

Черницкий К.Э

**Башенные канонерские
лодки типа "Шквал" для
среднего течения реки Амур**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84
К11

К11 **К.Э Ч.**
Башенные канонерские лодки типа "Шквал" для среднего течения реки Амур
/ Черницкий К.Э – М.: Книга по Требованию, 2022. – 177 с.

ISBN 978-5-521-30050-1

ISBN 978-5-521-30050-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

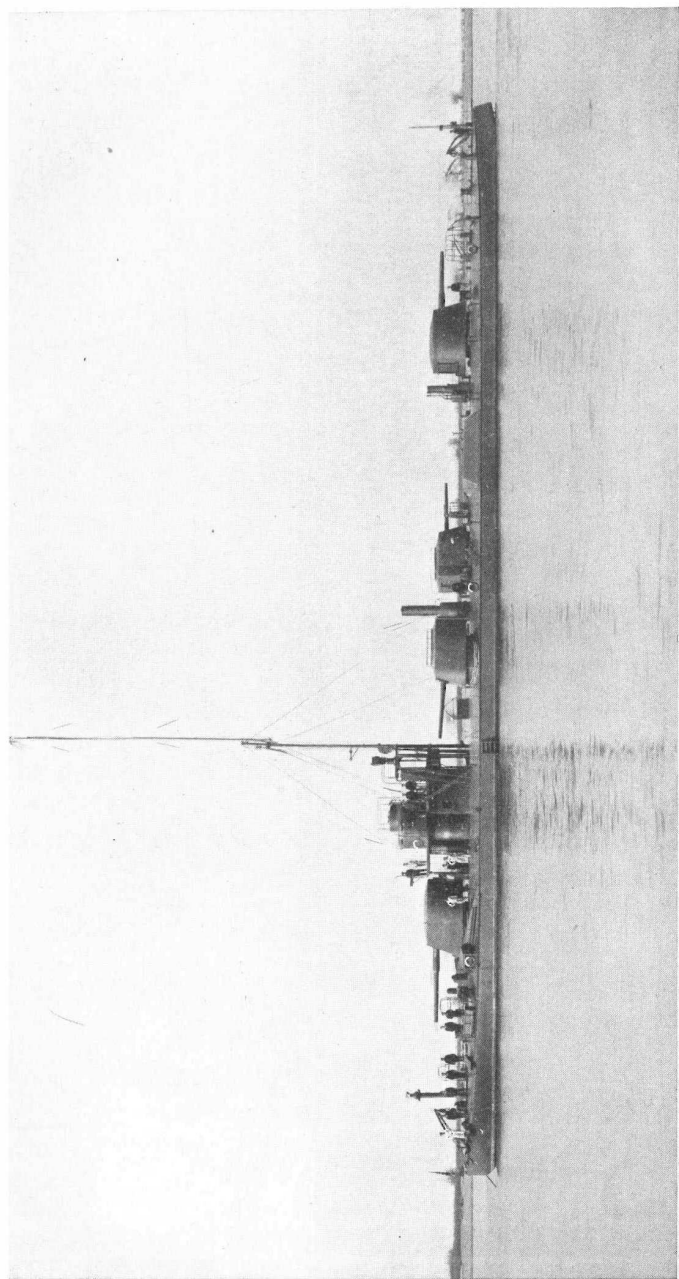
Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint



12 Мая 1907 года Особымъ Комитетомъ по организации прибрежной обороны былъ заключенъ договоръ съ Правленіемъ Балтійскаго Судостроительнаго и Механическаго завода на постройку для Морского Министерства восьми канонерскихъ лодокъ съ окончательной сдачей ихъ на рѣкѣ Амурѣ.

Къ работамъ по постройкѣ приступлено 14 Іюля 1907 года.

Предварительно всѣ части корпусовъ лодокъ собирались на болтахъ въ Петербургѣ, а затѣмъ въ разобранномъ видѣ корпуса семи канонерокъ были отправлены на рѣку «Шилка», для окончательной сборки на временно-устроенной Балтійскимъ заводомъ сборочной верфи близъ Стрѣтенска.

Спускъ на воду этихъ семи канонерскихъ лодокъ состоялся 28 и 29 Іюня 1909 года, послѣ чего онѣ были отбуксированы въ Осиповскую протоку близъ города Хабаровска для достройки, установки механизмовъ и артиллеріи.

Одна изъ канонерокъ—«Шквалъ» была спущена на воду въ Петербургѣ 26 Іюня 1908 года и, послѣ серіи испытаній ея механизмовъ, осенью 1909 года была отправлена въ разобранномъ видѣ на мѣсто окончательной сборки въ Осиповской протоку. Вторичный спускъ ея на воду состоялся 5 Іюня 1910 года.

Приказомъ по Морскому вѣдомству отъ 28 Апрѣля 1908 года за № 95 объявлено, что ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ въ 21 день Апрѣля 1908 года Высочайше повелѣть соизвоилъ строящіяся на Балтійскомъ заводѣ

канонерскія лодки для средняго теченія рѣки Амуръ
включить въ списки судовъ флота, присвоить имъ на-
именованія:

1 — «Шквалъ».

2 — «Штормъ».

3 — «Смерчъ».

4 — «Гроза».

5 — «Вихрь».

6 — «Тайфунъ».

7 — «Вьюга».

8 — «Ураганъ».

Окончательная сдача всѣхъ канонерскихъ лодокъ
состоялась на рѣкѣ Амурѣ въ навигацію 1910 года.

Главные размѣренія и элементы.

Наибольшая длина	232'7"
Наибольшая ширина	42'
Длина по грузовой ватерлинии.	227'
Среднее углубленіе въ полномъ грузу (теоретич.)	4'7"
Соотвѣтствующее водоизмѣщеніе	963,9 тоннъ.
Площадь грузовой ватерлинии.	8038,4 кв. фута.
Площадь погруженной части $\boxtimes$ (58 шпангоута)	190 кв. фута.
Число тоннъ на 1" осадки	18,6
Центръ величины отъ $\boxtimes$ на	4',42 въ корму.
Центръ величины надъ килемъ	2,4'
Возвышеніе центра тяжести лодки надъ килемъ.	7'
Возвышеніе центра тяжести лодки надъ центромъ величины	4,6'
Центръ тяжести лодки отъ $\boxtimes$ въ корму на.	4',58
Поперечная метацентрическая высота.	24',7
Продольная	795',4
Моментъ измѣняющій дифферентъ на 1"	275 тонно-фута.
Моментъ измѣняющій кренъ на 1°	396,5 " "
Коэффициентъ грузовой ватерлинии α	0,86
" водоизмѣщенія δ	0,77

Высота надводного борта при сере-	
динѣ	2',5"
Скорость хода	11 узловъ.

Раіонъ плаванія:

При полной скорости (11 узловъ) .	2000 миль.
При скорости отъ 8 до 9 узловъ. .	3000 миль.

Система набора корпусовъ канонерскихъ лодокъ продольно клѣтчатая (бракетная), то есть листы и угольники стрингеровъ идутъ непрерывно, шпангоуты-же состоятъ изъ рамокъ, вставляемыхъ между стрингерами.

Въ предѣлахъ отдѣленій главныхъ двигателей Дизеля и моторовъ (между 69 и 87 шпангоутами) имѣется нѣкоторое отступленіе отъ указанной системы, состоящее въ томъ, что два среднихъ стрингера разрѣзаются 69 и 87 шпангоутами.

Схема даетъ наглядное изображеніе дѣленія набора.



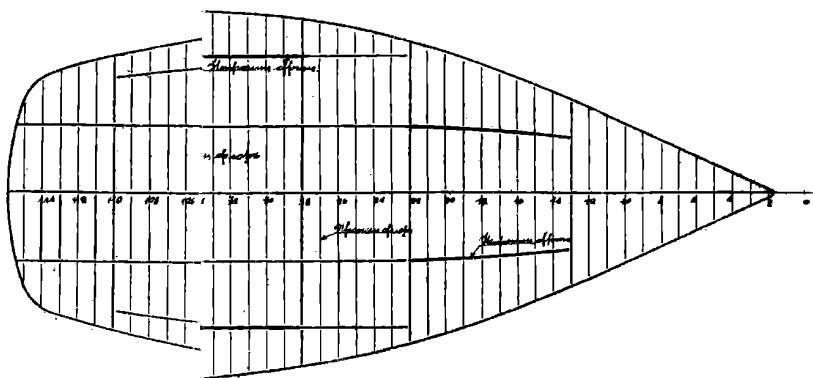
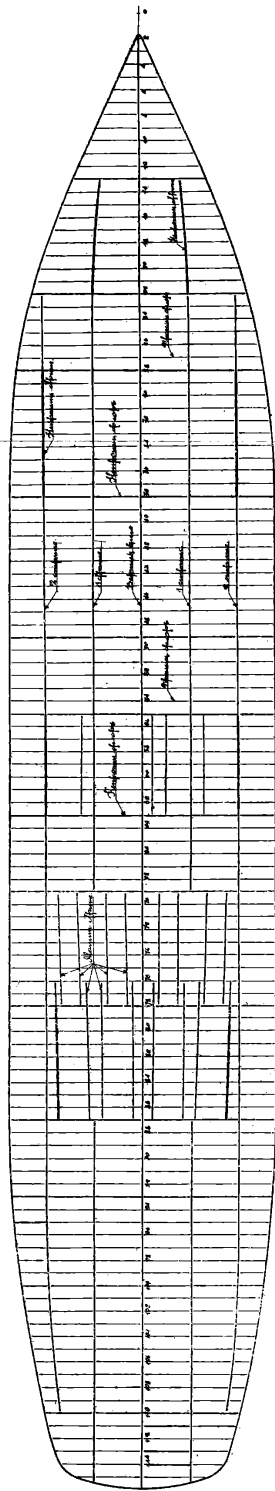


Схема продольного и поперечного набора.



Спецификація корпуса.

Металлическіе корпуса канонерскихъ лодокъ построены изъ листовъ и фасонныхъ профилей Симменсъ-Мартеновской стали, изготовленной Днѣпровскимъ заводомъ.

Горизонтальный киль изъ листовъ толщиной $\frac{5}{16}$ " (14 фунтовъ).

Вертикальный киль высотой 22" изъ листовъ толщиной $\frac{5}{32}$ " (7 фнт.) съ 4-мя угольниками размѣромъ 60×6 м/м. Поверхъ вертикальнаго киля положенъ средний листъ внутренняго дна толщиной въ $\frac{5}{16}$ " (14 фунтовъ).

Форштевень изъ литой стали, приспособленный для разбиванія льда прочно скрѣпленъ съ носовыми плитами брони; нижняя кромка этихъ плитъ у форштевня опускается для лучшаго воспріятія ударовъ.

Рулевая рама и кронштейны гребныхъ валовъ изъ кованной стали.

Наружная обшивка сдѣлана изъ листовъ съ высадкою толщиной $\frac{1}{4}$ " (11,2 фнт.) въ средней части и $\frac{3}{16}$ " (8,4 фнт.) въ оконечностяхъ; по пазамъ и стыкамъ обшивка крѣпится на два ряда заклепокъ. Обшивка за бронею сдѣлана той-же толщины, что и наружная.

Внутреннее дно состоитъ изъ листовъ толщиной $\frac{1}{8}$ " (5,6 фнт.) скрѣпленныхъ по пазамъ и стыкамъ двой-

нымъ рядомъ заклепокъ, оно идетъ отъ 13 до 93 шпангоута. Всѣ горловины внутренняго дна снабжены водонепроницаемыми крышками.

Продольный наборъ состоитъ изъ 4-хъ стрингеровъ высотой въ предѣлахъ внутренняго дна 22" и въ предѣлахъ внутренняго дна 12", причемъ два крайнихъ стрингера идутъ непрерывно по днищу отъ 22 до 110 шпангоута, два среднихъ стрингера отъ 13 до 69 шпангоута и отъ 87 до 110 шпангоута. Стрингера сдѣланы изъ листовъ толщиной $\frac{5}{32}$ " (7 фнт.) съ отогнутыми фланцами для крѣпленія къ внутреннему дну и наружной обшивкѣ, стыки стрингеровъ перевязаны ординарными планками той-же толщины на два ряда заклепокъ.

Въ нѣкоторыхъ промежуткахъ между шпангоутами стрингера имѣютъ лазы овальной формы размѣромъ 18"×14".

Въ предѣлахъ машинныхъ отдѣленій отъ 69 до 87 шпангоута расположены 8 стрингеровъ, проходящихъ подъ фундаментами главныхъ двигателей.

Въ этихъ предѣлахъ стрингера сдѣланы изъ листовъ толщиной $\frac{1}{4}$ " (11,2 фнт.) съ обдѣлочными угольниками по верхней и нижней кромкамъ въ $2\frac{1}{2}$ "× $2\frac{1}{2}$ "× $\frac{5}{16}$ ".

Въ нѣкоторыхъ промежуткахъ между шпангоутами стрингера имѣютъ лазы овальной формы размѣромъ 18"×14".

Поперечный наборъ состоитъ:

а) изъ *непроницаемыхъ флоровъ* на шпангоутахъ 13, 22, 28, 38, 49, 55, 63, 69, 78, 87 и 93.

Толщина этихъ флоровъ $\frac{3}{32}$ " (4,2 фнт.); обдѣлочный угольникъ по нимъ 40×4 м/м.

б) Между этими непроницаемыми шпангоутами поставлены *промежуточные бракетты* той же толщины съ