции и корпуса, грозившее раздавить небольшие кораблики.

В целом, за счет наличия развитой инфраструктуры, китайского вице-консульства во главе с Чжан Вэньхуанем, а также значительной общины выходцев из Китая, зимовка в Николаевске обещала быть хотя и трудным, но небезнадежным делом. Два пуда золота, которые были выплачены китайцами русским властям, позволили обеспечить бесперебойное снабжение кораблей большей частью необходимых припасов. Единственное, чего не хватало для матросов-южан – это теплой одежды. Больница была полна простуженных моряков, некоторые отморозили руки и ноги<sup>22</sup>.

Тем временем известие о возвращении отряда канонеров в Николаевск и сам факт обстрела кораблей союзного государства со стороны отрядов, пусть номинально, но подчинявшихся омскому правительству, вызвали бурю негодования в правительственных кругах Китая. 1 ноября 1919 г. Чжан Цзолинь направил в Пекин телеграмму с требованием оказать всемерную поддержку отряду Чэнь Шиина. 6 ноября Омск был уведомлен, что правительство Китая в связи с непропуском отряда кораблей ВМФ Китая по реке Амур до Харбина и вынужденной зимовкой в



**Николаевск. Вид на бухту и пристани**

20. На японском плане Николаевска это консульство ошибочно обозначено как «английское», однако в городе не было консульства Англии.

21. Чжоу Хунбин пишет, что местные хуацяо помогли построить аналог широко распространенных в Китае земляных доков, в которых обычно хранили кандалы зимой в Бохайском заливе. Однако это утверждение кажется сомнительным – слишком мало времени было в распоряжении китайского отряда. Возведенные сооружения Мэйсон называет buildings, что дает очень мало представления об их конструкции.

22. Дж. Мэйсон пишет, что лично видел двух матросов, которым пришлось ампутировать отмороженные ступни ног.

Николаевске требует от Омска взять на себя все необходимые расходы по снабжению кораблей и их команд провиантом, топливом и прочими необходимыми припасами на протяжении всего времени их вынужденной стоянки в Николаевске. В случае повреждения корпусов кораблей льдом китайское правительство возлагало ответственность все на тот же «многострадальный» Омск.

Правда, адмиралу Колчаку было уже не до этого – в Пекине знали, что положение в «Колчакии» плачевное и неизвестно, сколько еще продержится у власти «Верховный правитель» России.

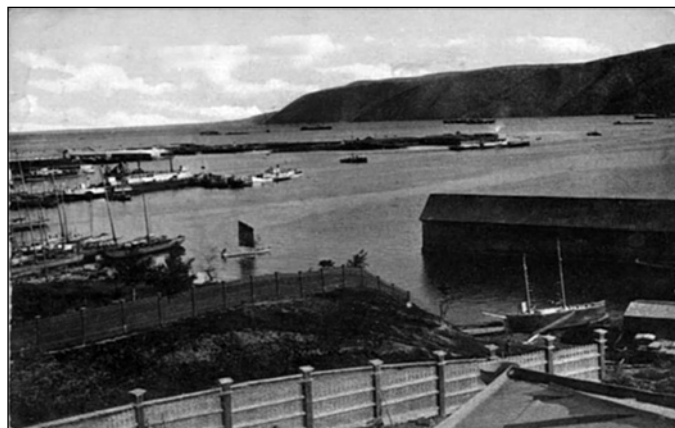
### «Николаевский инцидент»

В конце января 1920 г. начались бои за Николаевск, в которых с одной стороны участвовали партизанские отряды под общим руководством Якова Тряпицына, а с другой – белый гарнизон города и японский батальон майора Исикава. Белые попробовали было надавить на китайцев с целью привлечения их для обороны города, или же, по крайней мере, передачи обороняющимся части корабельной артиллерии. Но китайский вице-консул Чжан Вэньхуан решительно протестовал против вовлечения граждан Китая во внутренний российский конфликт, а Чэнь Шиин приказал усилить сторожевую службу на кораблях и постоянно быть готовыми к отражению возможной атаки белых или японцев на корабли с целью завладеть вооружением.

В начале февраля 1920 г. партизаны Тряпицына, захватив артиллерию в крепости Чныррах, начали артиллерийский обстрел японских позиций в Николаевске. Одной из главных целей было японское консульство, где базировались японские радиотелеграфисты и имела собственная радиостанция. Вмерзшие в лед канонерки располагались в относительной близости от этого места, и возникла реальная опасность «попасть под накрытие».

Тогда Чэнь Шиин срочно связался с представителями русских и японских властей в городе и официально заявил о нейтралитете китайского отряда. Трехсторонняя договоренность была оформлена в письменном виде и опубликована в местной газете, чтобы всем было известно – «русские разборки китайцев не касаются», их дело – сторона. Так Чэнь Шиин рассчитывал предотвратить обстрел китайского отряда и прочие инциденты, связанные с боями между красными, белыми и японцами.

29 февраля 1920 г. отряды Тряпицына по соглашению с белыми и японцами, осознавшими бессмысленность дальнейшего сопротивления, вошли в город. Буквально через день Чэнь Шиин добился встречи с руководством партизан. Объяснения Чэнь Шиина относительно причин появления китайских канонерок в Николаевске и занятой ими позиции в отношении противоборствующих сторон были встречены партизанами с пониманием. Наверное, этому немало способствовали не только «честные глаза» китай-



Вид на бухту и рейд Николаевска

ского кавторанга, но орудийные и пулеметные стволы, которыми оцетинились канонерки. У пулеметов постоянно дежурили матросы, команды были приведены в повышенную боеготовность.

Однако обошлось – первоначально партизаны были настроены вполне благодушно и пытались «распропагандировать» не только китайцев (что, в принципе, было достаточно реально), но и японцев. Очевидна была попытка наладить сотрудничество<sup>23</sup>. Так, в международную комиссию по расследованию гибели партизанских парламентаров были включены не только представители партизан и городской общественности, но и японские и китайские дипломаты<sup>24</sup>.

«Братание» с японскими солдатами и офицерами привело к тому, что, в результате, бдительность у красных была утрачена, и в ночь с 11 на 12 марта японцы решили внезапным ударом уничтожить партизанский гарнизон. Этому «судьбоносному» решению предшествовали шифрограммы, которыми 9 марта обменялись японское консульство в Николаевске и командование японских войск в Хабаровске<sup>25</sup>.

И тут вновь начались злоключения китайских моряков – сначала партизаны терпели поражение<sup>26</sup>, и китайцы просто дежурили у орудий и пулеметов, чтобы быть готовыми постоять за себя в любой момент разыгравшейся Николаевской драмы. Затем, когда красные стали одолевать, и японцы укрылись в кирпичных домах, к китайцам якобы пришли представители партизан<sup>27</sup> и стали просить дать им пару орудий, чтобы добить противника<sup>28</sup>.

23. Тем не менее, Чэнь Шиин в объяснительной, поданной японскому командованию 4 июля 1920 г., говорит о том, что партизаны строго запретили китайцам пользоваться телеграфом, что поставило отряд в сложное положение.

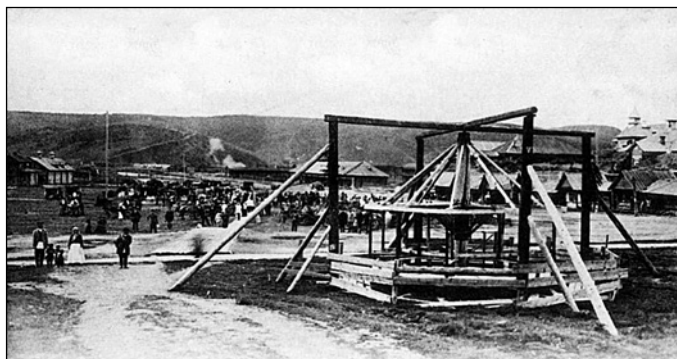
24. По другим данным, японцы отказались от участия в комиссии и в качестве иностранных представителей выступали китайцы и корейцы (которых японцы считали своими подданными).

25. Дальневосточный историк-краевед В. Смоляк утверждал, что партизаны разрешили вести японцам нешифрованные переговоры по радиотелеграфу, но 9 марта 1920 г. в Хабаровск было послано несколько шифрограмм, которые были перехвачены, но не расшифрованы. В настоящее время, по словам покойного В. Смоляка, копии этих шифрограмм хранятся в архиве в Томске. В. Смоляк отмечал, что японцы, с позволения Тряпицына, пользовались радиостанцией крепости Чныррах, однако подобная интерпретация данного факта вызывает сомнения – Чныррах располагается в 12 км от Николаевска, а в самом комплексе зданий консульства располагались японские радиотелеграфисты в количестве 40 человек, и имела своя радиостанция.

26. Сам Тряпицын был дважды ранен при внезапной атаке на штаб и с трудом перенесен уцелевшими штабистами в соседний дом, где удалось организовать оборону и отбить первый натиск японцев.

27. Помощник командира канлодки «Лицзе» Чэнь Ба в 1950-х годах вспоминал, что на корабли пришла лично Нина Кияшко-Лебедева, но почему-то называет ее при этом Леной.

28. По другим данным, орудия у китайцев еще до занятия города партизанами требовали белые.



Николаевск. Базар



**Пятиствольное 37-мм револьверное корабельное орудие Гочкиса на импровизированном лафете для использования на суше**

Собственно говоря, это и есть первая часть «Николаевского детектива» – согласно воспоминаниям Чэнь Ба, китайские офицеры, после недолгого совещания, поддержали Чэнь Шиина, согласившегося предоставить красным один пятиствольный «Гочкис» с «Личуань» с 15 37-миллиметровыми снарядами, и... 76-мм кормовое орудие с «Цзянхэн» с 6 снарядами к нему<sup>29</sup>. При этом Чэнь Шиин якобы даже проинструктировал партизан относительно того, как лучше подавить оборону японцев, засевших в кирпичном здании консульства: *«Сначала, — сказал Чэнь Шиин, — выпустите пару бронебойных снарядов, а потом — шрапнельные. А с колокольней вы справитесь легко»*.

Получив вооружение, партизаны быстро справились со своей задачей. Все просто, понятно и логично. И даже в следственных материалах по делу об истреблении японского гарнизона и колонии в Николаевске сохранился протокол с записью показаний некоего Степаненко, мастера из Николаевского порта. Он показал, что якобы по заказу партизан сделал для них специальные салазки в ночь с 12 на 13 марта, чтобы можно было перемещать «пушку пятиствольную, скорострельную, калибром около 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> дюйма» по заснеженным улицам города. Но в тех же архивах присутствует и копия объяснительной Чэнь Шиина, в которой он признает, что револьверные орудия, подобные описанным Степаненко, у отряда действительно имеются, но они совершенно бесполезны для того, чтобы подавить оборону противника в крепком кирпичном здании.

К тому же, по словам Чэнь Шиина, к началу японо-советских столкновений 11–15 марта у партизан уже было несколько орудий, взятых ими с артиллерийских позиций захваченной еще в феврале крепости Чныррах и приведенных в боеготовное состояние<sup>30</sup>. Получение от китайцев еще одного малокалиберного орудия, к тому же с ограни-

ченным боекомплектом, было, по словам Чэнь Шиина, совершенно бессмысленно.

Возникает и другой вопрос – если 37-мм пушку Гочкиса действительно можно было снять с корабля и перенести вручную или, что еще удобнее, перетаскивать на салазках, то как быть с 76-мм кормовым орудием «Цзянхэн»? Просто так, без подъемных механизмов, снять его было проблематично<sup>31</sup>. Но, если даже предположить, что для этого были использованы грузовые стрелы самого «Цзянхэн», что делать с орудием далее? При таком калибре вес его довольно велик, и самодельный лафет «саночного типа» тут не поможет. Тем более, что ни в объяснительной Чэнь Шиина, ни в свидетельских показаниях Степаненко ничего не сказано о том, что в деле фигурирует орудие и более крупного калибра.

По показаниям другого свидетеля – американского горного инженера Джорджа С. Дайера, волею судеб занесенного в Николаевск в тот роковой год – китайцы ни разу не выстрелили в сторону японцев. Да и вообще, воспоминания Чэнь Ба полны неточностей.

Скорее всего, следует признать историю с передачей корабельной артиллерии партизанам одной из «черных легенд» Николаевского инцидента. И возникла она не на пустом месте – японцам нужны были основания для того, чтобы осудить Китай, пытавшийся воспользоваться временным ослаблением России и восстановить свой международный престиж и укрепить положение в регионе. А свидетельские показания о наличии у партизан орудия с канонерок слишком общие и неконкретные – недаром Чэнь Шиин потребовал от японцев либо назвать поименно тех китайцев, которые якобы передали партизанам орудие, либо произвести очную ставку со Степаненко, чтобы он опознал китайских матросов, якобы замешанных в этом деле.

Как часто бывает в таких случаях, свидетель отвертелся только тем, что имен не знал, а в лицо узнать кого-то конкретного среди всех этих косоглазых чертей – это выше человеческих способностей.

Другой «черной легендой», связанной с событиями 11–15 марта, является расстрел китайцами отступавших через Амур японских солдат.

Об этом свидетельствует как вышеупомянутый Степаненко, который в беседе с неким китайским матросом-машинистом узнал, что на рассвете 14 марта китайцы встретили пулеметным огнем отступавших по льду Амура японцев и перебили часть из них, так и протокол допроса некоего Антона Павловского, одного из беженцев, эвакуированных во Владивосток, который показал следующее:

«18 апреля 1920 года приехал на нефтяные копи на реке Оха, где я был занят, из Николаевска-н[а]-А[муре] пар-

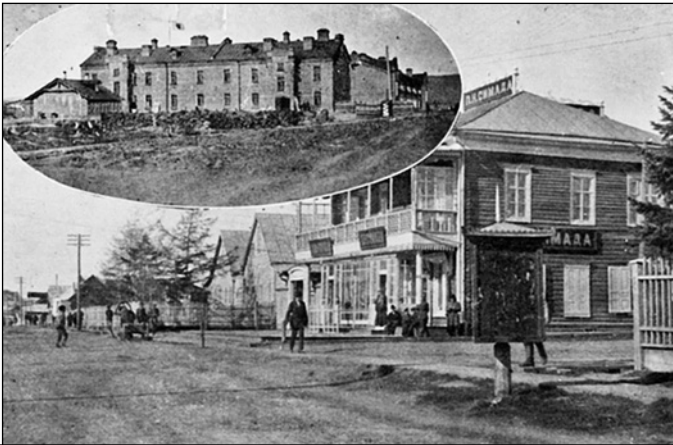


**Русское 57-мм орудие береговой обороны**

29. 3 бронебойных и 3 шрапнельных снаряда. Скорее всего, под «бронебойными» имеются в виду стальные фугасы. Версия Чэнь Ба о том, что китайские военные моряки поддержали партизан в действиях против японцев, в настоящее время является господствующей среди авторов китайских статей на тему Николаевского инцидента. Технические и тактические подробности при этом не анализируются.

30. При высадке японцев в Николаевске в сентябре 1918 г. с орудий были сняты и спрятаны в тайниках затворы и прицелы; среди партизан оказались люди, которые знали местонахождение тайников и после взятия крепости смогли привести в порядок, как минимум, две 57-мм пушки Виккерса, а также два тяжелых орудия калибром 152 мм, которые, по утверждению В. Смоляка, были использованы для обстрела города в феврале. С нашей точки зрения использование 152-мм орудий сомнительно, т.к. крепость Чныррах расположена в 12 км от города, а перемещение тяжелых орудий по снегу было невозможно.

31. Особенно увеличивал вес орудия корабельной установки открытый сзади коробчатый щит.



Японское консульство

тизан Андрей Кузнецов и передавал в рассказах своих эпизоды схваток и резни в Николаевске. ... Из эпизодов борьбы с японцами передал следующее: Во время мартовских боев в Николаевске японский отряд в числе около 60 человек, убедившись в невозможности дальнейшего удержания занимаемой позиции, начал отступать по направлению к китайским канонеркам, отбивая атаки наседающих на них партизан и крестьянских банд (было их около 6000, так как все окрестные крестьяне пошли бить японцев). Когда японские солдаты подошли к канонеркам на расстояние выстрела, китайцы, находившиеся на канонерках, открыли по ним огонь из пулеметов и всех уничтожили. Партизан дословно выразился так: «начали жарить из пулеметов и тут же их всех уложили».

Есть в материалах следственной комиссии и показания некого Леонида Киселева и Ф. Войтина(?), но они вообще ничего не проясняют относительно источника их информации, а лишь декларируют, что с китайских канонерок обстреливали японское консульство из орудий, а затем расстреляли из пулеметов японцев, выбежавших на лед Амура.

Все показания японские следователи аккуратно записали и подшили в папку, но на схеме боя, составленной японцами, почему-то было помечено: «Из японского консульства – 40 человек японских солдат», в то время как свидетели говорили о 60<sup>32</sup>.

Существуют и другие несоответствия в показаниях – якобы Андрей Кузнецов сказал относительно количества жертв среди японских солдат, что «их всех уложили», а «китаец-машинист» говорил только о том, что «часть их была убита».

Настораживает и упоминание о том, что японцы подошли к канонеркам на «расстояние выстрела» – дистанция между вмерзшими в лед канонерками и японским консульством было всего ничего – около 1 км. А дальность стрельбы пулеметов Максима, установленных на канонерках, позволяла вести бой на большей дистанции.

Ну и не стоит скидывать со счетов информацию Джека Мэйсона – по собранным им в Николаевске данным, в то время лед Амура был покрыт слоем снега глубиной около 6 футов, по которому можно было передвигаться только на лыжах, которых у японцев, оборонявшихся в здании консульства, не было. К тому же стрельба с канонерок в данном направлении могла привести к неминуемым попаданиям в здание городской больницы, где находилось много больных китайских матросов.

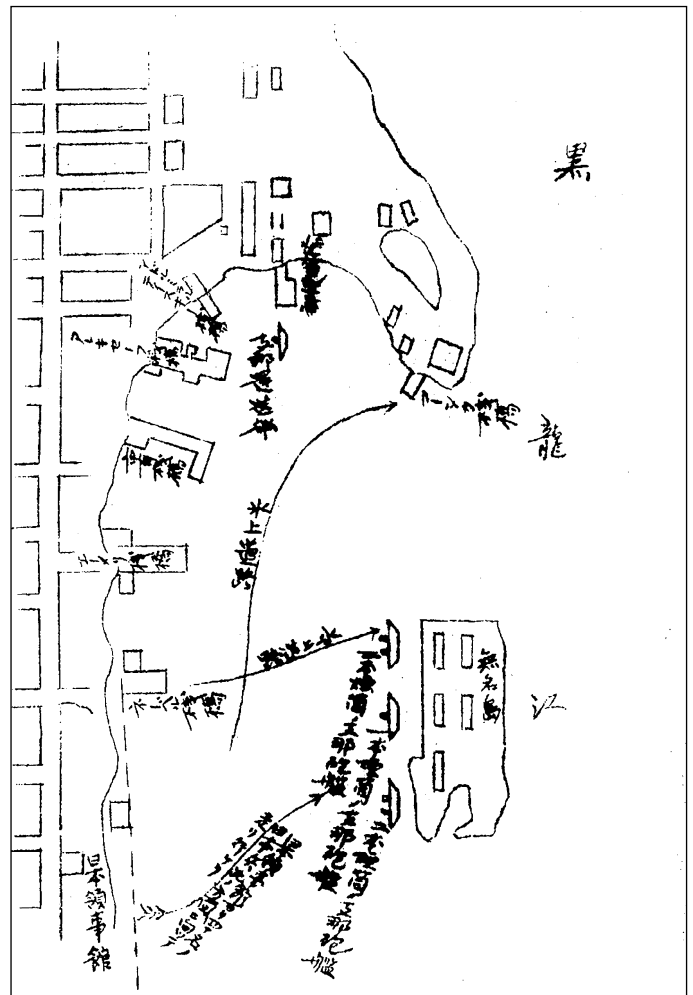
32. Комплекс зданий консульства состоял из трех построек, в т.ч. главного кирпичного здания. В комплексе располагались 40 военных радиотелеграфистов. Скорее всего, именно они и имелись в виду, когда говорилось о попытке прорыва из консульства – больше солдат, чем было в комплексе консульства, выйти из консульства просто не могло.

Сам «капитан Чин», как именуют Чэнь Шиина в русских документах тех лет, давал 4 июля 1920 г. свои объяснения по этому поводу: «Во время сражения между японцами и большевиками, по берегу, в особенности западной части, были расположены цепью много вооруженных большевиков. В японском консульстве, насколько я слышал потом, было немного солдат и, таким образом, им не было возможно перебежать эту большевистскую цепь на лед и направиться в сторону китайских канонерок. Не только по закону и убеждению совести мы не могли встретить японских солдат пулеметным огнем, но и по обстоятельствам, сопровождавшим это время, не могло это случиться».

Учитывая обострение отношений между Китаем и союзниками (в т.ч. Японией), а также стремление правительства Китайской Республики всячески избегать вооруженных столкновений с японцами, слова Чэнь Шиина кажутся заслуживающими внимания.

А в книге дальневосточного историка-краеведа В. Смольяка, посвятившего немало времени и сил исследованию Николаевского инцидента, о событиях 14 марта говорится совершенно в ином ключе:

«Ночью японцы совершили вылазку и сожгли здание, находившееся против консульства, через улицу. Утром 14 марта, в качестве демонстрации силы, было решено произвести несколько выстрелов из 57-миллиметрового орудия по зданию консульства. На несколько минут стрельба



Взаимное расположение японского консульства и кораблей Сунгарийского отряда, а также маршрут движения отряда из 40 японских солдат, прорывавшихся из консульства



**Руины японского консульства в Николаевске.**  
*Иллюстрация из японской книги «Откорректированная хроника национального позора», 1921 г.*

прекратилась, а затем одновременно запылали все три дома, принадлежащие консульству. Все находившиеся там японские солдаты вместе с консулом сгорели заживо. Они по-самурайски предпочли плену смерть в огне. Спасти никого не удалось».

Более того, Смоляк вкладывает в уста Нины Кияшко-Лебедевой такие слова – после ареста Будрина, одного из лидеров партизан, она, рассказывая о его проступках перед партизанами, говорила следующее:

*«Этот (китайский – прим. А.П.) консул еще до нашего вступления в город выдал японцам орудия с канонерок, но тогда мы на это не обратили серьезного внимания».*

Нам сложно говорить сейчас о том, что произошло на самом деле на рассвете 14 марта 1920 г. Может быть, действительно, китайским пулеметчикам пришлось стрелять в спасавшихся из горящего консульства японских солдат – в такой неразберихе сложно спокойно дожидаться приближения группы вооруженных людей, в панике бегущих в твою сторону, а еще труднее – остановить их без применения силы, идентифицировать и предпринять какие-либо меры по их разоружению и интернированию<sup>33</sup>. Но все же остается загадкой – как можно без лыж бежать по глубокому снегу?

Тем временем 15 марта 1920 г. командующий китайским контингентом в Приморье Линь Цзяньчжан направил в Пекин телеграмму следующего содержания:

*«Уже получены официальные бумаги от Советской России, разрешающие проход китайских военных кораблей по Амуру на Сунгари».*

33. По мнению Чжоу Хунбина, занявшие места у пулеметов китайские моряки пытались сначала запросить световыми сигналами у приближающихся людей, но, не получив ответа, последовали приказу Чэнь Шиина и обстреляли их, обеспечивая безопасность кораблей. Однако он сообщает, что после рассвета китайцы обнаружили на льду тела только трех убитых японских солдат, которые были ими спущены под лед, чтобы избежать международного скандала.

34. Китайский консул Чжао Вэньхуань указывал в своей телеграмме от 23 марта 1921 г., что золота китайцы получили «русским весом 9 пудов 37 фунтов 44 золотника 57 долей», т.е. чуть меньше 10 пудов. В заявлении № 51 в Гражданскую часть при штабе японской армии от Собрания городских уполномоченных Николаевска, датированном 23 июля 1920 г., говорится о 14 пудах золота, полученных китайскими купцами от партизан, и 2,5 пудах золота, взятого Чжан Вэньхуанем из банка для открытия аккредитива, т.е. о 16,5 пудах драгметалла. Некий Владислав Габрилович в своих показаниях, данных им во Владивостоке 23 июля 1920 г., говорит уже, что «китайский консул получил для своих сограждан, как говорили, около 30 пудов золота». Наиболее достоверным, по нашему мнению, можно считать количество золота, указанное самим Чжан Вэньхуанем, т.к. именно это количество он указал в своей телеграмме в МИД Китая и об эвакуации этого количества золота велась дальнейшая переписка между МИД и Министерством флота Китайской Республики.

Зимующим в Николаевске кораблям теперь достаточно было всего лишь дожидаться вскрытия реки ото льда для того, чтобы продолжить свой путь на Сунгари.

Дальнейшие события в городе выходят за рамки нашего повествования – это в гораздо большей степени касается событий Гражданской войны на Дальнем Востоке и практически не затрагивает кораблей и личного состава Сунгарийского отряда. До мая 1920 г. в городе, по словам комиссара промышленности Сахалинской области О. Ауссема, сохраняется относительная стабильность. Большая часть иностранцев, находившихся в городе, была взята под защиту китайского консула, с которым партизаны были вынуждены считаться.

## Эвакуация в «международное поселение»

Среди иностранных граждан находился и упоминавшийся уже нами Джордж С. Дайер, которому удалось укрыться на территории консульства и прожить там с 7 по 23 мая 1920 г.

22 мая 1920 г. начались переговоры между партизанами и китайцами в здании китайского консульства. О содержании переговоров известно из показаний Дайера, по его собственному признанию, сознательно их подслушавшего. Тряпицын стремился убедить консула Чжан Вэньхуаня и командира канлодки «Лисуй» Мао Чжунцяя, представившего командование Сунгарийского отряда, в том, что китайцам следует принять участие в обороне Николаевска от японцев.

И дипломат, и военный отказались от участия в этой авантюре. Тогда Тряпицын стал просить китайцев оказать помощь в эвакуации русских и китайских граждан из города, поскольку партизаны планируют отступить на Амгунь и сжечь город целиком.

Сначала китайцы отказались содействовать партизанам. Затем, поняв, что переговоры заходят в тупик, и возможны многочисленные жертвы среди китайского мирного населения, консул попросил день на размышления. Пока суд да дело – китайцы передали Тряпицыну подписанное Чжан Вэньхуанем и Чэнь Шиинем прошение соблюдать в отношении содержащихся под стражей японцев положения международных конвенций о военнопленных, на что от Тряпицына был получен устный ответ следующего содержания: «К японцам относимся хорошо. Собираемся забрать их с собой на Амгунь». Письменных гарантий судьбы японцев партизаны не представили.

Весь день 23 мая китайские дипломаты и военные моряки совещались между собой. Обсуждалось два варианта действий – помочь красным в эвакуации города или выбить партизан из города и оборонять его до подхода японцев. В результате было принято компромиссное решение – корабли уходят из города и эвакуируют всех китайских подданных в безопасное место. В боевых действиях между русскими принимать участие они не станут – на это нет полномочий, да и задача такая не стоит.

Соответственно, между китайцами и партизанами была достигнута договоренность о том, что китайские подданные вместе с имуществом должны быть вывезены в один из близлежащих поселков, и к ним могут присоединиться представители других держав, находящиеся в Николаевске. Началась спешная подготовка к эвакуации хуацяо и тех, кто решил уехать вместе с ними. Большие запасы товаров (мануфактуры, продовольствия, предметов первой необходимости и т.п.), имевшиеся у китайцев и мешавшие им быстро собраться и покинуть город, были проданы партизанам, щедро заплатившим за них золотом<sup>34</sup>.

Современный отечественный автор С. Балмасов цитирует воспоминания М.В. Сотникова-Горемыки: «Китайские канонерки, погрузившись готовым углем, отплыли, кое-кого из оставшихся в живых буржуйских дам захватили с собой

за большие деньги – золотом, конечно, а некоторые вдовы поделались женщинами чинов флота».

Проверить эти сведения достаточно сложно, но, скорее всего, это домыслы автора воспоминаний – между 22 и 24 мая одна из китайских канонерок отправилась в низовья Амура и поднялась по реке Глинской в озеро Чля, а оттуда, по реке Подгорная – в озеро Орель, где на приисках работали семь английских инженеров. Все они были эвакуированы и доставлены в Николаевск. Остальные корабли спешно готовились к выходу из Николаевска – грузили уголь, припасы, имущество беженцев.

С 24 мая началась эвакуация – китайское население вывозилось из Николаевска в поселок Маго, расположенный в 40 верстах от Николаевска вверх по течению Амура<sup>35</sup>. Китайские военные моряки приняли на борт пассажиров, взяли на буксир несколько десятков больших и малых лодок и барж и двинулись вверх по Амуру в «международное поселение».

По условиям договора безопасность эвакуируемых жителей обеспечивали китайские канонерки, доступ партизанам в «международное поселение» был воспрещен. Всего в Маго скопилось более 4000 китайцев (включая как жителей Николаевска, так и рабочих с окрестных приисков и команды канонерок), около 700 русских, в обход договоренностей вывезенных китайскими моряками из города, а также некоторое количество представителей других национальностей – корейцев, поляков, армян, французов, канадцев, датчан, англичан и американцев<sup>36</sup>. Не было только японцев – все уцелевшие после мартовских боев японцы, военные и гражданские, содержавшиеся до эвакуации в тюрьме города Николаевск, были задержаны и уничтожены партизанами после 24 мая<sup>37</sup>.

Когда канлодки стали отчаливать, с берега стали бросаться в воду китайцы-партизаны, просившие взять их с собой в Маго<sup>38</sup>. Чэнь Шиин разрешил подбирать таких дезертиров, мотивируя это тем, что соотечественников, даже запятнавших себя военными преступлениями, бросать нельзя. Многие из них имели при себе много золота и драгоценностей, награбленных в городе.

Канадец Баркер, также эвакуированный на канлодках, сообщает интересную деталь – после того, как караван плавсредств под охраной кораблей Сунгарийского отряда отвалил от пристани, появились три катера партизан, открывшие огонь по каравану. Выполняя принятые на себя обязательства, канонерки отбили нападение. Интересно, что никто из очевидцев и участников событий, кроме Баркера, не упоминает о таком неординарном событии в ходе эвакуации.

Даже учитывая то, что каравану пришлось подниматься против течения Амура, Маго достигли быстро. В одночасье население небольшого приамурского поселка увеличилось в несколько раз. С трудом, но Чжан Вэньхуану удалось организовать размещение людей и охрану – со стороны реки стояли китайские военные корабли, со стороны тайги несли караул сошедшие на берег китайские матросы. Не хватало продовольствия и предметов первой необходимости – одеял, палаток, кухонных принадлежностей и т.п. Многочисленным раненым и больным не хватало не только лекарств, но и элементарных перевязочных материалов – Мэйсон видел на канонерках раненных китайцев, которых перевязывали рукавами, оторванными от рубашек.

## Японцы прибыли

В течение недели люди в «международном поселении» ждали помощи от японцев – еще 24 мая стало известно, что японские военные корабли приближаются как со стороны устья Амура, так и со стороны Хабаровска. На них возлагались все надежды на получение продовольствия,

медицинской помощи и содействия в дальнейшей эвакуации. В тяжелом ожидании прошла неделя...

Но когда 2 июня 1920 г. в Маго высадился японский десант, сразу начались расстрелы и казни. Даже иностранцы отмечали необузданный террор японской военщины в отношении совершенно ни в чем не повинных людей. Так, Дайер засвидетельствовал массовый расстрел жителей Маго непосредственно в день высадки японцев – на поселковой площади было расстреляно 30 русских, 5 китайцев и 5 корейцев.

Несмотря на то, что это были постоянные жители посёлка, не замеченные в связи с партизанами, японцы схватили их и расстреляли без всяких причин. Измученные «художествами» разложившегося от долгого пребывания в Николаевске отряда Тряпицына люди ждали от японцев вовсе не этого.

В тот же день произошел и второй трагический инцидент – еще до прихода японцев Чэнь Шиин приказал заготовить дрова для лагеря. Для этого он отрядил в местность, именуемую в китайских исследованиях Юйтуншань (гора Нефритового отрока), один из китайских парусных кораблей, ушедших с караваном в Маго. Команду принял офицер Сунгарийского отряда. С ним для охраны было послано четверо военных моряков, остальные 39 человек были рыбаками и рабочими.

Около 3 часов дня возвращавшийся в «международное поселение» корабль заметил две японские канонерки<sup>39</sup>. Понимая, что обстановка напряженная, и лучше не раздражать японцев, офицер дал команду остановиться и поднять два китайских флага. Было светло, флаги были отчетливо видны на значительном расстоянии. Тем не менее, японцы обстреляли неподвижный парусник, «добившись семи попаданий». Корабль был сильно поврежден и сел на мель, 34 человека погибло. Семь раненых сумели выбраться на берег и добраться до Маго.

35. Согласно сведениям, сообщаемым жителем Николаевска К.А. Емельяновым, эвакуация китайцев и прочих иностранных граждан произошла 20 мая 1920 г. Он также утверждает, что бежал из города 24 мая, когда уже во всю шло уничтожение города. Эту дату повторяет писавший с его слов А. Гутман. Но Дайер, лично находившийся на китайской канонерке, указывает дату эвакуации 24 мая как в показаниях, данных им во Владивостоке 6 июля 1920 г., так и в интервью американским журналистам, данных им 12–13 июля 1920 г. Дату эвакуации после 23 мая 1920 г. подтверждают в интервью журналистам газеты «Cambridge Sentinel» от 4 декабря 1920 г. канадский инженер Е.Х. Баркер и его жена.

36. Как минимум, среди эвакуированных было 16 французов, американцев и англичан. Американский журналист и аналитик Уильям Манделл (1917–2016) писал в своей статье о Нижнем Амуре о том, что на канлодках и прочих плавсредствах 25 мая в Маго прибыли 4000 китайцев и 700 русских. Мэйсон писал в октябре 1920 г., что китайцев было 4200 человек, а русских – 650. Известно также о том, что 28 июня направили партию беженцев на пароходе «Барон Корф» в Хабаровск из «международного поселения» в Маго, а в начале июля японцы доставили на транспортном судне во Владивосток 425 русских беженцев. В китайских статьях, посвященных Николаевскому инциденту, указывается, что количество китайцев, постоянно проживавших в Николаевске, было более 2000 человек. В то же самое время Дайер указывал, что в окрестных селах собрались китайцы с приисков, рыбных промыслов и т.п., при этом общая численность китайцев составила более 4000 человек.

37. В статье, опубликованной в газете «Twin-City Daily Sentinel» от 13.07.1920, со ссылкой на Дайера говорится, что китайцы спасли 12 японских детей. Газета «Morning Oregonian» от 14.07.1920, со ссылкой на данные того же Дайера, сообщала о спасении 12 японских женщин, состоявших в браке с китайцами. В показаниях самого Дайера также говорится о 12 японках, спрятавшихся от расправы их китайскими мужьями.

38. Значительную часть китайцев, примкнувших к партизанскому отряду Тряпицына, были хунхузами, действовавшими в районе золотых приисков еще с довоенных времен – о всплеске этнической преступности в районе Николаевска газеты писали еще в 1912 г. Идеологических мотивов в их действиях практически не было, и когда возникла опасность столкновения с японскими войсками, они тут же решили изменить «линию поведения» и постарались скрыться под личиной добропорядочных китайских граждан, воспользовавшись консульской защитой.

39. Чжоу Хунбин называет их русскими, что вполне вероятно, т.к. еще 7 сентября 1918 г. корабли русской Амурской флотилии, находившиеся в Хабаровске, были захвачены японцами.

## Панорама разрушений Николаевска



Протесты китайского консула по поводу расстрела парусника были оставлены японцами без внимания. Более того, японские корабли блокировали китайские канонерки в Маго и запретили им покидать стоянку в течение трех дней. Когда же через три дня на место расстрела парусника китайские военные моряки выслали катер, то, естественно, выживших среди обломков корабля уже не оказалось.

К сожалению, аналогичные случаи были далеко не единичны. Подобные бесчинства продолжались и в сожженном партизанами Николаевске, который был занят японцами 3 июня 1920 года.

От рук японцев погибли те, кто уже считал себя спасенным, вырвавшись из обреченного города. Уцелевших японцы третировали так, что, снимая показания с уцелевших свидетелей Николаевского инцидента, японцы угрозами легко добивались нужных сведений, а «небольшие подарки» (одежда, консервы и т.п.) делали запуганных людей более сговорчивыми.

Американский журналист Джек Мэйсон, посетивший Николаевск осенью 1920 г., писал по этому поводу буквально следующее: «Когда японская спасательная экспедиция высадились [в Николаевске], они (японцы – прим. А.П.) немедленно сошлись в одно место и допросили всех выживших. Они не могли понять, как презируемое [ими] китайское население Николаевска смогло избежать резни, в отличие от японских солдат. Состояли ли китайцы в союзе с красными? Русские свидетели, которые никогда даже не задумывались о подобных вещах, внезапно «вспоминали» [об этом], получив 4-5 иен. Свидетели, имевшие проблемы с «памятью», также получали проблемы с выездом или пребыванием во Владивостоке. Некоторые [даже] исчезли! Японская императорская администрация в Николаевске имела большое количество подобного рода доказательств».

Не повезло и Сунгарийскому отряду – до окончания расследования обстоятельств гибели японского гарнизона и мирных жителей японцы задержали весь отряд в Маго. 10 июня приказом командующего японскими экспедиционными силами в Николаевске генерал-майора Цуно Кадзусукэ было официально объявлено о задержании всего Сунгарийского отряда до выяснения обстоятельств Николаевского инцидента. В здание китайского консульства в Николаевске ворвались японские солдаты и произвели выемку дипломатических документов. В ходе словесной перепалки, последовавшей между китайскими и японскими дипломатами и военными, китайцы заявили, что попытка насильственно завладеть военными кораблями встретит самое решительное сопротивление с китайской стороны, а после того, как средства обороны окажутся исчерпанными, китайцы пригрозили затопить все канонерки. Разоружить корабли и личный состав не удалось. Японцы были вынуждены ограничиться лишь блокированием китайских кораблей.

Тем временем почти 300 китайских военных моряков, оказавшихся на положении арестантов, стали обузой для разоренного края. Паек на кораблях сократился до трех

мучных пампушек на человека в день, вместо чая пили слегка подслащенный остатками сахара кипяток.

В конце июня Чжан Вэньхуань обратился к прибывшему в Николаевск секретарю японского посольства Ханаока Томэро с просьбой оказать китайцам помощь продовольствием, но получил в ответ лишь уверения в стремлении помочь: «Относительно продовольствия, к своему глубокому сожалению, я не в состоянии исполнить Вашего желания, потому что в настоящее время продовольствия недостаточно даже для нас, но я стараюсь снабдить членов Вашего консульства и моряков продовольствием, вследствие этого прошу Вас сообщить мне о количестве для их нужды». В то же самое время, по свидетельству Мэйсона, японские пароходы доставили в разоренный Николаевск 5000 тонн армейских припасов для 2590 солдат экспедиционного корпуса, включая изрядное количество продовольствия.

Одновременно японские дипломаты давили на китайское правительство, вынуждая Китай направить своих представителей для тщательного расследования «Никуо дзикэн» на месте – от ряда лиц были получены сведения, что китайские военные моряки оказывали всемерную поддержку партизанам и отказались взять на себя оборону города от красных.

Всего, по приводимым китайскими исследователями данным, японцы предоставили показания восьми человек, «засвидетельствовавших» обстрел китайцами японского консульства и солдат, а также четырех, «засвидетельствовавших» передачу артиллерии с канонерок партизанам. Кроме того, в качестве доказательства участия китайцев в боях упоминался некий журнал боевых действий батальона Исикава, но сама его сохранность в условиях, когда консульство и казармы были сожжены, достаточно сомнительна.

Чэнь Шиин и Чжан Вэньхуань не успевали писать объяснительные – то у японцев возникал вопрос, почему китайские купцы в Николаевске выдали партизанам 300 тыс. рублей из собственных средств, то они интересовались, об своего ли имени выступал на совместном митинге хуацяо и китайских партизан из отряда Тряпицына переводчик консульства Яо. И, естественно, больше всего японское командование интересовало, оказывали ли моряки Сунгарийского отряда военную помощь партизанам?

Основания для подобных подозрений, как мы уже показали выше, были более чем шаткими. Но, желая как-то оправдаться перед японской общественностью за события в Николаевске и свалить вину за гибель не только солдат, но мирных жителей на кого-нибудь еще, японское командование постаралось дать ход даже тем свидетельствам, которые представляли собой не более чем пересказ слухов<sup>40</sup>.

40. Первые отрывочные сообщения о случившемся в Николаевске и об участии в событиях отряда китайских военных кораблей появились в газетах Владивостока, по мнению китайских авторов, еще 26 мая 1920 г. – это было началом пропагандистской кампании, которая должна была подготовить мировое общественное мнение к жестким действиям японских войск на Нижнем Амуре.



## Кризис и финал

Для эвакуации самоликвидировавшегося с приходом японцев «международного поселения» правительство Китая направило в Маго 4 парохода казенно-частного товарищества «Утун»<sup>41</sup>. В первую очередь эти корабли должны были вывезти в Китай хуацяо, оставшихся после задержания Сунгарийского отряда без возможности покинуть Россию. Японцы не препятствовали этому во избежание нового международного скандала. Однако в Хабаровске пароходы не пропустили уже русские власти. Складывалось критическое положение, назревала гуманитарная катастрофа.

К делу подключилось Общество Красного Креста – 31 июля в Николаевск прибыл русский пароход «Эривань», груженный предметами первой необходимости и продовольствием. Командующий китайской группировкой в Приморье коммодор Линь Цзяньчжан также послал в Николаевск продовольствие в сопровождении своего адъютанта, который должен был выяснить положение дел на месте. Это несколько разрядило ситуацию.

К тому же, длительная конфронтация с Бэйянским правительством не входила в планы японского правительства – загнанные в угол китайцы стремились всеми силами

сопротивляться давлению японцев, в то время как Японии нужен был покладистый Китай, готовый к совместным действиям под началом Японии. Поэтому японская сторона стала постепенно менять свою позицию. После того, как 3 июля японское правительство опубликовало заявление об оккупации северной части острова Сахалин, ближайшие политические задачи были выполнены, можно было предпринять некоторые шаги по деэскалации обстановки.

30 июля 1920 г. стороны договорились о формировании совместной комиссии, которая должна была на месте расследовать обстоятельства инцидента. В первой декаде августа представители Китая добрались до Николаевска. Расследование формально стартовало. Следует сказать, что деятельность японских представителей в совместной комиссии преследовала только одну цель – найти неопровержимые улики, которые позволили бы обвинить китайскую сторону в оказании помощи партизанам и расстреле из орудий японского консульства. Об этом рассказали сами японцы – так, впоследствии, после окончания Второй мировой войны, один из участников Николаевских событий 1920 г. Судзуки Тэйити (1888-1989) признавался:

«При расследовании истинных обстоятельств дела об обстреле китайскими канонерками японского консульства в Николаевске нашей целью было вынудить китайцев признать свою вину... Мы создали совместную японо-китайскую комиссию для расследования обстоятельств прибытия канонерок. Однако китайская сторона решительно заявила, что экипажи канонерок находились на берегу и никак не могли вести огонь. Я и Кэндзи Доихара<sup>42</sup> изучили судовые журналы канонерских лодок и не обнаружили там никаких записей, относившихся к тому периоду. ...Корабли были полностью освидетельствованы. Я осмотрел артиллерийские погреба и камбузы, но ничего не обнаружил. Кэндзи Доихара работал в машинном отделении. Спустя некоторое время он бросился искать меня, крича во весь голос «Нашел! Нашел!». Он просто сиял от радости. В те годы корабли использовали в качестве топлива уголь. Исследовав расход угля и сопоставив цифры, он выяснил, что те дни, когда происходили эти события, расход угля был увеличен, что свидетельствовало против того, что команды кораблей в полном составе сошли на берег. Это подтверждало ложность данных китайской стороны. «Убедительные доказательства», выявленные Кэндзи Доихара, заставили китайцев принести извинения и согласиться на подписание соответствующих актов...».

Как и в случае с доказательной базой, предъявленной японцами Китаю ранее, убедительность доказательств, добытых Кэндзи Доихара, в комментариях не нуждается.

41. Чжан Вэньхуань еще 29 марта 1920 г. просил выслать в Николаевск десять кораблей с грузом продовольствия и предметов первой необходимости. Обратным рейсом корабли должны были забрать более 4000 скопившихся в Николаевске и его окрестностях китайцев.

42. Кэндзи Доихара (1883-1948) был в 1920 г. начальником разведки экспедиционного корпуса в Сибири.



*Сожженный Николаевск*



9 сентября 1920 г. начался вывод японских войск из Приамурья. 18 сентября японское командование официально объявило об отводе войск из Хабаровска. Освобожденные китайские канонерки тронулись в путь двумя группами 19 и 21 сентября. Немалую роль в этом сыграло подтверждение мартовского разрешения Советской России на проход по Амуру до Сунгари, выданное китайцам от имени нового государства – Дальневосточной Республики – военным советом Амурского фронта под председательством С.М. Серышева в сентябре 1920 г.

Сунгарийский отряд прибыл в Харбин в полном составе 11 октября 1920 г., год спустя после первого выхода из Николаевска.

Корабли ушли, а спор дипломатов продолжился. 21 сентября 1920 г. японский посланник в Пекине Обата Юкити посетил министра иностранных дел Китайской Республики Янь Хуйцина и потребовал от Китая исполнения следующих пунктов:

1) Правительство Китайской Республики приносит официальные извинения правительству Японии в связи с происшедшим.

2) Командующий отрядом китайских кораблей в Николаевске приносит извинения командованию японских войск во Владивостоке.

3) Все офицеры и матросы китайского военно-морского флота [в Николаевске] признаются виновными в произошедшем.

4) Японцы, находившиеся в Николаевске, понесли ущерб, Китай и Россия совместно несут за это ответственность, соответственно, Китай соглашается на выплату материальной компенсации семьям пострадавших.

Сначала Янь Хуйцин отверг 1-й и 4-й пункты, но затем, посопротивлявшись для вида, выразил согласие со всеми статьями предложенного Обатой варианта разрешения кризиса, большая часть которых имела исключительно символическое значение и служила лишь для сохранения лица японской стороной.

Семьям пострадавшим выплатили компенсацию, общая сумма которой составила 30 тысяч серебряных юаней. В Харбине в это время курс иены к юаню составлял 1:1,67. Таким образом, на 834 погибших японца пришлось целых 17 964 иены – всего по 21,5 иены на человека! Дешево же оценило японское правительство жизни своих подданных, павших жертвой его политических интриг!

Посол Китая в Токио направил японскому МИД официальную ноту с извинениями за гибель японских подданных и причинение ущерба их имуществу. Бумага все стерпит, а чернила – не кровь. Было легче пролить их, чем раздуть вражду дальше. Офицеров и матросов Сунгарийского отряда, повинных в обстреле японского консульства капитан II ранга Чэнь Шиин был уволен из рядов ВМФ сразу по прибытию отряда в Харбин, но тут же изменил имя на Чэнь Цзилян и был восстановлен на службе с повышением в звании до капитана I ранга! Вскоре он был назначен командиром бронепалубного крейсера «Хайжун», бывшего стационаром во Владивостоке до конца октября 1920 года – в отличие от японцев, китайское правительство действительно высоко оценило заслуги своего офицера, назначив его командовать одним из немногих крупных боевых кораблей, имевшихся у Китая, в то время как даже контр-адмиралы порой командовали только вооруженными транспортом.

Так завершилась почти двухлетняя эпопея Сунгарийского отряда.

## Золото и хунхузы

Заключительным актом этой драмы стал поход в Николаевск канонерки «Юнцзянь», сменившей в ноябре 1920 г. крейсер «Хайжун» в качестве стационара во Владивостоке.

В конце марта месяца 1921 года штаб ВМФ Китайской Республики «стоял на ушах» – вице-консул Китая в Николаевске Чжан Вэньхуань напомнил о себе телеграммой МИДа о том, что у него на руках находится почти 10 пудов золота, полученного от выехавших на родину хуацяо. Активно разрабатывалась операция по вывозу этого золота из России в Китай.

Николаевск – крупный центр золотодобычи на Дальнем Востоке. В его округе золото добывалось тоннами. В августе 1918 года башенная канонерская лодка «Смерч», присланная из Хабаровска, вывезла из Госбанка 25 пудов золота, чтобы оно не досталось японцам.

Спустя всего два года в городе накопилось более сорока пудов драгоценного металла – к маю 1920 г. на руках у партизан оказалось от 32 до 35 пудов золота, вывезенных на Амгунь. Еще около 10 пудов они выплатили китайским купцам за поставленное продовольствие и мануфактуру по ценам 1914 года. Выгодная для обеих сторон сделка – инфляция давно взвинтила цены на товары и превратила бумажные деньги в ничего не стоящий мусор.

Теперь перед Чжан Вэньхуанем стояла задача каким-то образом переправить золото в Китай. Сообщение с Хабаровском посуху практически отсутствовало, да и было небезопасным – вокруг города орудовали банды, состоявшие как из русских уголовников, так и китайских хунхузов, издавна промышлявших в низовьях Амура. Хунхузы были весьма ловки и изобретательны в отношении грабежа транспортов с деньгами – так, 23 июня 1908 г. на перегоне Харбин – Куаньчэнцзы хунхузы взобрались на поезд, перевозивший серебро под конвоем вооруженных солдат, прямо на ходу, разоружили охрану и спрыгнули с поезда, унеся с собой 2 ящика серебра и трофейное оружие. Поэтому перевозка золота по Амуру до Хабаровска и далее в Китай по Уссурийской железной дороге исключалась.

К тому же, новую эпопею с пропуском китайских кораблей по Амуру никто в Пекине затевать не собирался – хватило и одного раза.

Но оставался еще один вариант – вывезти золото морем. Как только Золотой Рог вскрылся ото льда, канлодка «Юнцзянь» взяла курс на север. По выражению одного из китайских историков, «действия командира канонерской лодки «Юнцзянь» Ван Шоутин позволили уменьшить финансовые потери, которые понесли китайские бизнесмены в России в годы Гражданской войны». «Юнцзянь» стала кораблем, который поставил жирную золотую точку в эпопее китайского военно-морского флота в Николаевске.

## Список основной использованной литературы:

### На русском языке:

- Багров В.Н., Сунгоркин Н.Ф. Краснознаменная Амурская флотилия, – М.: Воениздат, 1976.  
 Балмасов С.С. Красный террор на востоке России в 1918-1922 гг. – М.: Посев, 2006.  
 Галыня В., Киселев Д.В. Германская «Выдра» для Янцзы. Речная канонерская лодка «Оттер» (Часть 1) // Арсенал-Коллекция, №10'2014.  
 Галыня В., Киселев Д.В. Германская «Выдра» для Янцзы. Речная канонерская лодка «Оттер» (Часть 2) // Арсенал-Коллекция, №11'2014.  
 Еленевский А. Военные училища в Сибири (1918-1922) // «Военная быль», 1963, №№ 61-64.  
 Ершов Д. Хунхузы: необъявленная война. Этнический бандитизм на Дальнем Востоке. – М.: «Центрполиграф», 2010.  
 Колчак и интервенция на Дальнем Востоке: Документы и материалы. – Владивосток, 1995.  
 Материалы по Николаевскому инциденту, Интернет-сайт, режим доступа <http://www.jacar.go.jp>

Савченко С.Н. Русско-китайский речной конфликт на Амуре в октябре 1919 г. (Обстрел атаманом И.П. Калмыковым китайских канонерок у г. Хабаровска) // в кн. «Российский флот на Тихом океане: история и современность». Вып. 2. – Владивосток: Уссури, 1996.

Смоляк В.Г. Междоусобица. По следам нижеамурской трагедии. Интернет-публикация, режим доступа: <http://docplayer.ru/29032658-V-g-smolyak-mezhdousobica.html>

Чэнь Ба. Случай в г. Николаевске // Люди интернационального долга. – М., 1959. Под редакцией Лю Юн-аня. С. 62-65

#### На китайском языке:

История Бэйянского флота, Интернет-сайт, режим доступа <http://www.beiyang.org>

Ли Юнчан. 1918-1920 нянь Чжунго чубин Сиболия шулунь (О китайской интервенции в Сибири в 1918-1920 гг.), «Цзиньдай ши яньцзю», 1993, 73(1). Хэ Либо, Цао Сюэли. 1919: Бэйян хайцзюнь юй «Мяоцзе шицзянь» (1919: военно-морские силы Северного Китая и «Николаевский инцидент») // «Вэньши чуньцзю», 2013, №3.

Цю Сихай. Миньго шици Дунбэй хайцзюнь ды синшуай (Расцвет и упадок флота Северо-Востока в период Республики), «Цзюньши лиши», 2009, №1.

Чжао Эрсюнь. Цин ши гао (Черновая история династии Цин), Пекин, 1927. Чжоу Хунбин. Чжунго хайцзюнь цисюэ Юаньдун (Китайский флот орошает Дальний Восток кровавыми слезами) // «Яньхуан чуньцзю», 1993, №5.

Чжун-Э гуаньши шиляо: ибань цзяошэ 1921 (Исторические материалы по русско-китайским отношениям: общие сношения, 1921), Тайбэй, 1973.

Чжун-Э гуаньши шиляо: чубин Сиболия 1917-1919 (Исторические материалы по русско-китайским отношениям: интервенция в Сибири, 1917-1919), Тайбэй, 1984.

#### На японском языке:

Материалы по Николаевскому инциденту, Интернет-сайт, режим доступа <http://www.jacar.go.jp>

#### На английском языке:

Периодические издания:

«Cambridge Sentinel» от 4 декабря 1920 г.

«Iowa City Press-citizen» от 9 октября 1920 г.

«Morning Oregonian» от 14 июля 1920 г.

«Twin-City Daily Sentinel» от 13 июля 1920 г.

Материалы по Николаевскому инциденту, Интернет-сайт, режим доступа <http://www.jacar.go.jp>

## Приложение 1. Корабельный состав Сунгарийского отряда

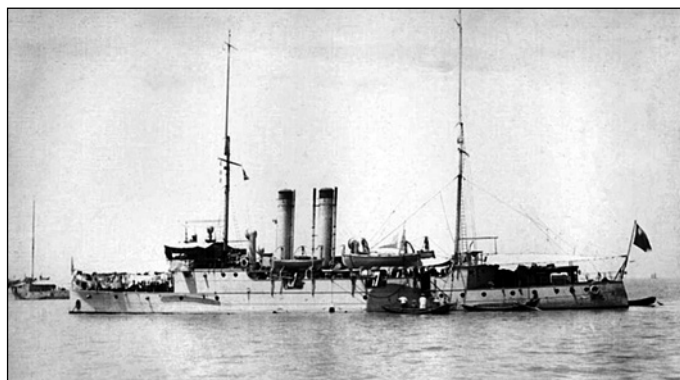
### Транспортное судно «Цзиньгань» (бывш. «Сицзян», SS «Si Kiang»)

Корабль принадлежал пароходной компании «Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft» (HAPAG). Закончен постройкой в 1906 г. Судно предназначалось для службы в дальневосточных морях. В августе 1917 г. захвачено Китаем, объявившим войну Германии. После перехода в собственность ВМФ Китайской Республики название судна изменено на «Цзиньгань». В 1919 г. «Цзиньгань» под командованием контр-адмирала Гань Ляньао направили на Амур в качестве флагманского корабля отряда, в состав которого входили канлодки «Цзянхэн», «Лисуй» и «Лицзе». Местом назначения был Харбин. В устье Амура корабль оставил отряд канонерок и вернулся в Китай. Впоследствии «Цзиньгань» вошел в состав учебного отряда 3-й эскадры. В октябре 1933 г. исключен из состава военно-морского флота Китая и в 1938 г. продан в Италию, где был назван

«Рено» (Reno). 18 июня 1940 г. корабль наскочил на мину в 11 милях от порта Анкона в Адриатическом море и затонул.

Длина	83 м
Ширина	12,2 м
Осадка	5,4 м
Водоизмещение	4000 тонн
Тоннаж	1840 брт
Энергетическая установка	1160 л.с.
Скорость	11 узлов
Пассажировместимость	235 человек
	(1, 2 класс и палубные)
Вооружение	два 47-мм орудия
Радиопозывной	ХQA

### Канонерская лодка «Цзянхэн»



Канонерская лодка серии «Цзян», однотипная с «Цзянхэн»

Мелкосидящая стальная канонерская лодка. Построена в Японии, в городе Кобэ на верфях «Кавасаки» в серии из 4 канонерок типа «Цзян» в 1908 г. по заказу наместника Лянгуана<sup>43</sup> Чэнь Гуантао. Стоимость корабля составила 299 325 иен. Корпус имел плоскодонную низкобортную конструкцию, позволявшую действовать на реках и в прибрежных морских акваториях.

В 1908-1919 гг. «Цзянхэн» несла службу на Янцзы. С 1914 г. находилась под командованием Чэнь Шиина.

43. Наместничество в составе провинций Гуандун и Гуанси.

В июле 1919 г. была выбрана, наряду с трофейными канлодками немецкой постройки, для несения службы на Сунгари и Амуре и вошла в состав формируемого в Шанхае Сунгарийского отряда. В 1919 г., после столкновения с войсками атамана И.П. Калмыкова у Хабаровска, зазимовала вместе с другими кораблями отряда в Николаевске, где оказалась замешанной в «Николаевском инциденте».

В конце 1920 г. пришла в Харбин, где стала флагманским кораблем Гирин-Хэйлунцзянской речной охранной флоти-

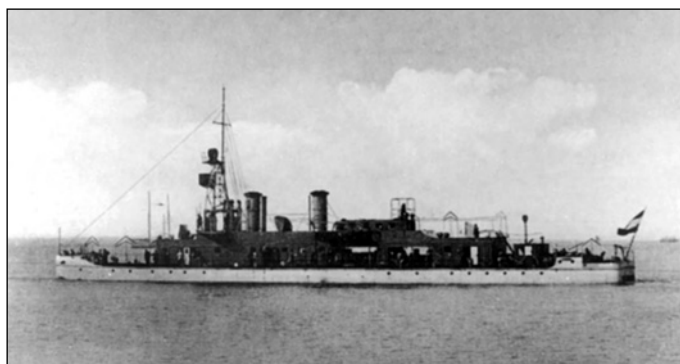
Водоизмещение	550 тонн
Длина максимальная	64 м
Длина между перпендикулярами	54,9 м
Ширина	8,5 м
Осадка	2,1 м
Энергетическая установка:	паровая машина тройного расширения 950 л.с., 2 паровых котла; 2 гребных винта
Запас угля	113 тонн
Запас пресной воды	15 тонн
Скорость:	
- максимальная	13,5 узла
- экономическая	10 узлов
Вооружение:	4,7"/57 орудие Армстронга;
	3" орудие системы Армстронга японского производства;
	четыре 47-мм орудия Гочкиса производства;
	Цзяннаньского арсенала в Шанхае;
	четыре 7,92 мм пулемета Максима
Экипаж	85–123 чел., в т.ч. 15 офицеров и унтер-офицеров
Радиопозывной	ХОН

лии. Несла патрульную службу на Амуре, спускаясь до Хабаровска и поднимаясь до Благовещенска. В 1921 г. послана к Благовещенску для оказания моральной поддержки местным хуацяо. В 1922 г., как и вся флотилия в целом, перешла под фактический контроль Чжан Цзоляня.

К 1929 г. была перевооружена – вместо кормовой трехдюймовки установили 88-мм орудие, зенитный 40-мм «пом-пом» и бомбометы для борьбы с береговыми целями. В советских разведсводках 1929 г. именовалась «речным крейсером».

11 октября 1929 г. канлодка «Цзянхэн», находившаяся на тот момент под командованием вице-адмирала Инь Цзоцяня, по приказу адмирала Шэнь Хунле ушла из Лахасусу в Фугдин и не участвовала в бою против Дальневосточной военной флотилии 12.10.1929.

### Канонерская лодка «Лицзе» (бывш. «Оттер»)



**150-мм орудия «Виддера», замаскированные под ка-  
тушки с кабелем**

Канлодка «Оттер» строилась в Германии по специальному заказу немецкого военно-морского флота для несения патрульной и охранной службы на р. Янцзы. Корабль был заложен зимой 1909 г. на верфи «Иоганн Текленбург» в Гестмюнде. Кодовое обозначение лодки во время строительства – «С», номер на стапеле – 232. Для надстроек была использована специальная сталь толщиной 5 мм, предназначавшаяся для использования в качестве противопульного бронирования.

15 июля 1909 г. лодка была спущена на воду, а 17 сентября 1909 г. начались ее ходовые испытания. В начале 1910 г. лодку в разобранном виде доставили в Шанхай и собрали там на Цзяннаньских верфях. 28 февраля 1910 г. были произведены ходовые испытания на Усуне – протоке Янцзы. С марта 1910 г. лодка вошла в состав немецкого флота и приступила к несению службы на Янцзы. Основными задачами службы были вооруженная защита имперских интересов, имущества и самой жизни германских подданных, разведка судоходных водоемов региона Янцзы с ее притоками и гидрографической обстановки на них. В 1912 г. на корабль установили радиостанцию. До августа 1914 г. «Оттер» провел 1450 дней на якорной стоянке и 275 дней в плавании по Янцзы и ее притокам. Боев столкновений не было. Зимовала лодка в Шанхае. В августе 1914 г. канлодка встала на якорь в районе Сягуань поблизости от Нанкина. На требование китайцев передать им вооружение немцы демонтировали его и утопили в реке. Затем лодка была выведена из состава немецкого флота и продана «частному лицу», представлявшему интересы немецкого правительства. При этом лодка формально была переименована в «Мюнхен».

В августе 1917 г. Китай объявил войну Германии, и 14 августа «Оттер» перешел в собственность Китайской Республики. Канонерку зачислили в состав 2-й эскадры

В ходе боев за Фугдин канлодка «Цзянхэн» вела артиллерийский бой с советскими мониторами на минно-артиллерийской позиции у Фугдина. Была потоплена советским гидросамолетом МР-1 пилота Д.И. Боровикова.

В 1930 г. корабль был поднят и отремонтирован, вновь войдя в состав Гирин-Хэйлунцзянской охранной речной флотилии.

После оккупации Японией Маньчжурии корабль был модернизирован и вошел в состав речных сил Японии под тем же названием, а затем был передан Маньчжоу-го. При этом внешний вид корабля изменился до неузнаваемости.

Дальнейшая судьба корабля по достоверным доступным источникам не прослеживается. По некоторым данным, «Цзянхэн» был выведен из состава флота и разделан на металл в 1935 г.

ВМФ Китайской Республики, отвечавшей за охрану судоходного русла Янцзы и переименовали в «Лицзе». В 1919-1920 гг. в составе Сунгарийского отряда «Лицзе» под командованием Линь Пэйси совершила переход по морю через Амур на Сунгари, где вошла в состав Гирин-Хэйлунцзянской речной охранной флотилии, став одной из лучших ее кораблей.

Во время перехода на Сунгари «Лицзе» дважды участвовала в боестолкновениях – в октябре 1919 г. – с калмыковцами у с. Воронеж и в мае 1920 г. при эвакуации Николаевска – с партизанами. На Сунгари «Лицзе» несла патрульную службу между Харбином и городком Лахасусу в устье реки. В связи с увольнением командира флагманского корабля Сунгарийского отряда «Цзянхэн» Чэнь Шиина и наложением дисциплинарных взысканий на признанных виновными офицеров среди комсостава произошла перестановка. В 1923-1924 годах ее командиром был Инь Цзоцянь.

11 октября 1929 г., в преддверии советской атаки на Лахасусу, Инь Цзоцянь, командовавший к тому времени канлодкой «Цзянхэн», получил приказ Шэнь Хунле возглавить отряд Сунгарийской флотилии, стоявший в Лахасусу. «Цзянхэн» под командованием Инь Цзуиня ушел с Шэнь Хунле в Фугдин.

12 октября 1929 г. Инь Цзоцянь принял бой с кораблями советской Дальневосточной военной флотилии, держа свой флаг на «Лицзе». В бою «Лицзе» попала под огонь монитора «Свердлов», имевшего 152-мм орудия главного калибра. К исходу первого часа сражения один из снарядов попал в котельное отделение «Лицзе», что заставило канлодку выбраться на отмель. С началом навигации 1930 года с помощью японских специалистов ее удалось снять с мели и отбуксировать в Харбин. Однако в связи с плохим состоянием конструкций корпуса корабль решили не восстанавливать и вскоре разрезали на металл.

Длина наибольшая	54,1 м
Длина между перпендикулярами	53 м
Ширина	8,65 м
Осадка нормальная/в полном грузу	0,82/0,85 м
Водоизмещение нормальное	266 тонн
Водоизмещение полное	314 тонн
Энергетическая установка:	
2 котла военно-морского типа, 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 1728 и.л.с.	
Запас угля (нормальный)	87 тонн
Дальность плавания при скорости 5 узлов	4350 морских миль
Скорость	15,2 узла
Экипаж	59 человек (изначально – 44 немецких матроса и 3 немецких офицера и 12 китайцев, в т.ч. 6 кочегаров и кок)
Вооружение по состоянию на 1919 г.	57-мм орудие три 7,92-мм. пулемета
Радиопозывной	XQW

## Канонерская лодка «Лисуй» (бывш. «Фатерлянд»)



Канлодка «Лисуй» во время службы в немецком флоте

«Фатерлянд» была первой канонерской лодкой специальной постройки, предназначенной для патрульно-охранной службы на реке Янцзы. Построена фирмой «Эльбинг» из Шихау в 1902-1903 гг., в 1904 г. в разобранном виде перевезена в Китай и собрана на верфи в Шанхае, после чего приступила к несению службы на Янцзы. Основными задачами службы были вооруженная защита имперских интересов, имущества и самой жизни германских подданных, разведка судоходных водоемов региона Янцзы с ее притоками и гидрографической обстановки на них. Зимовала лодка в Шанхае. В 1906-1907 гг. канлодка принимала участие в подавлении восстаний китайских крестьян в провинции Сычуань, оказывая огневую поддержку цинским войскам.

В течение нескольких лет службы на Янцзы выявился ряд недостатков конструкции канонерки, в т.ч. недостаточная мощность машин, что привело к появлению канлодки «Оттер». В 1912 г. «Фатерлянд» получил радиостанцию.

В августе 1914 г. канлодка встала на якорь в районе Сягуань поблизости от Нанкина. На требование китайцев передать им вооружение немцы демонтировали его и утопили в реке. Затем лодка была выведена из состава немецкого флота и продана «частному лицу». При этом лодка формально была переименована в «Ландесфатер».

В августе 1917 г. Китай объявил войну Германии, и 14 августа «Ландесфатер» перешел в собственность Китайской Республики. Канонерка была зачислена в состав 2-й эскадры ВМФ Китайской Республики, отвечавшей за охра-

ну судоходного русла Янцзы и переименована в «Лисуй». В 1919-1920 годах в составе Сунгарийского отряда «Лисуй» под командованием Мао Чжунцяя совершила переход через Амур на Сунгари, где вошла в состав Гири-Хэйлунцзянской речной охранной флотилии, став одним из лучших ее кораблей.

Во время перехода на Сунгари «Лисуй» дважды участвовала в боестолкновениях – в октябре 1919 г. – с калмыковцами у с. Воронеж и в мае 1920 г. при эвакуации Николаевска – с партизанами. На Сунгари «Лисуй» несла патрульную службу между Харбином и городком Лахасусу в устье реки. В течение службы канлодка несколько раз подвергалась перевооружению.

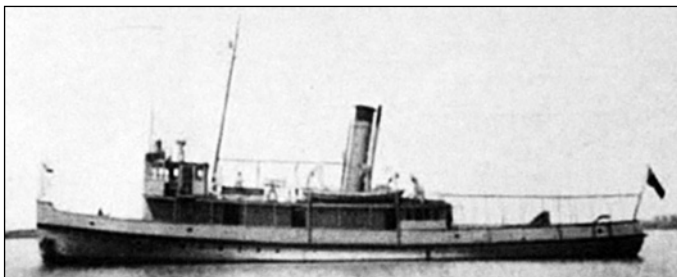
12 октября 1929 г. «Лисуй» приняла бой с кораблями советской Дальневосточной военной флотилии у Лахасусу. В бою «Лисуй» получила несколько попаданий и ушла в Фугдин, где после боя 31 октября затонула на мелководье.

После оккупации Японией Маньчжурии в 1932 году японские специалисты подняли корабль и отбуксировали на верфи «Кавасаки» в Харбине. Корабль был отремонтирован в 1933 г. и введен в состав японского флота под японским названием «Рисуй». Затем корабль передали в состав речных сил Маньчжоу-го.

Корабль нес службу на Сунгари и Амуре, в 1942 г. был выведен из состава флота. 22 августа 1945 г. захвачен советскими войсками и передан Китаю. В связи с плохим состоянием корабль в скором времени разделили на металлолом.

Водоизмещение нормальное	233 тонны
Водоизмещение полное	280 тонн
Длина максимальная	50,1 м
Длина между перпендикулярами	48 м
Ширина	8 м
Осадка	0,94 м
Скорость	13 узлов
Энергетическая установка:	
2 котла Торникрофт-Шульца, 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 1300 л.с.	
Запас угля (нормальный)	85 тонн
Дальность плавания при скорости 9 узлов	1630 миль
Экипаж	47 человек (44 матроса и 3 офицера)
Вооружение по состоянию на 1919 г.:	два 57-мм орудия
	два 7,92-мм пулемета
Радиопозывной	XNS

## Буксирный пароход «Личуань»



Буксир «Личуань»

Стальной буксир «Личуань» был построен в январе 1916 г. на Цзяннаньских верфях в Шанхае по проекту китайского инженера Ван Кайчжи и предназначался для работы на Янцзы. Это был 18-й корабль, построенный на Цзяннаньских верфях, и один из самых современных во 2-й эскадре, охранявшей устье Янцзы и патрулировавшей эту реку.

В 1919 г. «Личуань» был придан в качестве буксира Сунгарийскому отряду, направлявшемуся из Шанхая на

Сунгари. Для исполнения этой задачи корабль получил соответствующее вооружение – два пятиствольных 37-мм орудия Гочкиса и четыре 7,92-мм пулемета. Кораблем командовал Линь Тяньшоу.

Как правило, во время перехода «Личуань» как более переходный по сравнению с другими кораблями отряда шел вместе с «Цзянхэн», зачастую опережая речные канонерки «Лицзе» и «Лисуй», которые тянул за собой на буксире транспорт «Цзиньань».

Во время вынужденной стоянки в Николаевске в 1919-1920 гг. «Личуань» находился у т.н. «почтового причала», в некотором отдалении от других кораблей отряда. Согласно показаниям ряда жителей города, с «Личуань» было сня-

Водоизмещение	375 тонн
Длина максимальная	43,2 м
Ширина	7,3 м
Осадка	3 м
Скорость	13 узлов
Энергетическая установка:	1 паровая машина, 800 л.с.
Экипаж	39 человек

то орудие, переданное партизанам для штурма здания японского консульства, однако это обвинение так и не было убедительно подтверждено.

Вместе с другими кораблями отряда прибыл на Сунгари осенью 1920 г. и вошел в состав вновь сформированной Гирин-Хэйлунцзянской речной охранной флотилии. Нес службу на Амуре в качестве буксира и патрульного судна.

## Приложение 2. Биографии Чэнь Цзиляна и Гань Ляньбао

**Чэнь Шиин** (1883-1945), второе имя Цзилян – уроженец области Фуцзянь провинции Фуцзянь, известный китайский флотоводец периода Китайской Республики (1912-1949).

Чэнь Шиин родился в семье потомственных чиновников. Его отец Чэнь Цзинхэ служил в провинции Цзянсу начальником уезда. В его семье было пятеро детей – четыре сына и дочь. Чэнь Шиин был младшим из братьев.

По семейной традиции, старшие братья Чэнь Шиина выбрали себе чиновничью стезю, отправившись на императорские экзамены, а Чэнь Шиин избрал карьеру военного моряка, поступив в Цзяннаньское военно-морское училище, которое окончил с отличием по курсу судовождения в 1905 г. в составе 4-го выпуска.

После выпуска последовательно служил на канонерской лодке «Цзяньань» и бронепалубном крейсере «Хайжун».

После начала Учанского восстания (10 октября 1911 г.) служивший в тот момент на крейсере «Хайжун» начальником боевой части Чэнь Шиин руководил бомбардировкой Люцзямяо, что ознаменовало начало перехода ВМФ Китая на сторону республиканцев. После победы Синхайской революции Чэнь Шиин в 1912 г. был назначен командиром миноносца «Хуэ», а в 1914 г. – канонерской лодки «Цзянхэн».

В 1919 г. был включен со своим кораблем в состав Сунгарийского отряда, выделенного из состава 2-й эскадры для перехода из Шанхая на Сунгари. В конце сентября 1919 г. стал командующим Сунгарийским отрядом.

При попытке прохода из Николаевска в Харбин Чэнь Шиин предпочел не вступать в бой с отрядами атамана И.П. Калмыкова у Хабаровска, а вернуться в Николаевск, где и зазимовал.

Волею обстоятельств Сунгарийский отряд оказался в Николаевске в момент, когда произошел т.н. «Николаевский инцидент», в ходе которого полностью погибла японская колония и солдаты расквартированного в Николаевске батальона майора Исикава. Впоследствии китайские военные моряки были обвинены японцами в помощи партизанам и, хотя обвинения не были убедительно доказаны, виновными в инциденте были признаны матросы и офицеры Сунгарийского отряда, подвергшиеся различным наказаниям дисциплинарного характера. По требованию японского правительства по прибытии отряда в Харбин осенью 1920 г. Чэнь Шиин был уволен со службы.

Однако китайское правительство высоко оценило заслуги Чэнь Шиина и, после того как он официально сменил имя на Чэнь Цзиляна, восстановило его в рядах ВМФ.

В 1922 г. Чэнь Цзилян был повышен по службе, будучи назначенным командиром бронепалубного крейсера II ранга «Хайжун», бывшего на тот момент одним из сильнейших кораблей ВМФ Китайской Республики. В январе 1923 г. он получил звание капитана I ранга, а в мае 1924 года – контр-адмирала.

В феврале 1925 года Чэнь Цзилян был повышен в должности до командира 1-й эскадры, а также по совместительству – командующего военно-морскими силами Китая в провинции Фуцзянь и районе Сямьнь.

Во время Северного похода НРА в ходе битвы при Лунтань 6-28 августа 1927 г. Чэнь Цзилян в течение трех часов обстреливал с кораблей позиции войск Сунь Чуаньфана, чем способствовал их поражению.

В 1928 г. Чэнь Цзилян стал главнокомандующим ВМФ Китайской Республики, а в 1932 г. переведен на должность заместителя министра ВМФ по административным вопросам и, по совместительству, командующего 1-й эскадрой.

В 1937 г., после «инцидента на мосту Лугоуцзяо», Чэнь Цзилян командовал ВМФ Китая в сражении при Цзяньнине (16 августа – 2 декабря 1937 г.), названном иностранными наблюдателями самым жесто-

В 1929 г. входил в состав отряда флотилии, принявшей 12 октября 1929 г. бой с советскими мониторами в Лахасусу. После боя ушел с остатками флотилии в Фугдин, где был потоплен в ходе боя 31 октября 1929 г. Дальнейшая судьба корабля неизвестна. Скорее всего, он был разделан на металл в 1930-х годах после оккупации Маньчжурии Японией.

ценным сражением на море с применением ВВС со времен Первой мировой войны. В ходе этого сражения устаревшие корабли ВМФ Китая были затоплены на фарватере Янцзы, а более современные приняли участие в артиллерийских боях с японскими кораблями и отражении атак японских ВВС. Планы Японии «завоевать Китай за три месяца» были сорваны. После сражения при Цзяньнине Чэнь Цзилян был произведен в вице-адмиралы. В 1940 г. его назначили главным инспектором 1-й инспекции ВМФ, организовав освидетельствование оборонительных рубежей и вооружения на рубеже Янцзы, в 1944 г. – перевели на должность начштаба ВМФ и, по совместительству, командующего 1-й эскадрой.

Чэнь Цзилян умер в 1945 г. от последствий полученных в боях ранений и, согласно его завещанию, был похоронен в бетонном саркофаге на склоне горы в Чунцине на заливном рисовом поле. 25.05.1945. Чэнь Цзилян был посмертно удостоен звания адмирала флота.

**Гань Ляньбао** (1875-1947), второе имя Ижу, родился в 1875 г. в уезде Гутянь провинции Фуцзянь.

В 1890 г. поступил в составе первого набора в Цзяннаньское военно-морское училище на класс судовождения вместе с Линь Цзяньчаном.

После окончания училища в 1896 г. последовательно занимал должность 3-го и 2-го помощника на крейсере «Наньчэнь».

В 1903 г. Гань Ляньбао получил первое назначение в качестве командира корабля, получив под командование миноносец типа «Чжан», в 1905 г. переведен командиром на канлодку «Цэдянь», в 1908 г. – на канлодку «Цзянчжэнь».

В декабре 1910 г. Гань Ляньбао был назначен командиром военно-го транспорта «Баоминь» и получил звание *фу цаньлин*.

11.11.1911, спустя месяц после начала Синхайской революции, по приказу цинского командования Гань Ляньбао вышел к важному в стратегическом отношении городу Чжэньцзян на реке Янцзы, но, вопреки приказу, перешел на сторону революционеров.

Участвовал в Северном походе в качестве командира «Баоминя», 27.05.1912 по приказу главкома ВМФ Лань Цзяньшу возглавил отряд из кораблей «Наньчэнь» и «Баоминь», с которыми патрулировал акваторию у городов Цюаньчжоу и Сямьнь в провинции Фуцзянь.

30.12.1912 был произведен в капитаны I ранга, 25.05.1914 – в контр-адмиралы. 25.12.1914 назначен командиром учебного корабля «Тунцзи», 20.02.1916 – крейсера «Хайжун».

14.03.1916 награжден орденом Тигра 3 степени, 08.04.1916 награду изменили на орден Тигра 2 степени.

В том же месяце произошло столкновение крейсера «Хайжун», которым командовал Гань Ляньбао, с зафрахтованным транспортом «Синьйю». В тот день был сильный туман и в условиях ограниченной видимости «Хайжун» протаранил транспортное судно. В результате столкновения «Синьйю» затонул, погибло более 700 человек солдат и офицеров, находившихся на борту судна. За эту аварию Гань Ляньбао 22.03.1917 был предан суду военного трибунала, смещен с должности и лишен звания.

21.10.1917 был восстановлен в звании контр-адмирала. 03.11.1918 назначен командиром транспорта «Цзиньань», а 05.07.1919 – командиром Гирин-Хэйлунцзянской речной охранной флотилии, и, по совместительству, оставлен командиром транспорта «Цзиньань».

После возвращения из России в конце 1919 г. командовал транспортом «Цзиньань». 07.06.1921 был назначен на должность командира крейсера «Хайчоу».

29.06.1922 занял пост командующего 2-й эскадрой, базировавшейся в Шанхае. 30.11.1922 был удостоен почетным титулом 5-го ранга. 17.11.1923 назначен заведующим военно-морскими училищами.

В 1933 г. находился в резерве Министерства ВМФ. После начала 2-й японо-китайской войны в январе 1938 г. был назначен кандидатом в члены военно-морского штаба в должности вице-адмирала. Умер в Нанкине в феврале 1947 г. от болезни.



Чэнь Шиин  
(Цзилян)

# Оружие массового применения, или феномен Августиновича

Александр Заблотский, Роман Ларинцев

**П**оводом для написания этой статьи стало прочтение книги М.Э. Морозова «Герои подводного фронта».<sup>1</sup> Сама книга представляет собой сборник биографий десяти командиров-подводников, добившихся максимальных результатов в годы Великой Отечественной войны. Остановимся на первой главе, посвященной командиру подводной лодки К-1 Северного флота Михаилу Петровичу Августиновичу. Мы, как и автор книги, считаем Михаила Петровича самым результативным советским подводником, командовавшим подводным минным заградителем. Но нас интересуют слагаемые успеха действий головной «катушки» и ее командира. Вот о них мы и поговорим.

В чем же секрет весьма успешных действий Августиновича и его славного экипажа? Если резюмировать сказанное автором книги, то для постановки эффективного минного заграждения надо не так уж и много: «ювелирная точность – выставленные в стороне от вражеского фарватера мины для противника безопасны, и абсолютная скрытность – ее потеря автоматически означает, что все мины будут вытралены, не причинив никакого вреда»<sup>2</sup>. Мы попробуем выяснить, насколько факты из истории боевой деятельности К-1 соответствуют цитированным выше соображениям.

Рассмотрим самый эффектный боевой эпизод из военной биографии Михаила Петровича – подрыв и гибель 6 декабря 1942 года на выставленной К-1 минной банке сразу двух сторожевых кораблей 59-й немецкой флотилии NM01 «Херускер» (Cherusker) и NM21 «Убер» (Ueber). Вот, что пишет уважаемый автор об этой постановке: «Конечно, такой успех отчасти объясняется счастливым стечением обстоятельств, но налицо было и мастерство командира «катушки». Ведь мины были выставлены скрытно, точно на судоходном фарватере, и «ожерелье»<sup>3</sup> располагалось таким образом, что при следовании по фарватеру корабли оказывались бы идущими не поперек, а вдоль линии мин – в противном случае на них не подрывалось бы два корабля»<sup>4</sup>.

Теперь посмотрим, что говорится по этому поводу в немецких документах. Автор на первых страницах книги предупредил нас, что он детально ознакомился с документами противной стороны. То есть, то, что мы сейчас будем цитировать, не должно стать для него открытием. Итак, донесение командира конвоя, в котором так не повезло окататься сторожевикам NM01 и NM21.

«Конвой состоял из следующих единиц:

- 1) тральщик M321 с командиром 22-й флотилии тральщиков на борту, он же – командир конвоя;
- 2) немецкий пароход «Ludwig» (300 брт, 7 узлов), тактический номер 1;
- 3) СКР NM01;
- 4) норвежский пароход «Valoer» (1016 брт, 7,5 узлов), тактический номер 2;
- 5) СКР NM21;
- 6) датский пароход «Glattese» (590 брт, 8 узлов), тактический номер 3;

1. Морозов М.Э. Герои подводного фронта - М., 2016

2. Морозов М.Э. Ук. соч. - С. 8

3. «Ожерелье» – изобретенный М.П. Августиновичем способ постановки мин в форме дуги сложной конфигурации

4. Морозов М.Э. Ук. соч. - С. 36

5. Выделено авторами статьи.

6. Kriegstagebuch der 59. Vorpostenflotille, 16.12.1942-1.1.1943



Командир подводной лодки К-1 М.П. Августинович у перископа, 1942 г.

7) сетевой заградитель NT10 (800 брт, 9 узлов), тактический номер 4;

8) СКР V6111.

В 20.20 М-321 прошел сигнальный пост Хоннигсвог, будучи головным в строю конвоя, идущего в кильватерном строю. Истинный курс 250 градусов. Скорость 6,5 узлов, дистанция 1,3 мили. Суда занимали места в строю как указано выше. М321 шел без параван-трала, так как обычно на этом участке трал ставился только при прохождении опасных от мин районов. Кроме того, при скорости конвоя 6,5 узлов не гарантировалась надежная работа трала.

**Курс был проложен в двух милях севернее «черного» фарватера,**<sup>5</sup> так как я считал более надежным определяться по острову Магерей в условиях переменной видимости и возможности прохождения снежных зарядов. Также следовало учитывать не поддающийся учету снос течением судов, идущих с малой скоростью»<sup>6</sup>.

Ещё раз обратим внимание, что в тексте донесения командира конвоя однозначно говорится, о том, что конвой **шел не по фарватеру**. Вероятно, кстати, поэтому, в течение двух



СКР NM01 «Cherusker», 06.12.1942 погибший на mine, выставленной К-1



**Подводная лодка К-1, Полярный, 1941-1943 гг.**

недель с момента постановки (19 ноября) мины так и не были обнаружены тральщиками противника. Дополнительным аргументом в пользу такого вывода служит тот факт, что при производстве траления катерами-тральщиками плавбазы «Бали» (Bali) 10 декабря шесть мин были подсечены также в двух милях севернее фарватера.

А вот этот пассаж про «вдоль линии мин – в противном случае на них не подорвалось бы два корабля», думаем, достоин занесения в анналы военно-морской науки. Сразу возникает вопрос, а почему тогда подорвался пятый в строю корабль, причем не самый крупный? Мы думаем, достаточно информированному историку известно немало случаев, когда несколько судов подрывались на минных линиях, стоящих под самыми различными углами к курсу конвоя. Любое маневрирование на минном поле относится к весьма рискованным занятиям, что, в общем-то, и доказано гибелью NM01. Более того, если мины ставились «ожерельем», то проложить курс «вдоль линии мин» практически невозможно. Если, конечно, не считать командира немецкого конвоя мазохистом. Можно опять обратиться к столь хорошо изученным автором немецким документам, где командир сетевого заградителя NT10 сообщает, что в момент попытки оказания помощи подорвавшемуся кораблю, NM01 находился минимум в двух кабельтовых от линии, на которой застопорили ход суда конвоя.

Чтобы не заниматься одной лишь критикой чужих версий, предложим свою. По нашему мнению, идя не по контролируемому фарватеру, конвой случайно оказался в районе постановки К-1. При этом в результате отмеченного командиром конвоя «не поддающегося учету сноса» сначала NM21, а потом и NM01 наткнулись на одну из минных банок. Основной же конвой в данном случае прошел в полосе, свободной от мин.

Теперь о скрытности постановки мин. Никто не спорит, скрытость при минной постановке важна и необходима. Но, тем не менее, она не абсолютна. В этой связи опять можно привести пример из военной биографии К-1, заставляющий, как минимум, сомневаться в категоричном заявлении, что «потеря скрытности автоматически означает, что все мины будут вытралены, не причинив никакого вреда».

Мы имеем в виду подрыв транспорта «Роберт Борнхофен» (Robert Bornhofen), произошедший 12 сентября 1942 года. Мины были выставлены нашей лодкой 6 августа. Уже 7 августа два малых тральщика R161 и R162 производят

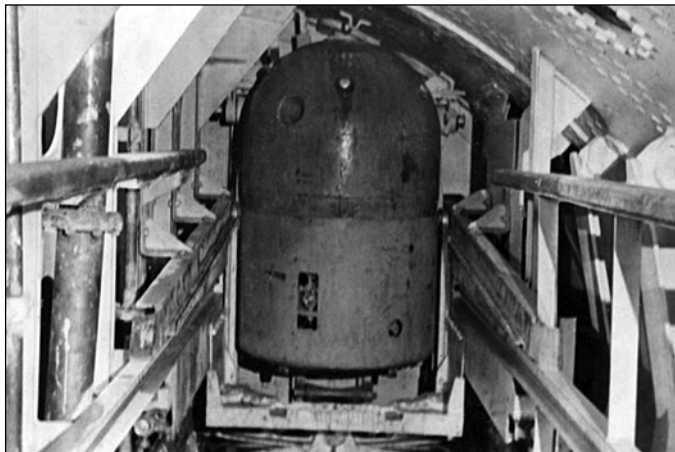
контрольное траление фарватера из Гаммерфеста в Хоннигсвог. В 14:50 тральщик R162 при выемке трала обнаруживает в нем застрявшую мину, от которой удалось освободиться. Происходит это точно на фарватере, хотя и не ясно, где именно мина была затралена. В 17:00 удаётся подсечь еще одно «изделие» в точке с координатами 70 град. 55,1 мин. с.ш. и 25 град. 59,6 мин. в.д. Уже около полуночи, на обратном пути в Гаммерфест тот же тральщик подсекает в точке 70 град. 54,6 мин. с.ш. и 25 град. 58,6 мин. в.д. еще одну мину. Минная постановка К-1 обнаружена, и, по логике М.Э. Морозова, «все мины будут вытралены, не причинив вреда». Действительно, 14 августа катера-тральщики плавбазы «Бали» вытралили еще две мины. Затем малые тральщики и катера-тральщики усиленно проверяют фарватеры, но ничего больше не находят. Тем не менее, через месяц в точке с координатами 70 град. 52,6 мин. с.ш. и 25 град. 58 мин. в.д. на mine гибнет транспорт.

В данном случае, скорее всего, свою роль сыграли большие минные интервалы в заграждении. Немцы, судя по доступным документам, вели траление фарватеров в полосе шириной примерно в одну милю. При интервале 825-1600 метров (таков интервал в этой постановке) мины вполне могли не попасть в захват трала. При этом нарушение скрытности не стало помехой достижению успеха.

Кстати, «дубль» подводной лодки К-21 (постановка 10 ноября 1941 года) тоже это подтверждает. Чем обширнее район, загражденный минами, тем больше вероятность, что судно противника все-таки на мину попадет. В море дороги не размечены, есть снос, есть естественные человеческие ошибки, есть, наконец, гидрологические особенности бассейна с приливными течениями и явлением горизонтальной покладки<sup>7</sup>. Эти факторы суммировались, транспорт и подорвался. В нашем случае немцы, судя по всему, вытралили центральную часть заграждения, а крайняя южная банка или даже одиночная мина осталась.

Вот еще один интересный факт. В донесении командира конвоя, в составе которого шел подорвавшийся на мине, выставленной К-1, «Роберт Борнхофен», сказано буквально следующее: «Характер взрыва и последовавший затем выброс пламени позволяют утверждать, что речь не может<sup>8</sup> идти ни о взрыве мины, ни о взрыве торпеды». Эту цитату мы привели не для того, чтобы опровергнуть устойчивую версию. Просто мы хотим подчеркнуть, что отвергать некоторые успехи минных постановок других наших подводных лодок только на основании мнения участников этих событий с немецкой стороны, мягко скажем, опрометчиво.

Так или иначе, М.П. Августиневич был и остается самым результативным командиром подводного минзаса ВМФ



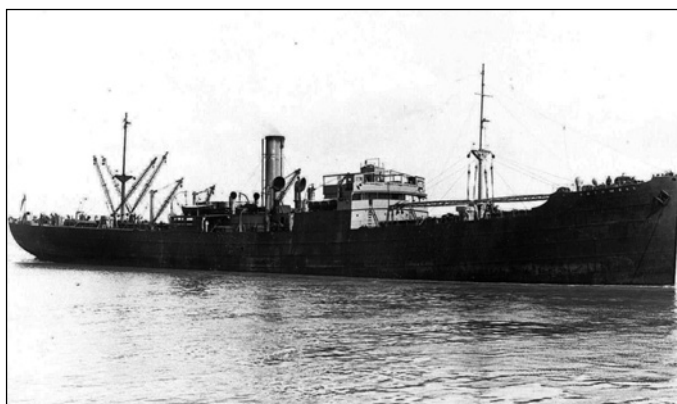
**Мина ЭП в минно-балластной цистерне подводной лодки типа «К»**

7. Покладка – горизонтальный снос и изменение углубления погруженного в жидкость заякоренного тела под воздействием течения.

8. Выделено авторами статьи.

**Минные постановки подводными лодками Северного флота в 1941-1942 годах**

Лодка	Минных постановок	Выставлено мин	Потоплено/повреждено судов	Удельный расход мин
<b>1941 год</b>				
K-1	2	34	2	17
K-2	1	13	-	-
K-3	1	20	1	20
K-21	1	20	2	10
K-22	1	20	-	-
K-23	2	40	1	40
<b>1942 год</b>				
K-1	6	110	6	18
K-2	1	20	-	-
K-3	-	-	-	-
K-21	1	20	-	-
K-22	-	-	-	-
K-23	1	20	-	-

**СКР NM21 «Убер», погибший на mine, выставленной K-1****Транспорт «Роберт Борнхофен», 12.09.1942 подорвавшийся на минах, выставленных K-1**

СССР. Естественно, возникает вопрос: а почему же, при прочих равных условиях, не добивались таких успехов командиры других лодок? Ну, во-первых, добивались. Как мы писали чуть выше, на минах, поставленных K-21 в ноябре 1941 года, с разницей более чем в полгода погибли транспорт и противолодочный корабль. По удельному расходу мин на один подрыв (10 выставленных мин на потопленный корабль) А.А. Жуков, тогдашний командир K-21, занял первое место. У М.П. Августиновича этот показатель – 17 мин в 1941 году, и 18 – в 1942 году. Не зря «возили» мины K-3 и K-23. Кстати, последняя, видимо, действительно точно поставила минную банку на подходном фарватере к Киркенесу. Настолько точно, что тральщик М-22 наткнулся на мину форштевнем.

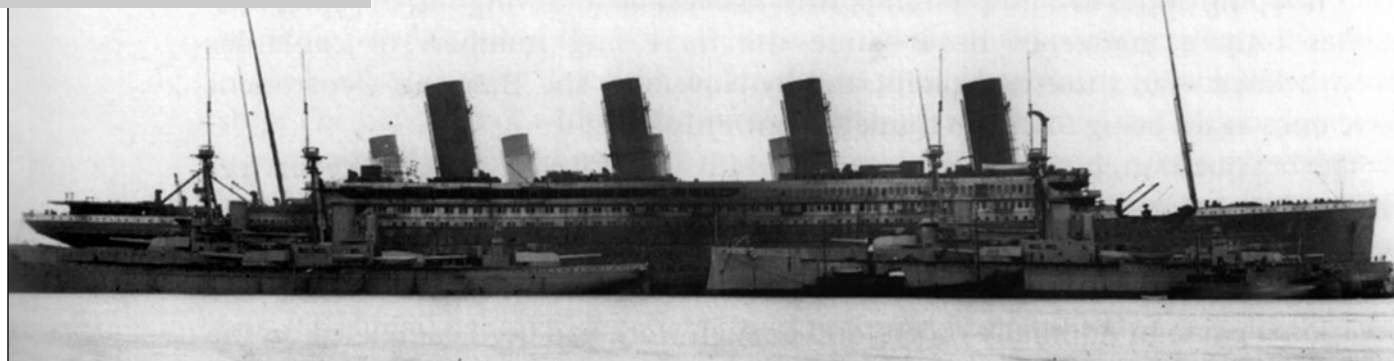
9. Морозов М.Э. Ук. соч. - С. 36-37

Во-вторых, условия оказались не равными. Мы не зря внесли в заголовок фразу о «массовом применении» минного оружия. Успех минной постановки балансирует на грани между искусством и статистикой. Так вот статистика у K-1 была, не в пример другим лодкам, значительно лучше. В 1942 году она выставила мин в два раза больше, чем все остальные «катюши» Северного флота вместе взятые. Надо еще учесть, что K-3 и K-22 в этом году мин не ставили совсем. Остальные подводные крейсера выходили на постановки по одному разу, причем K-21 из-за плохой организации штурманской службы на корабле произвела постановку... где-то в Лоппском море.

Предыдущий абзац написан не просто так. Между делом Мирослав Эдуардович упрекнул не названных «других» командиров (то есть, можно считать, всех, имеющих меньшее число побед) советских подводных заградителей в недостаточном рвении при выполнении боевых заданий.<sup>9</sup> Однако, факты, в том числе и столь хорошо известные автору книги документы противника оснований для таких суровых выводов не дают.

Успехи М.П. Августиновича несомненны, но в их основе лежат не те простые ответы, что даны М.Э. Морозовым в своей книге. Безо всякого намерения умалить командирские способности Михаила Петровича, рискнем предположить, что большей части своих успехов он обязан как вполне рациональной теории вероятности, так и неподдающемуся никакому измерению военному счастью.

**Награждение экипажа подводной лодки K-1, Полярный, 27 июля 1942 г.**



Верфь «Харланд энд Вольф». У борта достраивающегося лайнера «Британик» два «фальшивых линкора»: «Коллингвуд» (слева) и «Сент-Винсент» (справа). За «Британиком» виднеются дымовые трубы «Олимпиа»

## Овцы в волчьих шкурах

**В**ечером 30 мая 1915 г. командир находящейся на позиции в Эгейском море немецкой подводной лодки UB-8 капитан-лейтенант Эрнст фон Фойгт смотрел и не верил своим глазам (а возможно, даже ущипнул себя пару раз, чтобы проснуться) – ему повстречалась добыча, о которой мог мечтать любой подводник: новейший линейный крейсер «Тайгер», причем без всякого сопровождения и идущий с черепашной скоростью... Перспектива отправить на дно столь заманчивую цель заставила немца проигнорировать обнаруженные вскоре пять груженных транспортов. Торпедная атака в полигонных условиях, взрыв, и... Да, «Тайгер» начал неспешно тонуть, но вот как-то странно – на ровном киле, практически без крена и дифферента. Так боевые корабли не тонут... Окончательно фон Фойгт понял, что дело нечисто, когда рядом с медленно тонущим «Тайгером» были замечены... нет, не спасательные шлюпки. Орудийные башни. Весом под 100 т. Сброшенные взрывом. И они ПЛЫЛИ. Покачиваясь. Игриво задрав орудийные стволы в небо. Только после этого инцидента руководство германского флота поняло, что стало жертвой британской мистификации...

Идея ввести противника в заблуждение относительно мест базирования линейного флота и его общей численности родилась в горах на выдумки голове Первого лорда Адмиралтейства Уинстона Черчилля в начале осени 1914 г. Согласно его задумке, если в германском морском штабе не будут в курсе истинного местоположения британских линейных сил, перед Гранд Флитом могут открыться широкие возможности – маневр силами, оставшийся в тайне для противника, например, переброска части сил на другой театр – на то же Средиземное море.

Для реализации этой идеи предполагалось замаскировать под линкоры и линейные крейсера несколько крупных пароходов. Для придания последним сходства с военными кораблями предполагалось соорудить фальшивые надстройки, дымовые трубы и орудийные башни из дерева и парусины. Поскольку грузовые пароходы в порожнем состоянии имели несвойственный военным кораблям высокий борт, их требовалось догружать балластом (преимущественно каменным) до необходимой осадки. Переоборудованные таким образом суда включались в состав Вспомогательного Королевского флота (Royal Fleet Auxiliary – RFA) под обозначением «линкоры вспомогательного флота» (RFA Battleships) и должны были размещаться в пунктах базирования флота (например, в Скапа-Флоу), а также совершать переходы между базами – как самостоятельно, так и в составе Гранд Флита. Для проведения переоборудования была

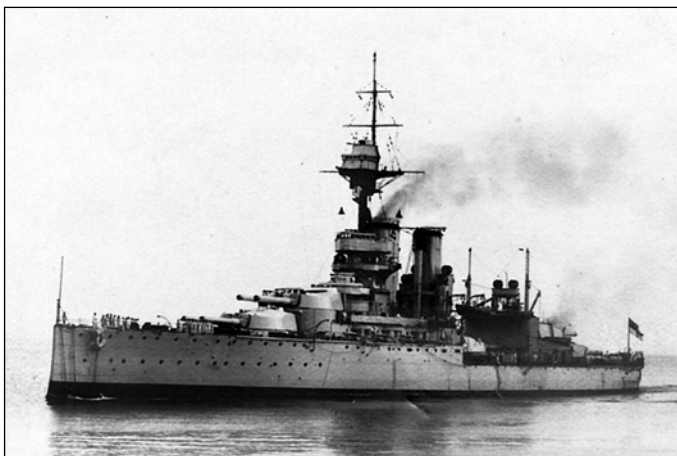
избрана верфь «Харланд энд Вольф» (Harland & Wolff) в Белфасте, как не занятая на тот момент военным кораблестроением. Ответвчать за проведение работ, а также командовать эскадрой специального назначения (Special Service Squadron) назначили капитана торгового флота Херберта Хэддока (Herbert James Haddock), получившего чин commodore.

Программу по переоборудованию первых 10 кораблей утвердили 21 октября 1914 г., выбрав для этой цели паро-

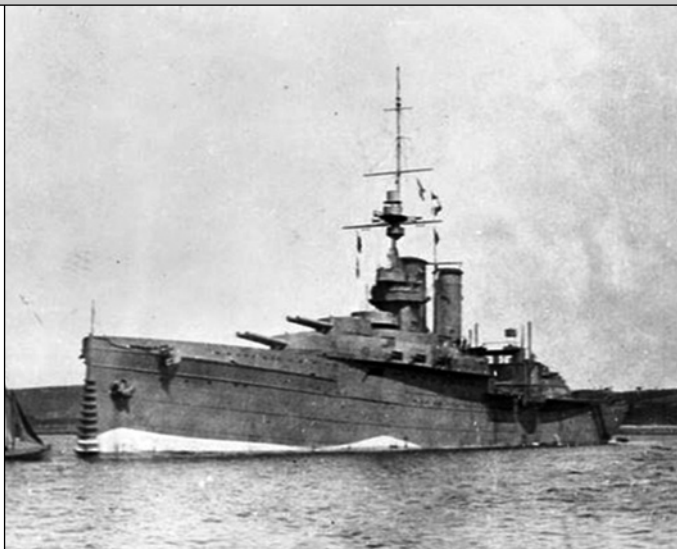


**Херберт Джеймс Хэддок** (27.01.1861 – 04.10.1946), в молодости служил в Королевском флоте, но в чине лейтенанта оставил службу и связал свою жизнь с компанией «Уайт Стар лайн», довольно быстро двигаясь по служебной лестнице вверх. Последовательно командовал лайнерами «Британик», «Германик», «Кедрик» и «Океаник». Первый капитан печально известного «Титаника». Накануне первого рейса компания провела «капитанскую» рокировку, переведя на «Титаник» с «Олимпиа» капитана Смита, отправив на его место Хэддока. Последний командовал «Олимпиком» до начала Первой мировой и успел отличиться во время неудачной операции по спасению подорвавшегося на мине дредноута «Одэйшес», пытаясь буксировать поврежденный корабль. После того, как «Олимпик» оказался на верфи в Белфасте для переоборудования, временно освободившегося Хэддока привлекли к программе по перестройке торговых судов в «овцы в волчьей шкуре». В 1915 г. глава холдинга ИММ (International Mercantile

Marine), которому принадлежали как верфь в Белфасте, так и «Уайт Стар лайн», пытался вернуть одного из своих лучших капитанов на только что достроенный в качестве госпитального судна лайнер «Британик», но Адмиралтейство воспротивилось и оставило Хэддока командовать Эскадрой специального назначения.



«Эйджекс»: оригинал (вверху) и макет (внизу)



ходы «Сити оф Оксфорд», «Мичиган», «Монтесума», «Рутения», «Тиролия», «Оруба», «Маунт Ройял», «Монткальм», «Кронпринцессин Сесиль» и «Пертшир», которым предстояло стать «линкорами» «Сент-Винсент», «Коллингвуд», «Айрон Дюк», «Кинг Джордж V», «Центурион», «Орион», «Марлборо», «Одейшес», «Эйджекс» и «Вэнгард». Большая часть из них были выкуплены Адмиралтейством сразу, хотя часть судов юридически перешла в собственность короны лишь летом 1915 г. Особняком в этом ряду стоял бывший германский пароход «Кронпринцессин Сесиль», реквизированный с началом войны. Вскоре за «линкорами» последовали «линейные крейсера» – в начале ноября 1914 г. была утверждена программа перестройки еще четырех пароходов. «Сивик», «Манипур», «Патрисиян» и «Мерион» должны были стать «Куин Мэри», «Индомителом», «Инвинсиблом» и «Тайгером».

Работы в Белфасте велись ударными темпами, и месяц спустя первая пара «линкоров» была готова: 4 декабря «Сент-Винсент» и «Коллингвуд» неспешно направились к месту своей новой службы – в Скапа-Флоу, куда и прибыли три дня спустя. За ними последовали остальные поддельные линкоры, и к марту 1915 г. программа была полностью выполнена. На Скапа-Флоу базировалась «фальшивая эскадра» из 14 единиц под командованием коммодора Хэддока.

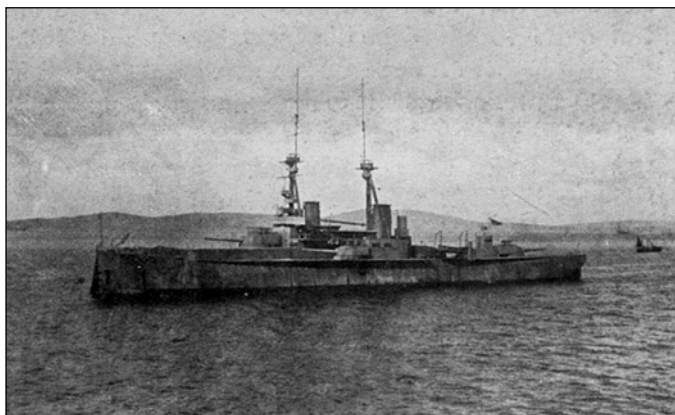
Командующий Гранд Флитом, адмирал Джеллико, впрочем, довольно быстро разочаровался в подобном «усилении» Гранд Флита.:

«7 декабря в Скапа-Флоу пришли пароходы «Мичиган» и «Сити оф Оксфорд», замаскированные под военные ко-

рабли. Вместе с еще несколькими так же переоборудованными судами их свели в «эскадру специального назначения» под командованием коммодора Хэддока. Маскировка под военные корабли была выполнена довольно тщательно, что, вероятно, потребовало больших расходов. Ценность этих судов могла оказаться весьма высокой, но только в том случае, если бы для переделки избрали пароходы с большей скоростью хода. В реальности же лучшие ходы выдавали 9-10 узлов, в полном же составе эс-



«Центурион»



Один из кораблей Хэддока в гавани Скапа-Флоу, март 1915 г.



«Орион»

## Линкоры Королевского вспомогательного флота (Battleship RFA)

№1 «Сент-Винсент» (St Vincent), он же «Сити оф Оксфорд» (City of Oxford) постройки 1882 г., 4026 брт.

Грузопассажирский пароход компании «Сити лайн». Приобретен Адмиралтейством 28.10.1914 и направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены 4 декабря 1914 г., три дня спустя прибыл в Скапа-Флоу. В июле 1915 г. переоборудован в носитель привязных аппаратов легче воздуха, позднее – в судно снабжения. В 1917 – 1918 гг. служил в Восточном Средиземноморье. В 1919 г. продан частному владельцу, сдан на слом в 1924 г.

№2. «Коллингвуд» (Collingwood), он же «Мичиган» (Michigan) постройки 1887 г., 4982 брт.

Грузопассажирский пароход компании «Уоррен лайн». Приобретен Адмиралтейством 28.10.1914 и направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены 4 декабря 1914 г., три дня спустя прибыл в Скапа-Флоу. В декабре 1915 г. переведен в Эгейское море. В ночь на 01.01.1916 затоплен в гавани Мудроса (о. Лемнос) в качестве волнолома. После войны поднят и сдан на слом.

№3 «Айрон Дюк» (Iron Duke), он же «Монтезума» (Montezuma) постройки 1899 г., 7345 брт, 13 уз.

Грузопассажирский пароход компании «Элдер». Реквизирован Адмиралтейством и 02.11.1914 направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. 07.07.1915 выкуплен Адмиралтейством и перестроен в танкер, название изменено на «Абадол» (Abadol), в феврале 1917 г. переименован в «Оаклиф» (Oakleaf). Потоплен подводной лодкой UC-41 25.07.1917 (жертв нет).

№4. «Кинг Джордж V» (King George V), он же «Рутения» (Ruthenia) постройки 1900 г., 7392 брт, 13 уз.

Грузопассажирский пароход, до 1906 г. назывался «Лэйк Чамплейн» (Lake Champlain), принадлежал компании «Канадиен Пасифик». Реквизирован Адмиралтейством и 01.11.1914 направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены 17 декабря 1914 г.\*, после чего корабль направлен в Скапа-Флоу. С середины 1915 г. использовался как судно снабжения, с 1916 г. – как танкер. После войны переведен в Сингапур, где использовался в качестве нефтеналивной баржи. При падении Сингапура 16.02.1942 в затопленном состоянии достался японцам, поднят, отремонтирован и эксплуатировался под названием «Чоран Мару» (Choran Maru). В 1945 г. вернулся под британский контроль, разобран на металл в 1949 г.

№5. «Центурион» (Centurion), он же «Тиролия» (Tyrolia) постройки 1899 г, 7550 брт, 13 уз.

Грузопассажирский пароход, до 1906 г. назывался «Лэйк Эри» (Lake Erie), принадлежал компании «Канадиен Пасифик». Реквизирован Адмиралтейством и в октябре 1914 г. направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. После расформирования Эскадры специального назначения использовался для перевозки войск и снабжения. Куплен Адмиралтейством в июне 1916 г., переоборудован в танкер и переименован сперва в «Саксол» (Saxol), а незадолго до введения в строй – в «Аспенлиф» (Aspenleaf). 30.12.1916 подорвался на mine в Ла-Манше, но остался на плаву (жертв не было). Отремонтирован. В 1921 г. Продан компании «Англо-Саксон Петролеум» и переименован в «Пригонию» (Prygonia). Продан на слом в 1925 г.

№6. «Орион» (Orion), он же «Оруба» (Oruba) постройки 1889 г., 5852 брт, 14 уз.

Пассажирский пароход компании «Роял мэйл». Куплен Адмиралтейством 28.10.1914 и направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. В декабре 1915 г. переведен в Эгейское море. В ночь на 01.01.1916 затоплен в гавани Мудроса (о. Лемнос) в качестве волнолома.

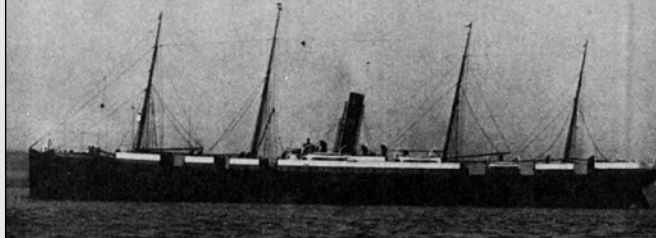
№7. «Марлборо» (Marlborough), он же «Маунт Ройял» (Mount Royal) постройки 1898 г., 8747 брт, 12 уз.

Грузовой пароход компании «Элдер». Реквизирован Адмиралтейством и направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. После расформирования Эскадры специального назначения переоборудован в танкер в 1915 г. и переименован в «Рангол» (Rangol). Куплен Адмиралтейством 10.07.1916 и переименован в «Мэйпллиф» (Mapleleaf). В 1920 г. продан компании «Бритиш танкерс» и переименован в «Бритиш Мэйпл» (British Maple). Сдан на слом в декабре 1932 г.

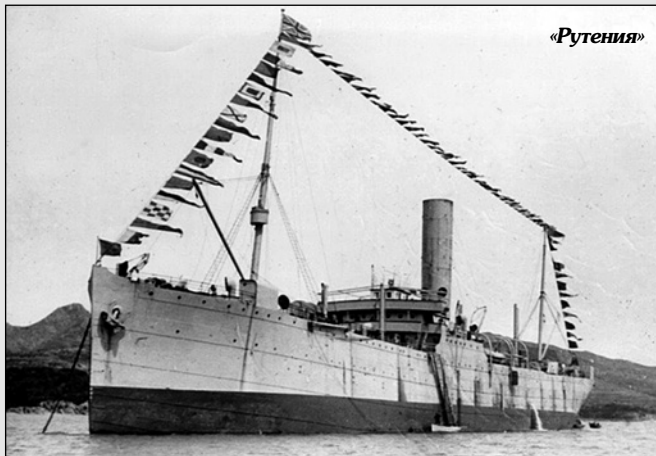
«Сити оф Оксфорд»



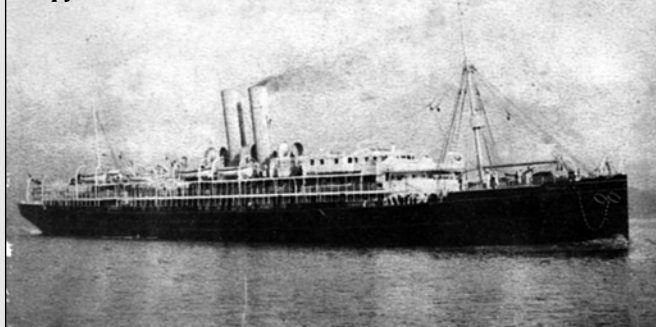
«Мичиган»



«Рутения»



«Оруба»



«Маунт Роял»



\* По другим сведениям – в начале марта 1915 г.

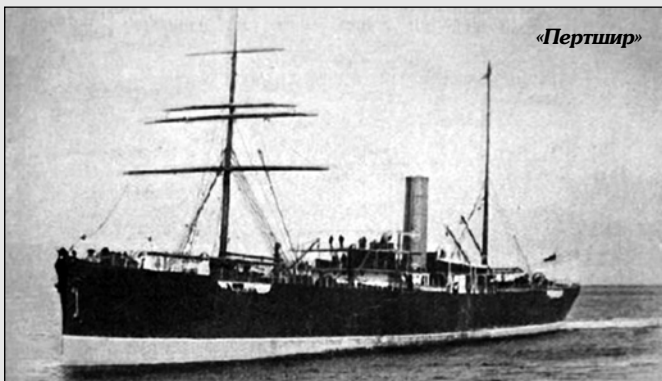
«Монткальм»



«Кронпринцессин Сесиль»



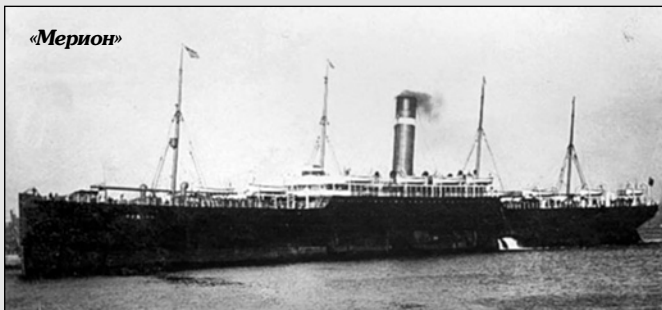
«Пертшир»



«Цевик»



«Мерион»



№8. «Одейшес» (Audacious), он же «Монткальм» (Montcalm) постройки 1897 г., 6983 брт, 12,5 уз. Грузовой пароход компании «Элдер». Реквизирован Адмиралтейством и направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. Куплен Адмиралтейством 29.01.1916, переоборудован в танкер, 18.11.1916 переименован в «Кренелла» (Crenella). В 1923 г. продан частному владельцу и переименован в «Рей Альфонсо» (Rey Alfonso). Впоследствии еще несколько раз менял владельцев и название – «Англо Норсе» (Anglo Norse) и «Полар Чиф» (Polar Chief). В 1941 г. реквизирован Министерством транспорта (Ministry of War Transport), переименован в «Эмпайр Чиф» (Empire Chief) и использовался для перевозок. В 1946 г. возвращен владельцу и под названием «Полар Чиф» служил до 1952 г., когда был сдан на слом.

№9. «Эйджекс» (Ajax), он же «Кронпринцессин Сесиль» (Kronprinzessin Cecilie) постройки 1905 г., 8689 брт, 14,5 уз. Пассажирский пароход немецкой компании «Гамбург-Америка лайн». В августе 1914 г. находился в британском Фалмуте, где и был реквизирован Адмиралтейством и направлен 01.11.1914 в Белфаст на переоборудование. Работы завершены в марте 1915 г. Являлся флагманом коммодора Хэддока. В январе 1916 г. перестроен в вспомогательный крейсер «Принсес» (HMS Princess) и переведен из состава вспомогательного флота в боевой (вооружение восемь 152-мм орудий и две 6-фунтовых зенитки). Служил в составе 10-й эскадры крейсеров и базировался в Шотландии. В июле 1917 г. привлекался к патрулированию в водах, омывающих Южную Африку. В 1923 (или 1926) г. сдан на слом.

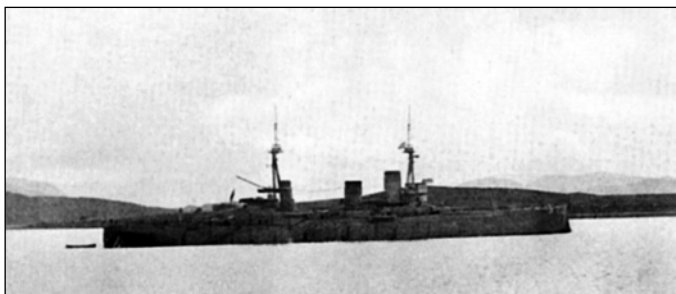
№10. «Вэнгард» (Vanguard), он же «Пертшир» (Perthshire) постройки 1893 г., 5865 брт, 12 уз. Грузопассажирский пароход компании «Элдерсли Мартин Стимшип Ко». Реквизирован Адмиралтейством и 28.10.1914 направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. После расформирования Эскадры специального назначения в 1915 г. куплен Адмиралтейством и переоборудован в танкер. С 1922 г. – судно снабжения. Продан на слом в Италию 26.02.1934.

№11. «Куин Мэри» (Queen Mary), он же «Сивик» (Cevic) постройки 1893 г., 8315 брт, 13 уз. Пассажирский пароход компании «Осеаник стим навигейшн Ко». Реквизирован Адмиралтейством и 01.12.1914 направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. После расформирования эскадры специальной службы в 1915 г. куплен Адмиралтейством и переоборудован в танкер и переименован в «Бэйол» (Bayol), в 1917 г. переименован в «Бэйлиф» (Bayleaf). В 1920 г. продан компании «Англо Саксон Петролеум Ко» и переименован в «Пирула» (Pyruia). Сдан на слом в октябре 1933 г.

№12. «Индомитебл» (Indomitable), он же «Манипур» (Manipur) построен в 1906 г., 7654 брт, 10,5 уз. Грузопассажирский пароход компании «Брокленк». Реквизирован Адмиралтейством и в ноябре 1914 г. направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. В сентябре 1916 г. переоборудован в плавмастерскую и переименован в «Сандхерст» (Sandhurst). В 1916-1918 гг. служил в Скапа-Флоу. В годы Второй мировой служил сперва как плавмастерская, с 1941 г. – как плавбаза. Сдан на слом в 1946 г.

№13. «Инвинсибл» (Invincible), он же «Патрисиан» (Patrician) построен в 1901 г., 7474 брт, 13 уз. Грузовой пароход. Реквизирован Адмиралтейством и 30.11.1914 направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. В 1915 г. куплен Адмиралтейством, переоборудован в танкер и переименован в «Таракол» (Tarakol), в 1917 г. переименован в «Вайнлиф» (Vineleaf). В 1920 г. продан компании «Бритиш Танкерс» и переименован в «Бритиш Вайн» (British Vine). Сдан на слом в июле 1935 г.

№14. «Тайгер» (Tiger), он же «Мерион» (Merion) построен 1902 г., 11 621 брт, 14 уз. Пассажирский лайнер компании «Америкен лайн». Реквизирован Адмиралтейством и 01.12.1914 направлен на переоборудование в Белфаст. Работы завершены в марте 1915 г. Вечером 29 мая 1915 г. торпедирован в Эгейском море немецкой подводной лодкой UB-8 и затонул более чем через сутки, в ночь на 31 мая. Из 117 членов экипажа погибли четверо. Формально выкуплен Адмиралтейством 30.05.1914.



**«Манипур» в роли «Индомитебла»**



**Псевдо-«Тайгер»**

кадра едва держала 7-узловый ход. Действовать с Гранд Флитом – не может. Найти им применение в водах метрополии затруднительно».

Не имея возможности использовать корабли Хэддока совместно с настоящими дредноутами, Адмиралтейство перевело их в Лох-Ив в расчете на то, что германская разведка будет введена в заблуждение подобным «разделением» главных сил британского флота. Но, похоже, немцы сей факт просто прошляпили. Джеллико оказался прав – в водах, омывающих Британию, «линкорам вспомогательного флота» действительно делать было нечего. Но можно попробовать на Средиземном море, где вовсю набирала обороты Дарданелльская кампания...

Решение об отправке двух «линейных крейсеров» в восточную часть Средиземного моря было принято в январе 1915 г., когда план кампании еще только разрабатывался. Впрочем, присутствие настоящего линейного крейсера («Инфлексибла») тоже предусматривалось – хотя выход «Гебена» из Дарданелл представлялся маловероятным, угроза его появления в игре оставалась. Для того, чтобы свести ее к минимуму, в компанию к «Инфлексиблу» и направлялись псевдо-«Тайгер» и «Индомитебл» в расчете на то, что при соотношении один к трем немцы рисковать не станут.

В конце февраля 1915 г. «Мерион» и «Манипур» с соблюдением всех мер предосторожности направились из Англии в Средиземное море, следуя чуть в стороне от обычного маршрута, связывающего порты Британии с Гибралтаром. Такое необычное решение диктовалось соображениями секретности – два линейных крейсера, идущих со скоростью, заметно уступающей ходу самого заштатного трампа, не могли не вызвать подозрений. Из тех же соображений проход Гибралтарского пролива подгадали к темному времени суток. Наконец, 5 марта 1915 г. оба «линейных крейсера» бросили якорь в гавани о. Тенедос, но почти сразу же отправились к турецкому побережью с целью «обнаружить» себя – на 18 марта новым командующим союзного флота де Робекком планировалась генеральная атака Дарданелл и требовалось оперативно донести до турок и немцев, что «Гебену» лучше не высовываться.

Сработало. Появление «Тайгера» у Дарданелл стало для защитников неприятным сюрпризом. При штурме 18 марта трехтрубный линейный крейсер якобы замечался с турецких береговых батарей. И хотя впоследствии стало

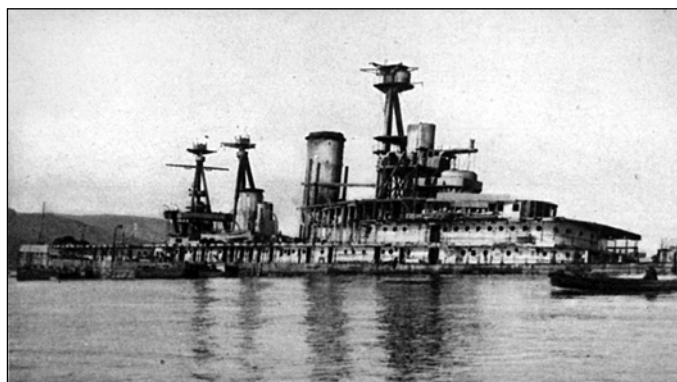
известно, что никакого «Тайгера» в проливе тогда не было, на диораме в музее Кемаля Ататюрка, посвященной бою 18 марта и подвигу капрала Сейит Али Чабук с батареи форта «Румели Меджидие», на заднем плане хорошо различим силуэт «Тайгера»...

Последствия неудачной атаки 18 марта стали для союзников если и не катастрофическими, то весьма болезненными – помимо потери нескольких броненосцев, у них оказался тяжело поврежден единственный настоящий линейный крейсер «Инфлексибл». В умах британских штабных чинов над Дарданеллами вновь поднялась тень «Гебена». Оставалось только «форсить» у турецкого побережья «Мерионом» и «Манипуром»...

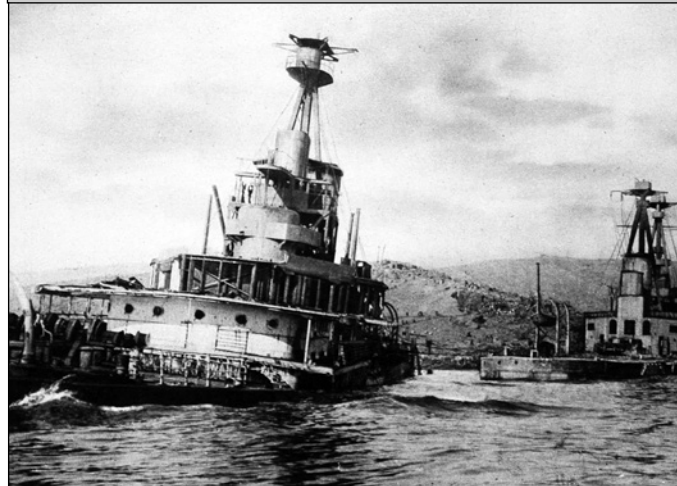
Увы, «Тайгер»-«Мерион» постигла, как ныне модно говорить, «мгновенная карма» – спустя всего десять дней после неудачного штурма Дарданелл, он попался в Эгейском море на глаза фон Фойгту. Что было дальше, вы уже знаете.

Пожалуй, на этом печальном событии эпопею британских «овец в волчьей шкуре» можно считать завершенной – хотя формально соединение Хэддока и продолжало числиться «боеспособным», уже с лета 1915 г. часть его «линкоров» понемногу стали изымать для переделки в танкеры и суда снабжения. Окончательно Эскадру специального назначения расформировали в октябре 1915 г. В ряде источников указывается, что последний опыт использования «фальшивых линкоров» относится к декабрю 1915 г., когда на Средиземное море перешли «Коллингвуд» и «Орион», однако при этом забывается, что отправились они туда с единственной целью – стать частью волнолома в гавани Мудроса.

И вместо эпилога: цена затеи Черчилля – 4 человеческие жизни и около миллиона фунтов стерлингов. Впрочем, это была не самая дорогая из его затей...



**Остовы «Ориона» (на переднем плане) и «Коллингвуда» в гавани Мудроса**





Диораме в музее Кемала Ататюрка, посвященная бою 18 марта и подвигу капрала Сейит Али Чабука с батареей форта «Румели Меджидие», в одиночку подносившего к орудию 240-мм снаряды. На заднем плане хорошо различим силуэт британского линейного крейсера «Тайгер». Вот только этого корабля не было у Дарданелл ни в марте 1915 г., ни позднее... Турки ошиблись? И да, и нет. А ответ - в статье «Овцы в волчьих шкурах».

АЛЬБОМ  
ВНУТРИ

УНИКАЛЬНЫЕ  
МАТЕРИАЛЫ

# ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ

С. Е. ВИНОГРАДОВ

5

ПЯТЫЙ РИМ



Книга ведущего отечественного специалиста по истории тяжёлых артиллерийских кораблей начала XX столетия, кандидата исторических наук, старшего научного сотрудника Центрального музея Вооружённых Сил МО РФ С. Е. Виноградова посвящена «Императрице Марии» — кораблю короткой, но яркой судьбы. Вступление этого линкора в строй летом 1915 г. стало вехой в боевой деятельности Черноморского флота, обеспечило качественное превосходство над противником и дало возможность свободно осуществлять любые операции на всей акватории Чёрного моря.

Впервые на обширной документальной основе детально исследуются обстоятельства пожара и взрыва линкора в Севастополе 7 (20) октября 1916 г., подробно описывается происшедшее на дредноуте, борьба экипажа за живучесть корабля и его гибель. Приводятся материалы расследования комиссий Черноморского флота и Морского министерства, их выводы; рассматриваются многочисленные версии причины пожара и взрыва, анализируются действия командования и моряков линкора в процессе катастрофы. Подробно освещается операция по выемке из затопленного корабля боезапаса, подъёму на поверхность корпуса линкора и его орудийных башен.

Уникальная по охвату материала, созданная на основе документов из 7 армеев (в т.ч. Великобритании, Германии и США), редких рукописных материалов из музеев и библиотек, эта работа охватывает каждую грань истории «Императрицы Марии» — политику и военно-морскую стратегию, технику и технологию, боевое применение, трагедию корабля и его подъём на поверхность, закрывая тем самым тему легендарного дредноута.



Индекс 84963