

ЛОРД УИЛЬЯМ ФРЭНСИС ФОРБС СЕМПИЛЛ – АРИСТОКРАТ-АВИАТОР-ШПИОН

ПРЕЛЮДИЯ

Уильям Фрэнсис Форбс-Семпилл (William Francis Forbes-Sempill - 1893–1965), был шотландским пэром и один из пионеров авиации. Он получил образование в Итоне, затем начал свою карьеру в британской авиации.

С началом ПМВ Семпилл вступил в *Королевский Воздушный Корпус (Royal Flying Corps)* и 15 августа 1914 года получил звание 2-го лейтенанта с испытательным сроком. Его офицерское звание было утверждено меньше через четыре месяца. В феврале 1915 года он получил должность испытателя (experimental officer) в *Центральной Летной Школе (Central Flying School)*. В апреле того же ему было присвоено звание лейтенанта. Менее чем через четыре месяца он был назначен командиром звена (flight commander) и получил временное звание капитана, а в августе стал инструктором. В конце 1915 года Семпилл отказался от должности и звания и временно перешел на службу в морскую авиацию (тогда - *Royal Naval Air Service*). Быстрое продвижение Семпилла по службе продолжилось и в Королевском флоте, и к концу 1916 года он получил звание майора (squadron commander). 1 апреля 1918 года, когда морская и армейская авиация слились в *Королевские ВВС (Royal Air Force - RAF)*, Семпилл был переведен на должность одного из заместителей директора в департаменте кадров *RAF* с временным званием полковника/wing commander, самым молодым британцем в истории на такой должности. В 1918 году он получил *Военно-Воздушный Крест (Air Force Cross)*. Семпилл оставался на службе в Министерстве Авиации (Air Ministry) до 8 октября 1918 года, после чего был переведен в Министерство Вооружений (Ministry of Munitions). После окончания войны он стал летчиком-испытателем и в 1919 году ушел в отставку с военной службы.



Уильям Семпилл в молодости

<http://inexpensiveprogress.com/post/171395091540/forbes-sempill>

4 сентября 1930 года он установил новый рекорд на самолете *de Havilland DH.60 Moth* (G-AAVB), пролетев 1 040 миль от Лондона до Стокгольма за 12 часов. 26 марта 1936 года он совершил побивший прежние рекорды полет на сверхлегком самолете *BAC Drone* (G-ADPJ), пролетев за 11 часов 570 миль от аэропорта Кройдон/Croydon в Лондоне до аэропорта Темпельхоф в Берлине. Обратный полет он совершил через день или около того за 9 часов, хотя останавливался в Кентерберии на юго-востоке Англии. Это был действительно храбрый, прирожденный, первоклассный, любивший свое дело летчик, летчик, который неоднократно доказывал свое умение пилотировать самолет в самых тяжелых метеоусловиях и сажать его на водную поверхность при любых обстоятельствах...

МИССИЯ В ЯПОНИЮ

В годы ПМВ Великобритания и Япония оставались союзниками, но британцы вовсе не торопились знакомить японцев со своими достижениями в области военных технологий. В частности, в 1920 году японский посол лично просил британцев об оказании технической помощи в проектировании и строительстве авианосцев и обучении боевых летчиков палубной авиации, но Адмиралтейство категорически против этого возражало и в первые годы после войны не менее десяти раз официально отказывало союзнику в посещении своих авианосцев, хотя японцы рассматривались как безнадежно отставшие в деле развития авиации. Как писал британский посол в Токио своему МИДу, «некомпетентность японцев в воздухе велика и, в целом, нас удовлетворяет.»

Союзническое соглашение между Великобританией и Японией (Anglo-Japanese Alliance) утратило силу в 1921 году. Тем временем США стали проявлять беспокойство по поводу растущей военно-морской мощи Японии и стали искать возможность ограничить каким-то образом строительство новых военных кораблей в этой стране. Эти пожелания были переданы и главному союзнику Америки – Великобритании...



Картина японского художника периода ПМВ, отражающая бытующие в стране Восходящего Солнца представления о характере воздушной войны на Западном фронте

<http://www.ddoughty.com/japanese-ww1.html>

Но, в конце концов, компромисс был найден, и желание получить выгодные контракты победило: вместо военной делегации в Японию в 1920 году была отправлена «гражданская» миссия. Семпилл возглавил посетившую Японию британскую гражданскую делегацию, состоявшую из 30 бывших офицеров морской авиации, в том числе, представителей ведущих британских самолетостроительных компаний. Министерство Авиации и МИД Великобритании искали возможности заключения выгодных контрактов на поставку вооружений в Японию, намеревавшуюся строить авианосцы, и помочь этой стране в строительстве новой авиабазы после того, как японцы купили летающие лодки *Supermarine Channel*.



Семпилл демонстрирует самолет Gloster Sparrowhawk адмиралу Того Хейхатиро (Tōgō Heihachiro), 1921. (источник: Tōgō Shrine and Tōgō Association).

Миссия прибыла на военно-морскую базу Касумигаура/Kasumigaura в ноябре 1921 года. Любопытно, что японцы присвоили офицерские звания всем британцам и даже предоставили им соответствующую униформу. Семпилл получил звание капитана ВМФ, остальные члены миссии – более низкие чины.

Японских летчиков обучали пилотированию на самолетах *Gloster Sparrowhawk*, хотя британцы привезли с собой более сотни машин 20 различных моделей, пятью из которых в тот момент были оснащены части *RAF*. В поразительно короткие сроки британцы обучили группу японских летчиков – ядро будущих ВВС этой страны. Первым делом они выбросили в утиль японские учебники и начали все с нуля. Японские пилоты терпеть не могли грязной работы, не любили пачкать руки, небрежно относились к техобслуживанию своих машин, но британцы быстро отучили их от этого личным примером, выполняя неприятную работу самостоятельно и без жалоб. Японцев также быстро отучили от присущей им бесшабашности в воздухе...



Семпилл руководит обучением японского морского летчика

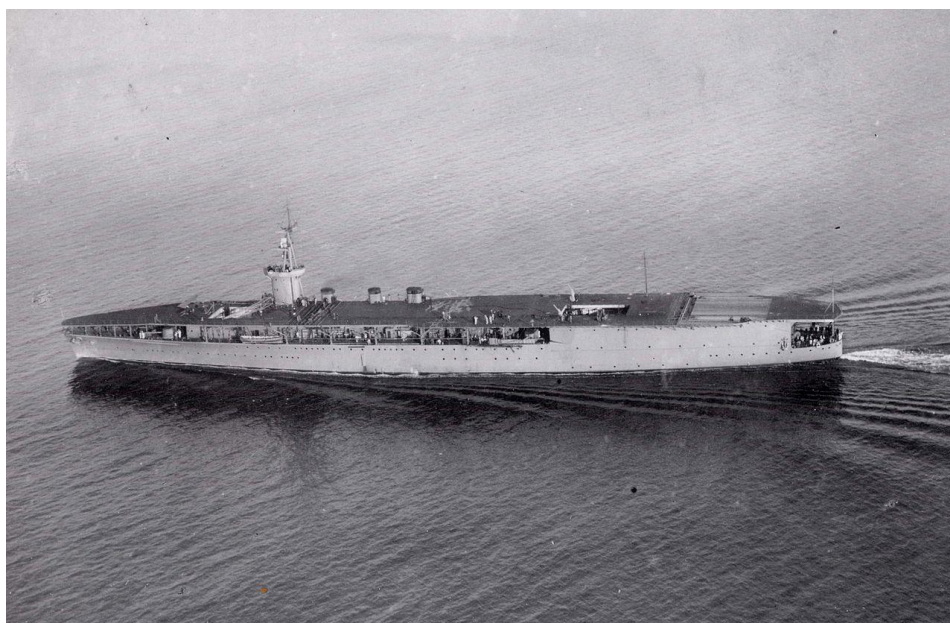
<https://www.agefotostock.com/age/en/Stock-Images/Rights-Managed/MEV-10842950>

Среди самолетов, привезенных в Японию, кроме истребителей *Gloster Sparrowhawk* были учебные машины *Avro 504k*, палубный самолет-разведчик *Parnall Panther*, морской самолет-разведчик *Short Type 184*, торпедоносцы *Blackburn Swift* и *Sopwith Cuckoo*, летающие лодки *Supermarine Channel* и *Felixstowe F.5*. Со временем эти машины вдохновят японских авиаконструкторов при проектировании многих самолетов японской морской авиации. Местный технический персонал ознакомился с новейшими видами вооружения самолетов, торпедами, бомбами, пулеметами, фотокамерами и средствами радиосвязи. Летчики освоили бомбо- и торпедометание – все то, что так пригодится японцам в годы ВМВ... Миссия привезла с собой чертежи новейших британских авианосцев, таких как *Argus* и *Hermes*, которые оказали влияние на завершающие работы по строительству первого японского авианосца *Hosho*. Это был первый в мире корабль, заложенный именно как будущий авианосец, и войдет он в строй на год раньше британского авианосца *Hermes*...

Во время визита, длившегося 18 месяцев, Семпилл завоевал уважение у японцев и даже получил письмо лично от премьер-министра Томосабуро Като с

благодарностью за его совместную работу с Императорским флотом, которая была названа *почти эпохальной*. Отметим, что несколько членов миссии остались в Японии на более долгий срок, продолжив обучение. Среди обученных лично Семпиллом японских летчиков был Такидзиро Ониси (Takijirō Ōnishi - 1891-1945), который в будущем осуществит планирование операции по разгрому американского флота в Пёрл-Харборе.

Однако заказы британской промышленности на новые самолеты от японцев так и не поступили. Компания *Mitsubishi* спроектировала и выпустила свой собственный палубный самолет с помощью британских проектировщиков, и британский летчик-испытатель по фамилии Джордан (Jordan) стал первым, кто посадил этот самолет на палубу авианосца.



Авианосец Hosho

https://en.wikipedia.org/wiki/Japanese_aircraft_carrier_H%C5%8Dsh%C5%8D#/media/File:Japanese_aircraft_carrier_H%C5%8Dsh%C5%8D_Tokyo_Bay.jpg

ВОЗВРАЩЕНИЕ И ПЕРВЫЕ ШАГИ В ШПИОНАЖЕ

Вскоре после возвращения из Японии в 1923 году Семпилл был проинформирован о необходимости прекратить касающиеся военных дел контакты с японцами и обсуждение с ними вопросов, связанных с военно-морскими авиационными технологиями и тактическими вопросами, но он сохранил связь с японским МИДом через японское посольство в Лондоне. Одному из своих друзей он сказал, что продолжит работать на японское адмиралтейство, хотя не сообщил подробностей. Он довольно открыто запрашивал Министерство Авиации о последних разработках в области проектирования морских самолетов, но обстановка дома изменилась. Ему было отказано в доступе к новым данным. Уайтхолл уже начал сожалеть о том, что санкционировал миссию морских летчиков в Японию... Во многом благодаря действительно *эпохальной работе* миссии Семпилла японский флот к 1930 году уже имел три авианосца и более 100 палубных самолетов, приближаясь в этом

плане к Королевскому флоту. В тот год японский флот на маневрах осуществил полномасштабную успешную атаку на базу условного противника. До Пёрл-Харбора оставалось 11 лет...

Военная контрразведка, начиная с 1922 года, следила за перепиской между Семпиллом и японским военно-морским атташе в Лондоне капитаном Тейдзиро Тойода (Teijirō Toyoda (1885-1961) – позднее адмиралом и министром иностранных дел Японии). Ей стало известно, что Семпилл передавал японцам секретные данные и что эти услуги оплачивались. Служба *MI5* приступила к прослушиванию телефонных разговоров Семпилла и выяснила, что его слугой был японский военный моряк.

В частности, в феврале 1924 года *MI5* перехватило письмо от Семпилла к Тойода, в котором содержалась информация о тяжелых бомбах, предназначенных для уничтожения крупных боевых кораблей. В мае того же года было перехвачено письмо от Тойода, который благодарил Семпилла за «переданные чертежи и технические спецификации.» Контрразведчики заметили, что Семпилл начал предпринимать попытки получить секретную информацию от британского конструктора авианосцев сэра Теннисона д'Эйнкорта (Tennyson d'Eyncourt) и вице-маршала ВВС сэра Чарлза Вивьена (Charles Vivian). Летом того же года Семпилл сопровождал Тойода на смотр боевых кораблей Королевского флота и познакомил его с конструктором д'Эйнкортом. Последний получил предупреждение от *MI5* о возможных проблемах с секретностью, которые могут возникнуть в результате общения с Семпиллом и Тойода. Вскоре история повторилась и с Вивьеном во время авиашоу.

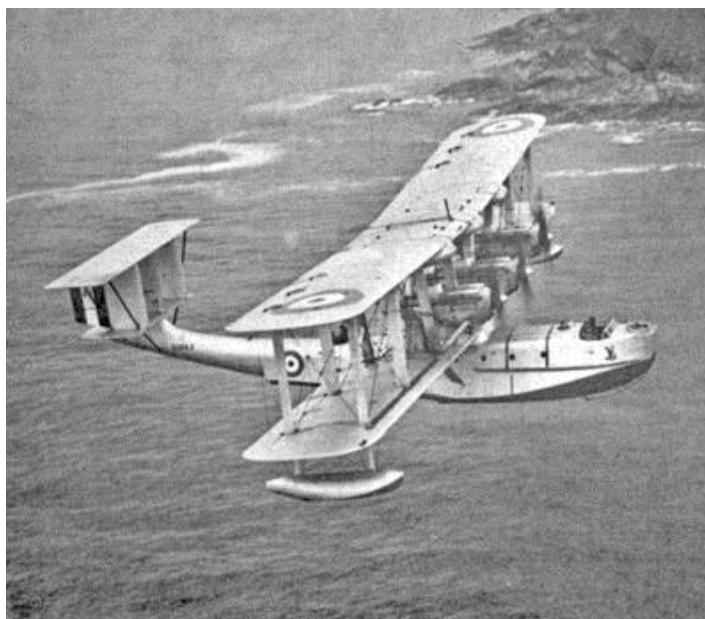
Летом 1924 года *MI5* пришло к однозначному выводу о том, что Семпилл окончательно перешел грань между передачей открытой информации и секретных данных. Было перехвачено его письмо Тойода, в котором он сообщал об завершении испытаний новейшего авиационного двигателя *Jaguar IV* и о его технических особенностях. Контрразведчики уже не сомневались в том, что имеют дело со шпионажем, но решили не давать ему ход, так как это привело бы к раскрытию информации об их способности расшифровать японскую дипломатическую почту. Примечательно, что Семпилл каким-то образом узнал или почувствовал, что попал под подозрение, и в декабре 1934 года письменно предупредил Тойода о том, чтобы его имя никоим образом не появлялось в его дипломатической переписке.

В 1925 Семпилл сопровождал экскурсию представителей иностранных ВВС на авиационный завод в Блэкберне/Blackburn. Японцы и раньше интересовались строившимися на заводе самолетами, и *MI5* стало известно, что во время поездки в Блэкберн Семпилл говорил в поезде с иностранными представителями (в частности, с чилийским военным атташе) о летающей лодке *Iris*, тогда находившейся в секретном списке. Свидетелем инцидента, касающегося самолета *Iris*, был чиновник Министерства Авиации, который впоследствии доложил об случившемся. Позднее, в ходе экскурсии, Семпилл открыто задавал вопросы по секретной тематике. Кроме того, контрразведке стало известно, что Семпилл получил от авиазавода в Блэкберне исчерпывающую информацию о производящихся на нем самолетах, в точности соответствующую перехваченному ими ранее запросу Тойода...

НА КРАЮ

В 1926 году *MI5* стало очевидно, что Семпилл получает денежные вознаграждения за переданную информацию. В марте 1926 года Министерство Авиации предложило кандидатуру Семпилла на должность советника правительства Греции по авиационным вопросам. На этот раз военная контрразведка сообщила британскому МИДу и посольству в Афинах, что Великобритания не может поддержать эту кандидатуру из-за сомнительной деятельности, которую он осуществлял в прошлом. Семпилл узнал о позиции *MI5* и в апреле этого же года написал в Министерство Авиации письмо с требованием снять с него подозрения в нелегальной деятельности.

Семпилл был вызван в МИД для беседы. В беседе приняли участие глава службы безопасности Министерства Авиации, глава прокурорской службы короны (Director of Public Prosecutions) сэра Арчибальд Бодкин (Archibald Henry Bodkin – 1862-1957) и контрразведчики. Запись этой беседы оставалась секретной более 80 лет. Вопросы, которые задавали ему, были нацелены на оценку его лояльности Правительству Великобритании, его связей с японцами и объема информации, которую он передал японцам. Офицер-контрразведчик, участвовавший в беседе, не стал раскрывать тот факт, что британцы взломали японские коды и вникали в информацию, передаваемую по японским каналам связи...



Летающая лодка Iris. Всего было построено пять таких машин.

https://en.wikipedia.org/wiki/Blackburn_Iris#/media/File:Blackburn_Iris_Mk_III_S1263.jpg

Семпилл категорически отверг подозрения, упирая на то, что, работая в сфере бизнеса, он часто вступает в контакты с представителями многих стран – японцами, бразильцами, чилийцами, греками – и что эти контакты не имеют значительного характера. Он не стал отрицать, что получал подарки от японцев за предоставление несекретных данных и, несколько раз, стофунтовые чеки на Рождество. Тот факт, что японцы предпочитали обращаться с запросами к нему, а не к Министерству Авиации, он объяснил тем, что японцы доверяют его знаниям, опыту и рекомендациям.

Когда информация об инциденте с самолетом *Iris* была доведена контрразведчиками до сведения Семпилла, он признался в нарушении *Положения об Государственных Секретах (Official Secrets Act)*. За этой беседой последовало совещание, на котором председательствовал сам министр иностранных дел Джозеф Остин Чемберлен (1863-1937). Совещание решило, что судебное преследование Семпилла не в интересах британского правительства. Прежде всего, его отец был адъютантом короля Георга V-го (1865-1936), и любой открытый судебный процесс мог бы непоправимо подорвать репутацию монархии и британского истеблишмента. Во-вторых, судебное разбирательство привело бы к раскрытию того факта, что британская контрразведка взломала коды японской дипломатической службы.

Итак, Семпилл вышел сухим из воды. Удивительно, что немного позднее *M15* расшифровала еще одно важное письмо от Семпилла к Тойода, в котором он предупреждал японца о возможной работе на американскую разведку одного из находившихся в Гонолулу знакомых ему японских офицеров и советовал принять меры предосторожности!

Через шесть лет после признания в нарушении *Положения об Государственных Секретах* Семпилл занял пост технического и коммерческого консультанта корпорации *Митсубиши (Mitsubishi Heavy Industries)*, занимавшей ведущие позиции в японском судостроении, авиастроении, производстве тяжелого промышленного оборудования и железнодорожных вагонов. Кроме того, эта компания была крупнейшим партнером и поставщиком Императорского флота.

С 1932 по 1936 год он представлял интересы этой компании в Европе. Одновременно с этим он стал председателем, а затем президентом *Королевского Воздухоплавательного Общества (Royal Aeronautical Society)*. Находясь на этом посту, он давал правительствам других государств, в том числе, Австралии, рекомендации по развитию военно-морской авиации. В 1935 году он посетил Австралию, преодолев огромное расстояние на легком самолете *Puss Moth* и совершив несколько дальних перелетов через весь континент.

LORD SEMPILL LIKES AUSTRALIA

Will Return This Year

With a number of aboriginal weapons and the small school atlas that he had used in place of aerial charts in a pocket of the cockpit, Lord Sempill landed at Essendon aerodrome yesterday after a flight from Mount Elephant, near Warrnambool, where he was the guest of Mr. Fairbairn, M.H.R.

Lord Sempill has flown more than 10,000 miles in Australia and New Guinea since he landed on the back beach at Portsea at midnight on November 25 on his way from Adelaide to Melbourne. He said that he had experienced the worst conditions for flying that he had known in 20 years. In Queensland he had had the unusual experience of flying through clouds of grasshoppers.

Lord Sempill will spend several days in Melbourne before he leaves for England. He will return to Australia late in the year. In England, he said, he would discuss aerial communication with Australia, which required exhaustive research, and was of the greatest importance.

Lord Sempill's Flight

On two occasions since leaving Melbourne Lord Sempill has found it necessary to land between stages, and some sections of the Press have cited his extreme experience as indicating the unreliability of aircraft for world-wide travel.

On a flight involving nearly 30,000 miles, it is not surprising that a pilot of a light aeroplane should occasionally land in an uncharted spot.

The first forced landing referred to occurred at South Roubourne, on the West Coast of Australia, near Port Hedland, where Lord Sempill ran into a sudden storm and landed on a sheltered beach, continuing the next morning.

On the second occasion he landed near Tandjong Merak, between Rambang and Sourabaya, through shortage of petrol. He made his way through the jungle and struck a highway, where a passing motorist gave him a lift to the next township. Here he obtained sufficient petrol to enable him to continue.

Газетные заметки о визите Семпилла в Австралию
(<https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/11007470>; Aviation History magazine
(www.flightglobal.com) dated February 28, 1935, page 228)

Позднее, в 1936 году, Семпилл дважды предпринимал попытку долететь за три дня до Австралии на перспективном пассажирском самолете *Monospar* с экипажем из 4-х человек. Первая попытка окончилась в Вене из-за технических неисправностей. 30 июля 1936 года он предпринял вторую попытку, рассчитывая преодолеть расстояние до Мельбурна в 12 000 миль за 70 летных часов. Из-за задержки в Карачи Семпилл вернулся в Англию, но его компаньоны приземлились в аэропорту Эссендон близ Мельбурна 22 сентября. 7 октября, на обратном пути, поднявшись в воздух в Дарвине, во время полета над Тиморским морем, штурман допустил навигационную ошибку, и летчики были вынужден посадить самолет на коралловом рифе Серингапатам/Seringapatam. Авиаторов подобрала местные рыбаки, а самолет был оставлен на острове навсегда.



Уильям Семпилл (второй слева) и члены его экипажа перед вторым полетом в Австралию на самолете Monospar (первый слева – Дэвис, третий – Вуд, крайний справа – Гилрой)

<http://www.apimages.com/metadata/Index/England-Lord-Sempill-Australia-Flight/a71bc5ed185c4298aa2b415bf936f6cb>

В 1934 году, после смерти отца, он унаследовал титул Лорда Семпилла и Баронета Крэгивара (Baronet of Craigievar), заняв его место в Палате Лордов в качестве

пара-консерватора. В эти годы стали известны его симпатии к милитаристским, правым режимам. Он отметился активностью в нескольких антисемитских организациях, таких как *Англо-Германское Товарищество (Anglo-German Fellowship)*, *Линк (Link)* и *Клуб Правых (The Right Club)*.

Профессор Уорикского (Warwick) университета Ричард Олдрич (Richard Aldrich), получивший доступ к секретным файлам *M15* в недавние годы, говорил о том, что «Семпилл был частью группы британцев, которые считали, что Британия должна стать союзником Германии и Японии в войне против России и коммунистов. В то время в Британии было много аристократов. Один правительственный чиновник сказал, что если бы мы арестовали всех симпатизирующих нацистам в Британии, то нам пришлось бы посадить за решетку половину Палаты Лордов.»

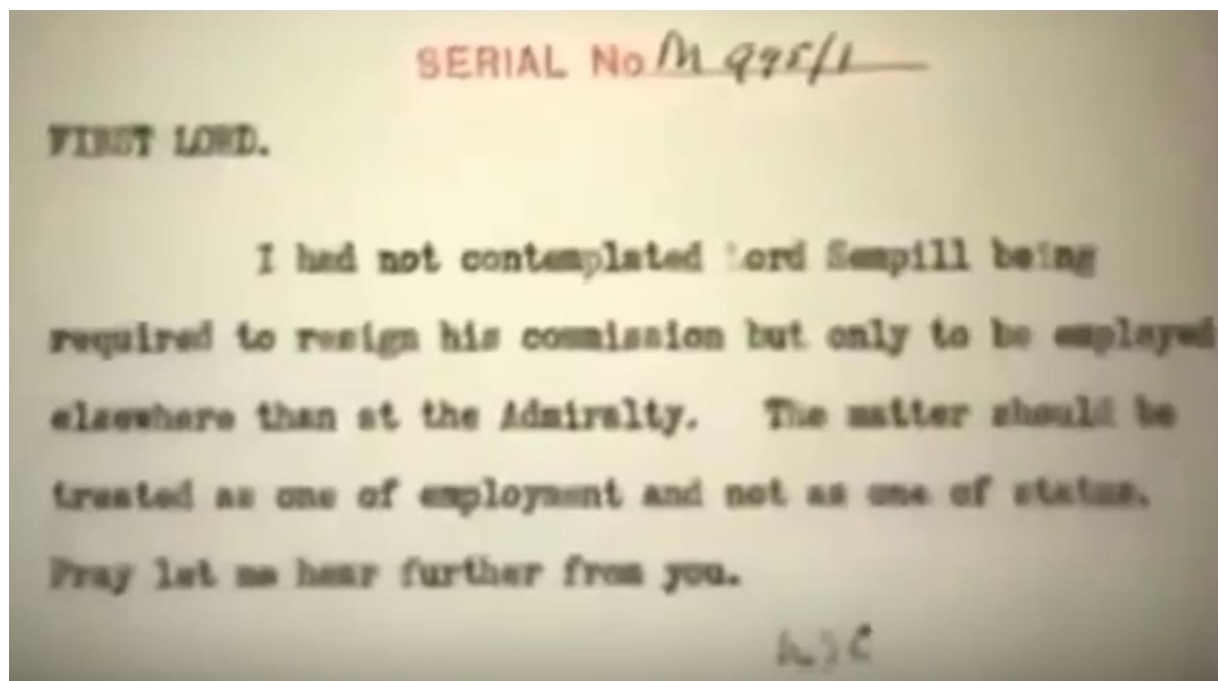
С началом войны, в 1939 году, Семпилл получил должность в департаменте Авиационной Техники (Air Materiel) в Адмиралтействе. Так ему стали доступны секретные данные о новейших британских самолетах. К июню 1941 года *M15* перехватила послания, циркулировавшие между Лондоном, корпорацией *Митцубиши* и штабом адмирала Ямамото. Послания указывали на то, что Семпилл получал деньги от японцев. В ходе дальнейшего расследования *M15* заподозрило, что Семпилл продолжает передавать [потенциальному противнику] секретную информацию о самолетах морской авиации. Материалы дела попали в офис Генерального Прокурора (Attorney General), но и на этот раз прокуратура рекомендовала воздержаться от судебного преследования. 5 сентября 1941 года Семпилл присутствовал на встрече с Пятым Морским Лордом (Fifth Sea Lord – командующий Воздушными силами флота с 1917 по 1965 год), где получил строгое предупреждение.

В 1941 году британская контрразведка задержала японского бизнесмена – менеджера офиса *Митцубиши* в Лондоне Сатору Макахара (Satoru Makahara) - по подозрению в шпионаже. Узнав о том, что представитель японской корпорации находится под арестом, Семпилл позвонил на Пэддингтонский полицейский участок (Paddington police station), а затем и сам явился туда, чтобы убедить полицию в том, что Макахара ни в чем не виноват. Через два дня японец был освобожден.

Вероятно, Семпилл передавал японцам информацию и о происходившем в правительственных кругах. В августе 1941 года Черчилль и Рузвельт встретились на борту линкора *Prince of Wales*, чтобы обсудить военные вопросы, в том числе, японскую военную угрозу. Вскоре после этого британские дешифровщики прочли сообщение, отправленное из Лондона в Токио японским посольством. Оно содержало подробную информацию о содержании беседы между двумя лидерами! Когда сведения об этом достигли Черчилля, он охарактеризовал эту информацию как «довольно точную». Через три месяца информация о происходившем в ближнем кругу Черчилля снова стала известной японцам. В частной беседе с Энтони Иденом (Anthony Eden) Черчилль пришел к выводу о том, что только два человека могли быть источником этой информации: командер МакГра (MacGrath – авиатор, который в прошлом был сотрудником миссии Семпилла в Японии), или Лорд Семпилл.

9 октября 1941 года Черчилль подписал следующее распоряжение касательно Семпилла: «Убрать его, пока еще есть время.» На следующей неделе Адмиралтейство уведомило Семпилла о том, что или он подаст в отставку, или

будет уволен. После того, как Семпилл, похоже, уверенный в своей безнаказанности, прислал официальный протест, Черчилль сделал шаг назад. Премьер-министр передал в Адмиралтейство записку: «Я не предполагал, что от Лорда Семпилла потребуют уйти в отставку, а ожидал, что ему будет предложена другая должность где-то еще, кроме Адмиралтейства. Ситуация должна рассматриваться как вопрос должности, но не статуса...»



Записка Черчилля с пожеланием оставить Семпилла на государственной службе вне Адмиралтейства

Следующая записка Черчилля по этому вопросу, датированная 17 октября 1941 года, гласила следующее: «Первый Лорд Адмиралтейства... рекомендует предложить ему позицию в Северной Шотландии. Я рекомендовал Лорду Свинтону (Swinton) проинформировать *M15* об этом, чтобы они могли предпринять шаги по обеспечению необходимой безопасности.»

Почему Черчилль запретил судебное преследование Семпилла? Профессор Олдрич, по словам которого это стало бы «погребальным колокольным звоном» для самого премьер-министра, сказал по этому поводу следующее: «Они были приятелями в обычной жизни. Семпилл приходит на чашку чая, Черчилль говорит о войне, а потом Семпилл идет в японское посольство и пересказывает им то, что сказал ему Черчилль. Попади это в суд, на Черчилле было бы страшное пятно, потому что он что-то разболтал. Он много пил, был очень общительным... Кто знает, что было у него на языке?»

Так или иначе, но 13 декабря 1941 года, через 6 дней после атаки на Пёрл-Харбор, в офисе Семпилла был произведен обыск. В нем были обнаружены различные секретные документы, которые он должен был вернуть в Адмиралтейство тремя неделями раньше. Через два дня выяснилось, что Семпилл звонил в японское посольство. Несмотря на свидетельства тому, что произошла измена в военное время, за этим не последовали арест и судебное разбирательство. Однако Семпилл согласился на уход в отставку с государственной службы...

Вторая Мировая война не обошла стороной семью Семпилла: его младшая дочь Энн Мойра (Ann Moira – 1923-1941), работавшая в добровольной женской организации, помогавшей гражданскому населению (*Women's Voluntary Services - WVS*) погибла от немецкой бомбы 11 мая 1941 года...

ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

В послевоенные годы Семпилл время от времени возглавлял *Британское Общество Планеристов (British Gliding Association)* и *Институт Продвинутой Водителей (Institute of Advanced Motorists)*. Он умер 30 декабря 1965 года. Незадолго до этого, в 1961 году, японское правительство наградило Семпилла *Орденом Восходящего Солнца*. Вообще, Семпилл никогда не скрывал своей любви к Японии и восхищения всем японским, гордился этим орденом и завещал похоронить себя вместе с ним. Получил он после войны и британский орден, который ему дали, скорее всего, для того, чтобы прикрыть его темное прошлое.

Примечательно, что, поднимаясь по лестнице в здании *Королевского Воздухоплавательного Общества*, до сих пор можно видеть на стене портрет Семпилла в наряде шотландского горца...

Journal of The Royal Aeronautical Society

INCORPORATING THE INSTITUTION OF AERONAUTICAL ENGINEERS AND THE HELICOPTER ASSOCIATION OF GREAT BRITAIN

VOLUME 70

MAY 1966

NUMBER 665

William Francis Forbes-Sempill, *Honorary Fellow*

**19th Baron Sempill (Created 1489)
24th September 1893—30th December 1965
President 1927—1930**

"All places, all airs, make unto me one country."

LORD SEMPILL taught me so much during and after his years of Presidency of the Society that I am biased and declare that the good he did for the Society in those years will not be buried with his bones, but told in the archives of the Society's history for all members to read when fantastic speeds of aircraft are no longer the false gods of aeronautical progress.

When Sempill retired from the Presidency in 1930, the Patrons of the Society, H.R.H. the Prince of Wales (now the Duke of Windsor) and H.R.H. the Duke of York (later King George VI) sent messages, the only ones ever sent to a President that I can remember, by Royal Patrons.

"I hear that you are on the point of retiring under the rules," wrote the Prince of Wales. "I have followed with interest the work of the Society during your period of office, and know that much of the progress made of late has been due to your constant zeal for the Society's welfare and your energy on its behalf. Edward, Prince of Wales." The Duke of York also paid him tribute.



mysteries. He has made the Royal Aeronautical Society in the past three years into a real power after the members had

Статья в журнале Королевского Воздухоплавательного Общества, посвященная памяти Уильяма Семпилла и его вкладу в развитие британской авиации (май 1966 года)

<https://www.cambridge.org/core/journals/aeronautical-journal/article/william-francis-forbes-sempilla-memoir-and-contribution/F71D74F6B87D67D38C9CED84FB01B853>

Сведения о шпионской деятельности Семпилла были рассекречены в 1998 и 2002 годах и стали достоянием гласности. Его мотивы так и остались неизвестными, хотя из переписки Черчилля с прокуратурой уже в начале 1940-х было очевидно, что Семпилл задолжал банкам более 13 000 фунтов (750 000 фунтов по курсу 2012 года). По воспоминаниям знакомых, Семпилл часто жаловался на нехватку денег, так что тратил он намного больше, чем зарабатывал легально и нелегально. Возможно, что финансовые проблемы и были одним из мотивов его шпионской деятельности, но, скорее всего, ведущую роль в этом сыграли его симпатии к Японии и крайне правые убеждения. Во всяком случае, он не разбогател: в 1963 году он передал свой фамильный замок Крэггивар общественной организации *National Trust of Scotland*, которая занимается сохранением культурного наследия. Обычно в Соединенном Королевстве так поступают обедневшие аристократы, которые не располагают средствами для содержания своих имений.

Семпилл внес большой вклад в развитие японской авиации в межвоенный период, представляя в Японии Великобританию. Этому развитию способствовала и его последующая шпионская деятельность, и, в конечном итоге, многочисленные жертвы, которые понесли американцы, британцы, австралийцы, новозеландцы и солдаты других союзных армий в войне на Тихом океане, остались в чем-то и на его совести...

Источники

<http://aviatormag.com.au/wp/ditched-designs-between-the-wars/>

https://en.wikipedia.org/wiki/William_Forbes-Sempill,_19th_Lord_Sempill

<https://nypost.com/2012/05/27/the-traitor-of-pearl-harbor/>

<https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/japan/1380539/The-Highland-peer-who-prepared-Japan-for-war.html>

<https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1380224/British-aviation-pioneer-was-a-spy-for-Japan.html>

<https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/17256727>

<https://www.youtube.com/watch?v=MZaOP7KWjeo>

<https://www.youtube.com/watch?v=wuYtxPEfYDA>

Компиляция – Владимир Крупник

Возврат к главной странице www.warsstory.org

