

26/2001

Гангут

А.В.Платонов

Миноносцы советского флота

Н.Н.Афонин

**Малые крейсера
«Муравьев-Амурский»
и «Адмирал Невельской»**

В.А.Белашев

**Морские воздухоплататели
России**



«Краснознаменный Балтийский флот получил лучший в мире минный заградитель. В ходе модернизации бывшей императорской яхты успешно освоено конструирование механизации транспортировки и постановки мин, а в Судопроекте и на заводе им.Марти созданы опытные кадры по строительству специальных надводных боевых кораблей»

*Из рапорта начальника отдела кораблестроения
УМС РККА инженер-флагмана 2 ранга Б.Е.Алякрицкого.
Декабрь 1936 года*



26/2001 Гангут

Издается с 1991 г.
При участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Главный редактор
Н.Н.Афонин

РЕДАКЦИОННАЯ
КОЛЛЕГИЯ

В.Л. Александров
В.Г. Андриенко
М.А. Богданов
Ю.И. Головнин
В.Ю. Грибовский
В.М. Иолтуховский
С.Д. Климовский
В.Я. Крестьянинов
Л.А. Кузнецов
(ответственный
секретарь)
А.В. Кутейников
А.Л. Ларионов
В.Г. Мишанов
А.Б. Морин
Т.С. Федорова

Координатор проекта —
директор издательства
«Гангут»
И.Л.Чумак

СОДЕРЖАНИЕ

3 Неумолимо быстро летит
время

300 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

5 А.В.ПЛАТОНОВ
Миноносцы советского
флота

В ДЫМУ МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

22 И.И.ЧЕРНИКОВ
Речной флот Военного
ведомства

ИСТОРИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

31 Н.Н.АФОНИН
Малые крейсера
«Муравьев-Амурский» и
«Адмирал Невельской»

42 С.Б.ТРУБИЦЫН
Крейсера «Elbing» и
«Pillau»

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

49 В.А.БЕЛАШЕВ
Морские
воздухоплаватели России

63 Г.И.ЗУЕВ
Минный заградитель
«Марти»

РОКОВЫЕ СОРОКОВЫЕ...

77 В.Э.КОППЕЛЬ
Юминда — роковой мери-
диан Балтики

О ПОДРОБНОСТЯХ НЕ СООБЩАЛОСЬ...

85 Эвакуационная комиссия
генерала Данилова

ПРОШЛОЕ БЕЗ КУПЮР

94 А.А.АЛЛИЛУЕВ
Авария яхты «Штандарт»

МОРСКОЙ АРХИВ

98 Нападение, совершенно
неожиданное по своей
идее



ББК 68.66
Г 19
УДК 656.612:93/99

Репродукции с фотографий и открыток из собраний Н.Н.Афонина, Д.М.Васильева, С.Ю.Гордеева, Л.А.Кузнецова, Б.В.Лемачко, А.Н.Одайника, И.Л.Чумака, авторов статей

Г 19 **Гангут** — вып.26: Сб.ст.—СПб.: Издательство «Гангут», 2001 — 120 с., ил.

ISBN 5—85875—060—5

В сборнике публикуются материалы о переоборудовании императорской яхты «Штандарт» в минный заградитель «Марти» и судьбе этого корабля, о постройке перед первой мировой войной для российского флота на германской верфи «Ф.Шихау» двух крейсеров — «Муравьев-Амурский» и «Адмирал Невельской», о первых опытах российских моряков по использованию воздушных шаров в начале XX века.

Вниманию читателей предлагается вторая часть статьи по истории создания речных флотилий Военного ведомства в годы первой мировой войны и их участия в гражданской войне, деятельности Эвакуационной комиссии генерала В.Н.Данилова, занимавшейся возвращением на Родину пленных после русско-японской войны 1904—1905 годов. Периоду гражданской войны посвящены материалы, освещающие подробности налета английских торпедных катеров на Кронштадтскую гавань в августе 1919 года.

Сборник иллюстрирован фотографиями, чертежами и схемами из государственных архивов, музеев и частных собраний.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей флота и судостроения.

Г 1305010000—251
85875(1)—2001

ББК 68.66

Присланные статьи не рецензируются и не возвращаются. Издательство приносит извинения своим читателям за то, что не имеет возможности отвечать на все письма

Обложка: на 1-й стор.: императорская яхта «Штандарт» (рис.А.Ю.Заикина); на 2-й стор.: минный заградитель «Ока»; на 3-й стор.: Средняя гавань Кронштадта после атаки английских торпедных катеров

На цветной вкладке: репродукции с подлинных чертежей крейсеров «Муравьев-Амурский» и «Адмирал Невельской», выполненных фирмой «Ф.Шихау»

© Составление. Издательство «Гангут», 2001
© Подготовка графического материала.
М.А.Богданов, А.Г.Косицин, 2001

ISBN 5—85875—060—5

Минный заградитель «Марти»

Г.И. ЗУЕВ

23 октября 1920 года Совет труда и обороны (СТО) принял постановление, которым поручалось Петроградскому совету и Комитету обороны Петрограда обратить особое внимание на ускорение работ по восстановлению Балтийского флота.

Специально созданная комиссия отобрадала корабли и суда, пригодные для ремонта и модернизации. Среди прочих организационных вопросов Управлением Военно-Морских Сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии (УВМС РККА) рассматривалась возможность ликвидации дефицита кораблей специального назначения путем вооружения и переоборудования старых царских яхт, и в первую очередь яхты «Штандарт».

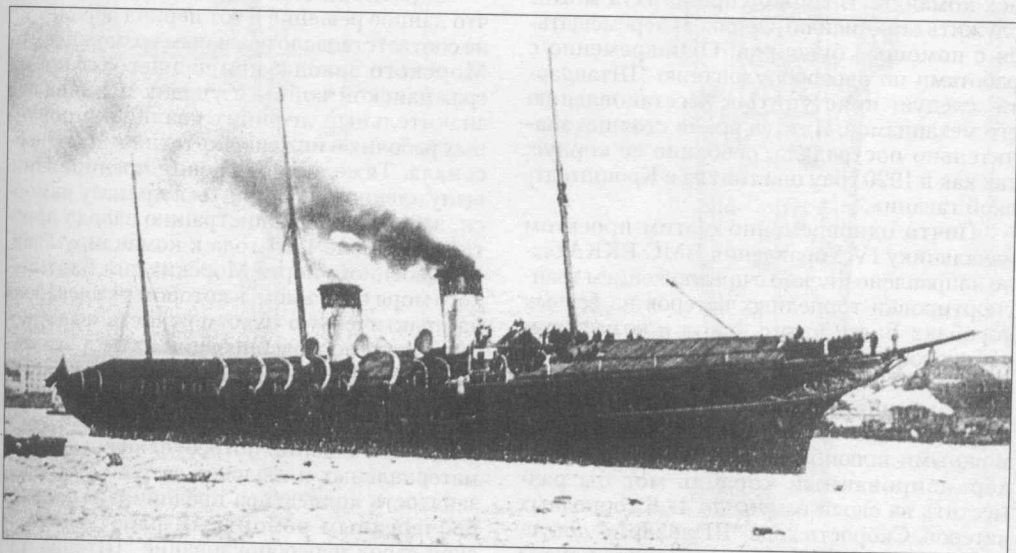
14 января 1927 года начальник 1-го технического управления Балтийского флота докладывал руководству ВМС о том, что «...яхта «Штандарт» по постановлению СТО передана в 1927 году Комцветфонду и в настоящее время стоит в военной гавани Кронштадта. По полученной в УВМС ориентировочной ведомости восстановительные работы на судне потребуют около 350 000 рублей (на работы по приведению его в порядок). Особенно сильно пострадала внешность корабля и его внутренние помещения. Маши-

ны, по-видимому, удовлетворительны. Котлы, не смененные при капитальном ремонте в 1914 году (предназначенные для «Штандарта» котлы были установлены на крейсере «Аврора»), требуют замены. Яхта «Штандарт», как корабль, переданный Комцветфонду УВМС, предположений для ее дальнейшего использования не имеет».

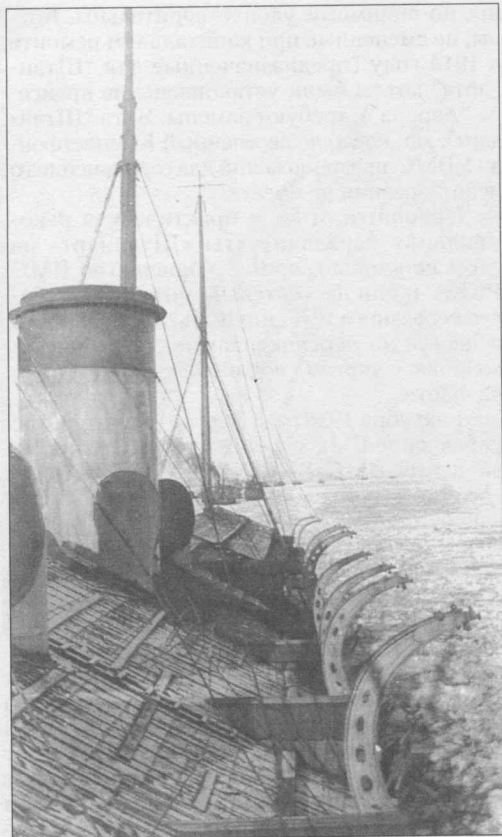
Подобный ответ и практическая рекомендация передачи яхты «Штандарт» на слом не удовлетворили руководство ВМС РККА, и оно настоятельно потребовало более серьезного и технически обоснованного решения по перспективам восстановления корабля, с учетом сложившейся обстановки на флоте.

1 октября 1928 года Учетно-строительное управление ВМС сообщило начальнику Управления ВМС РККА письмом № 16105: «Учетно-строительное управление, обсудив вопрос о возможности использования бывшей яхты «Штандарт» в перспективе нового строительства (указание наморси), пришло к следующему заключению: решить судьбу яхты (разбор или переоборудование) возможно после специального осмотра корабля военно-морской технической комиссией, которая должна дать заключение о возможности его использования под базу для подводных лодок... Одной из таких плавбаз может быть «Штандарт», переоборудование которого обойдется значительно дешевле, чем постройка новой специальной базы... Яхту необходимо переоборудовать для обслуживания дивизиона подводных лодок, с установкой на ней дизелей для зарядки аккумуляторов, с трюмами, мастерскими, а

© Г.И.Зуев, 2001.



Бывшая императорская яхта «Штандарт» уходит из Гельсингфорса. Апрель 1918 года



«Штандарт» во время Ледового похода

также палубами для размещения 200 человек команды. В мирное время яхта может служить станцией по зарядке и перемещаться с помощью буксиров. Одновременно с работами по переоборудованию «Штандарта» следует приступить к восстановлению его механизмов. Яхта за время стоянки значительно пострадала, особенно ее корпус, так как в 1920 году она тонула в Кронштадтской гавани».

Почти одновременно с этим проектом начальнику IV Управления ВМС РККА было направлено письмо с предложением транспортировки торпедных катеров на боевых кораблях Балтийского флота и возможном приспособлении для этой цели яхты «Штандарт».

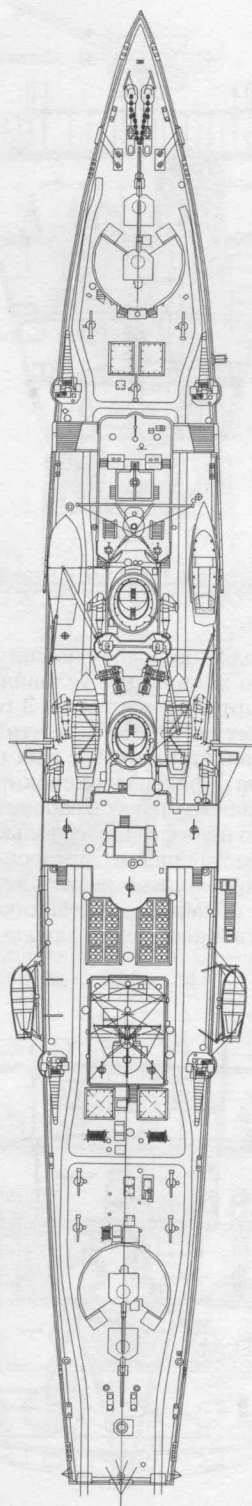
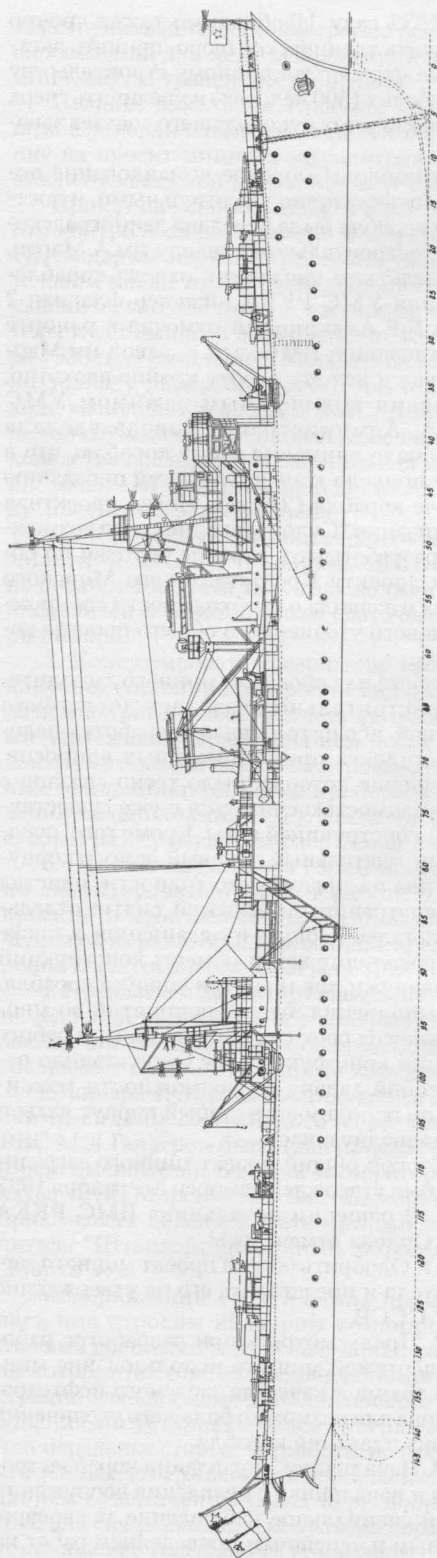
По мнению начальника Технического управления флота, «вооруженный новыми мощными шлюпбалками или стрелами модернизированный корабль мог бы разместиться на своей палубе до 4–6 торпедных катеров. Скорость хода «Штандарта» допускает плавание модернизированного судна совместно с эскадрой». Авторы подобного

предложения полагали, что это была бы первая попытка транспортировки торпедных катеров и решения задачи их сосредоточения для удара вдали от своих берегов.

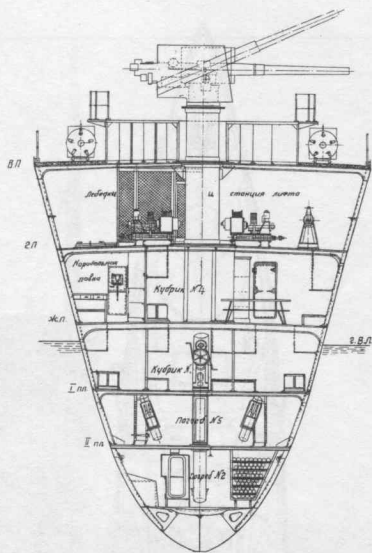
Изучив все предложения командования Балтийского флота по возможному использованию яхты «Штандарт» в военное время, УВМС РККА решило оставить корабль в резерве ВМС и признало более целесообразным переделать его в минный заградитель взамен единственного подобного корабля, находящегося в составе Балтфлота, — старого, подлежащего в ближайшее время списанию, заградителя «25 Октября». Планировалось, что скорость нового минного заградителя должна быть около 18 уз, что, по мнению руководства флотом, «было вполне достижимо для «Штандарта» без его значительной переделки».

По приказанию Реввоенсовета (РВС) Морских сил Балтийского моря Кронштадтский порт (Кронпорт) оперативно разработал эскизный проект переоборудования «Штандарта» под минный заградитель. 21 июля 1931 года проект был рассмотрен авторитетным совещанием Учетно-строительного управления УВМС РККА, взявшего за основу вариант РВС. В принятом на совещании решении рекомендовалось провести переоборудование «Штандарта» на Морском заводе в Кронштадте, с выделением на эти цели 1,5 млн рублей и сроком готовности минного заградителя 1 августа 1933 года. Общий проект перестройки «Штандарта» и решение совещания Учетно-строительного управления УВМС РККА одобрил флагман флота 1 ранга В.М.Орлов.

Справедливости ради следует отметить, что данное решение в тот период абсолютно не соответствовало реальным возможностям Морского завода, пришедшего за время гражданской войны в упадок и имевшего значительный дефицит квалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала. Тяжелое положение предприятия, вынужденного подчиниться приказу наморси, заставило администрацию завода обратиться в июле 1931 года к командиру Главного военного порта Морских сил Балтийского моря с письмом, в котором указывалось на практическую невозможность выполнения заказа по модернизации яхты в указанные сроки. Заместитель начальника Морского завода Курдюков, в частности, отмечал, что «...принятый РВС вариант переоборудования «Штандарта» потребует значительных материальных и людских затрат. Учитывая занятость коллектива предприятия по первоочередным ремонтным работам, Морской завод переоборудование «Штандарта» взять не может, так как завод сам переобо-

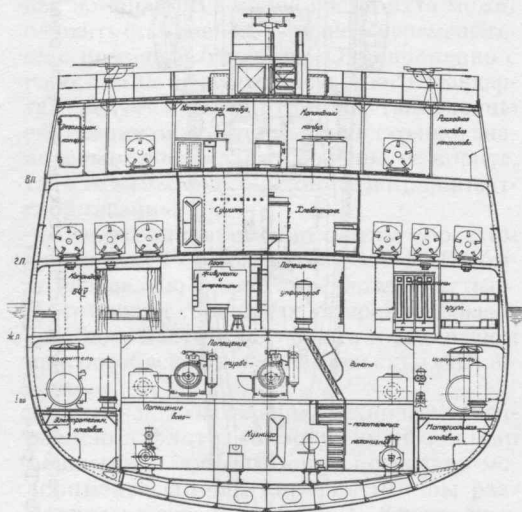


Минный заградитель «Марти». Вид сбоку и сверху (по отчетным чертежам ленинградского судостроительного и механического завода им.А.Марти).
РГАВМФ. Ф.р.441. Оп.4. Д.25. Л.11, 3



Минный заградитель «Марти». Сечение по 22 шп. (см. в нос). РГАВМФ. Ф.р.441. Оп.1. Д.26. Л.1

рудается медленно, рабочую силу набирать не может по жилищным условиям. Работы по «Штандарту» затянутся на 3 года. Необходимо отметить кроме того, что техбюро у нас не справляется сейчас с работой в необходимые для производства сроки, и изготовление детального проекта, рабочих чертежей займет бюро целиком на несколько месяцев. Если все-таки решение наморси останется прежним, необходимо резко увеличить ассигнование по переоборудованию основных производственных цехов завода, закончив



Минный заградитель «Марти». Сечение по 74 шп. (см. в корму). РГАВМФ. Ф.р.441. Оп.4. Д.26. Л.4

их в 1932 году. Необходимо также срочно увеличить техническое бюро, принять экстренные меры по жилищному строительству для рабочих (500 человек) и увеличить сверх комплекта штат руководящего состава завода...»

Эти доводы морское командование считало достаточно убедительными, и стройка корабля была передана ленинградскому судостроительному заводу им.А.Марти. Впоследствии начальник отдела кораблестроения УМС РККА инженер-флагман 2 ранга Б.Е.Алякрицкий отмечал в рапорте командованию ВМС, что «...завод им.Марти начал и вел эту работу крайне неохотно, все время под сильным нажимом УМС РККА. Администрация завода уделяла очень мало внимания этому кораблю, что в итоге привело к значительному опозданию в сдаче корабля (2 года). Новая проектная организация «Судопроект» не сочла возможным разрабатывать рабочие чертежи по общему проекту Кронштадтского Морского завода и заявила о необходимости составления нового уточненного общего проекта корабля».

Работа над проектом минного заградителя действительно оказалась достаточно сложной, ибо потребовала проработки целого комплекса принципиальных вопросов, разрешение которых было тесно связано с необходимостью считаться с уже существующей конструкцией яхты. Кроме того, предстояли тщательный доковый осмотр корпуса судна на предмет его годности, очистка всех внутренних помещений, снятие отдельных деталей корпуса и механизмов, а также проверка чертежей и обмеры конструкций как снаружи, так и внутри корпуса корабля. От выполнения этих мероприятий во многом зависел срок сдачи проекта. При работе над ним конструкторское бюро ставило перед собой задачу по возможности максимально использовать старый корпус яхты и его подводную часть.

Второй общий проект минного заградителя был утвержден наморси 8 сентября 1933 года. В решении начальника ВМС РККА В.М.Орлова отмечалось:

«1. Одобрить общий проект минного заградителя и представить его на утверждение РВС СССР.

2. Предусмотреть при разработке рабочих чертежей минзага использование минного трюма в качестве запасного нефтехранилища для возможно большего увеличения района плавания корабля.

3. Начальнику Управления кораблестроения и начальнику Управления вооружения вести специальное наблюдение за своевременным и успешным проведением работ по

конструированию и по постройке всех приспособлений для механизированной подачи мин (лифты, транспортеры и т.п.)»

Позднее начальник Главного морского штаба утвердил тактико-техническое задание на проект минного заградителя, получившего заводской рабочий номер 200.

Приказ начальника ВМС РККА о стро-гом контроле за работами по модернизации «Штандарта» на ленинградском судостроительном заводе им.А.Марти выполнялся неукоснительно. Об этом, в частности, свидетельствует выписка из решения от 18 декабря 1933 года начальника Морских сил РККА по докладу директора завода им. Марти о ходе выполнения заказа УВМС. Документ не только жестко критиковал нежелание руководства предприятия работать над модернизацией «Штандарта», но и поставил заводу довольно строгие условия:

«1. Категорически подтвердить заводу «Марти» и ГУСПУ, что минзаг «Штандарт» не позднее 1 августа 1934 года должен быть предъявлен к официальным сдаточным испытаниям.

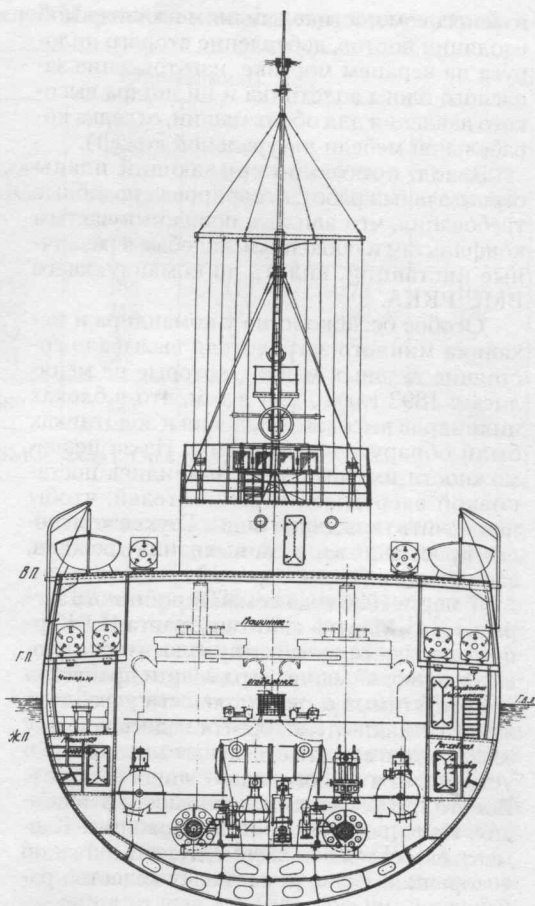
2. Констатировать совершенно неблагополучное состояние постройки этого корабля вследствие необеспеченности его рабочими чертежами, неразмещением до сих пор контрагентских заказов (электрооборудование, подъемники для мин, приборы управления механизмами и т.д.), исключительно слабым развертыванием работ по котлам.

3. Просить начальника ГУПС немедленно ликвидировать прорыв в работе «Судопроекта» и добиться своевременной подачи чертежей в сроки, обеспечивающие предъявление корабля к сдаче 1 августа 1934 года.

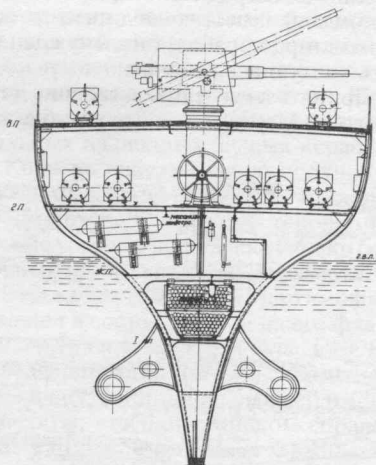
4. Предлагаем директору завода «Марти» немедленно разместить все контрагентские заказы и в декадный срок оформить их договорами с соответствующими заводами».

22 января 1934 года командующим Морскими силами Балтийского моря членом РВС М.Л.Галлером был отдан приказ № 011 о переименовании бывшей императорской яхты: «РВС Морских сил Балтийского моря приказывает переименовать минный заградитель «Штандарт» в минный заградитель «Марти»».

Модернизация «Штандарта» проводилась под строгим надзором командира и главных специалистов боевых частей корабля, которые постоянно предъявляли администрации завода новые дополнительные требования по установке более совершенных или переделке старых устройств, не предусмотренных утвержденным техническим заданием (увеличение числа переговорных труб для связи командных пунктов корабля, установление телефонов в командном посту



Минный заградитель «Марти». Сечение по 90 шп. (см. в корму). РГАВМФ. Ф.р-441. Оп.4. Д.26. Л.5



Минный заградитель «Марти». Сечение по 128 шп. (см. в корму). РГАВМФ. Ф.р-441. Оп.4. Д.26. Л.6

и на носовом мостике, замена металлической изоляции бортов, добавление второго пилоруса на верхнем мостике, изготовление запасного блока золотника и цилиндра высокого давления для обеих машин, отделка корабельной мебели натуральной кожей).

Завод, постоянно срывающий планы строительных работ, игнорировал подобные требования, что явилось поводом к частым конфликтам и обоюдным жалобам в различные инстанции, вплоть до командующего ВМС РККА.

Особое беспокойство у командира и механика минного заградителя вызывало состояние главных машин, которые не менялись с 1893 года. Дело в том, что в блоках цилиндров высокого давления и золотниках были обнаружены трещины. Из-за невозможности их заварки ограничились постановкой шпильки-ограничителей, чтобы исключить попадание воды. Глухое кольцевое пространство, куда выходила трещина, заполнялось битым суриком.

7 марта 1936 года командир минного заградителя «Марти» капитан 2 ранга И.Г.Карпов направил руководству флотом следующее письмо: «7 марта завод Марти пропустил все допустимые сроки готовности корабля и, желая отделаться поскорее от надоевшего ему заказа, готов сдавать отдельные механизмы и устройства в любом виде — лишь бы сдать. Все это требует от нас тщательности в приемах. Начальник постройки корабля т. Клементьев, спасая положение, думает сейчас об ускоренной сдаче и ухудшает качество работ».

20 марта 1936 года завод посетил командующий КБФ флагман 2 ранга Л.М.Галлер. Ознакомившись на месте с состоянием работ на минном заградителе «Марти» и выслушав доклады заместителя директора завода и командира корабля, он вынужден был принять следующее решение:

«1. Принять к сведению заявление директора [завода] Марти о том, что корабль к хо-

довым испытаниям будет готов 10 мая, и окончательная сдача его состоится не позднее 15 июня 1936 года.

2. Признать, что отсутствие на заводе до настоящего времени пружин Вольвиля для ленты минного транспортера создает угрозу неготовности сдачи корабля к 15 июля.

3. Считать необходимым изготовить в запас два новых цилиндра для главных машин, ввиду наличия дефектов (трещин) в старых.

4. Не носить бортовых командных мостиков, построенных заводом в соответствии с утвержденными чертежами.

5. Устройство приемного нефтетрубопровода из минных трюмов и междонных отсеков под ним теперь не проводить, ввиду большого объема работ и связанного с этим удлинения срока готовности корабля. Эти работы следует произвести в том случае, когда появится надобность в приспособлении указанных помещений под топливные хранилища.

6. Переговорных труб из кормового и носового мостиков к орудиям не прокладывать. Вопрос о необходимости указанных труб выяснить в период приемных испытаний корабля.

7. Признать возможным не задерживать сдаточных испытаний корабля из-за неготовности механической посудомойки и подметочной машины.

8. Считать необходимым: оборудование сигнализации на входных дверях котельных отделений, установку шестереночного поворотного устройства к одноцилиндровой помпе, прокачивающей холодильник, и устройство поддонков ко всем лагунам питьевой воды на корабле.

9. Командиру минзага «Марти» прекратить предъявление к заводу новых требований по оборудованию новых или переделке старых устройств, не предусмотренных утвержденными чертежами».

31 марта 1936 года уполномоченный от-

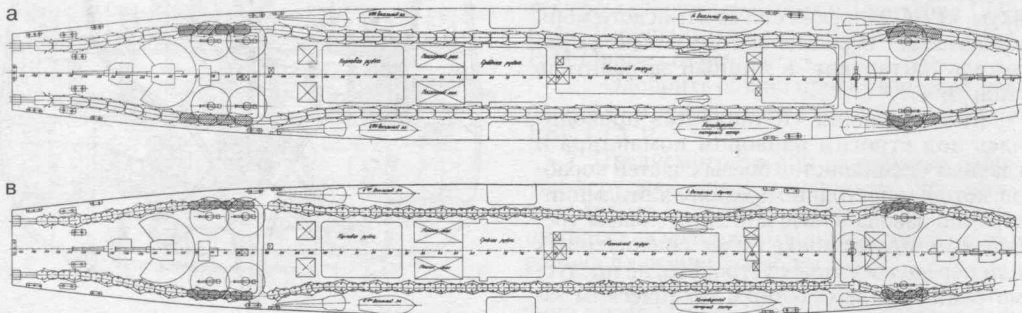


Схема размещения мин заграждения на верхней палубе: а — для мин образца 1931 года, б — для мин образца 1912 года. РГАВМФ. Ф.р-441. Оп.4. Д.27. Л.36, 33

Размещение мин заграждения на заградителе «Марти» на момент вступления в строй

Наименование палубы	Образец мины					
	1931 года	1926 года	1926 года с универсальным якорем	1912 года	1908 года	Минный защитник
Верхняя палуба	103	115	105	172	170	165
Главная палуба	231	285	245	351	140	370
1-й ярус трюма	44	52	44	—	—	—
2-й ярус трюма	31	37	31	—	—	—
Всего	409	489	425	535	310	535

Примечание. Таблица составлена по данным РГАВМФ. Ф.441. Оп.4. Д.27.

дела кораблестроения УМС РККА в Ленинграде дополнительно направил командиру «Марти» письмо № 1/400, в котором строго указывалось: «Сообщаю Вам, что командующий КБФ флагман 2 ранга т. Галлер после осмотра корабля и совещания на заводе им. Марти не разрешил делать никаких переделок сверх проекта. По списку, представленному Вами 17 февраля 1936 года № 15/С, будут сделаны лишь работы, являющиеся браком завода. Прошу Вас уделить особое внимание работам завода в отношении качества и в отношении ускорения работ по установке приборов, размещении предметов и оборудования, обеспечивающих мореходные и тактические качества корабля и состояние бытовых условий личного состава, не выходя из пределов утвержденного проекта и принятых заводом дополнительных работ».

В октябре—ноябре успешно прошли приемно-сдаточные испытания минного заградителя «Марти», к которым завод предъявил все механизмы корабля в соответствии с условиями спецификаций и технических заданий, обусловленных договором. До ходовых испытаний были опробованы все вспомогательные механизмы, как капитально отремонтированные, так и новые. Механизмы, обслуживающие главные машины и котлы, предварительно испытывались на якоре «на исправное действие». Их окончательную проверку провели одновременно с выполнением ходовых испытаний главных машин при работе на полную мощность. Скорость корабля определялась по результатам пробегов на мерной миле; по требованию отдела кораблестроения УМС требовалось выполнить не менее трех таких пробегов.

20 октября 1936 года завершились испытания минных транспортеров и пневматических сбрасывателей, а также проверка ра-

боты верхних скатов путем постановки мин на Толбухинском полигоне при состоянии моря от 0 до 3 баллов.

29 ноября 1936 года комиссия под председательством капитана 1 ранга Н.К.Никонова, при участии директора завода им. Марти В.Н.Сушунова, успешно закончив испытания и приемки согласно договору № 260907 от 21 сентября 1934 года и дополнительным соглашениям к нему, составила приемный акт № 229, удостоверяющий, что переоборудованный и капитально отремонтированный минный заградитель «Марти» принимается в состав Военно-Морских Сил РККА.

Ознакомившись с приемным актом, начальник отдела кораблестроения инженер-флагман 2 ранга Б.Е.Алякрицкий в своем рапорте руководству флота отмечал: «Краснознаменный Балтийский флот получил лучший в мире минный заградитель. В ходе модернизации бывшей императорской яхты успешно освоено конструирование механизации транспортировки и постановки мин, а в «Судопроекте» и на заводе им. Марти созданы опытные кадры по строительству специальных надводных боевых кораблей».

Корабль действительно получил новейшую по тому времени технику и вооружение. На минном заградителе установили совершенные устройства для постановки больших якорных мин и скорострельную артиллерию.

25 декабря 1936 года «Марти» официально вошел в состав КБФ, и на его флагштоке взвился Военно-морской флаг СССР.

Модернизация настолько изменила внешний и внутренний вид бывшей императорской яхты, что в английском справочнике «Jane's Fighting Ships» утверждалось, что «...это совершенно новый корабль, не имеющий ничего общего с прогулочной яхтой... что явствует хотя бы из контуров и внешне-

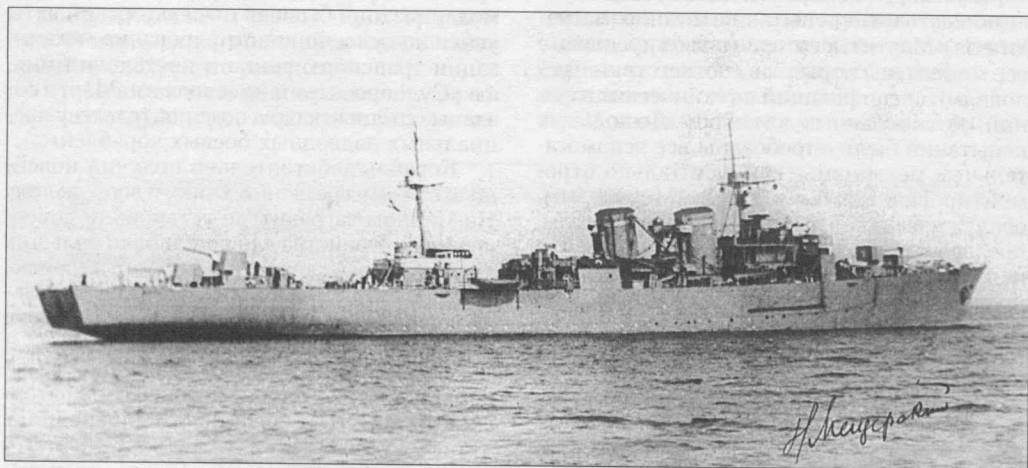
Тактико-технические элементы минного заградителя «Марти»

Наименование элементов	По спецификации	На испытаниях
ВООРУЖЕНИЕ		
Артиллерийское: количество установок x количество стволов — калибр, мм/длина ствола, калибров, тип установки	4 x 1 — 130/55, Обуховского завода, 7 x 1 — 76/30 „Лендера, 3 x 1 — 45/46 „21-К, 4 x 1 — 7,62 пулемета	
Минное: тип мин — количество	Обр.1931 года* — 411 или обр.1926 года — 492 или обр.1912 года — 598 или обр.1908 года — 552 или минных защитников — 522 К-1 — 2	Обр.1931 года* — 409 или обр.1926 года — 489 или обр.1912 года — 523 или обр.1908 года — 310 или минных защитников — 535 К-1 — 2
Противоминное: тип параванов — количество		
КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ		
Водоизмещение, т	6070	6139
Главные размерения, м:		
длина наибольшая		122,3
ширина наибольшая		15,4
осадка средняя	6,51	6,65
Метацентрическая высота, м	0,78	0,74
Скорость хода наибольшая, уз	18,5	18,86
Дальность плавания, миль:		
полным ходом	760	1150
экономическим ходом	около 1900	2100
Мощность главной энергетической установки, л.с.	11 400	11 426
Запас топлива, т	369	430
*Один из вариантов модернизации мины образца 1926 года, на вооружение не принят; возможно, являлся прототипом мины КБ, принятой на вооружение в 1940 году.		

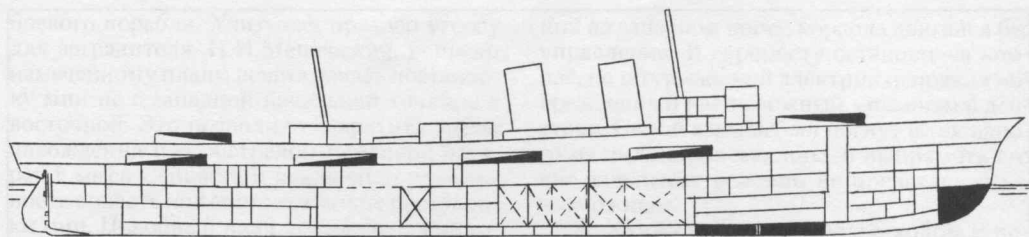
го вида корабля». Англичане с учетом значительных размеров минного заградителя именовали его минным крейсером.

Минный заградитель «Марти» и его экипаж вписали яркие страницы в историю Балтийского флота. Немалая заслуга в этом его командира, капитана 1 ранга Н.И.Мещерского.

Николай Иосифович Мещерский был назначен командиром «Марти» в 1938 году. Человек сильной воли и личного мужества, он являл собой прекрасное сочетание ума, образованности, знания минного дела и умения разбираться в людях, Имя этого опытного командира было чрезвычайно популярно в среде моряков Балтийского флота.



Минный заградитель «Марти». Фотография с автографом командира корабля капитана 1 ранга Н.И.Мещерского



 — мины на верхней палубе
  — мины на главной палубе
  — балласт

Схема продольного разреза минного заградителя «Марти», использовавшаяся для расчета остойчивости корабля. РГАВМФ. Ф.р-441. Оп.4. Д.26. Л.17

Однако многим сослуживцам, знавшим биографию Николая Иосифовича, назначение его командиром флагмана соединения минного заграждения Балтийского флота показалось необычным для того тревожного и трагического времени. Приказ о назначении капитана 1 ранга Н.И.Мещерского был издан в страшный год жестоких и несправедливых репрессий, массовых арестов и расстрелов военных моряков — от командующих флотами до командиров кораблей. На должность же командира «Марти» в 1938 году назначили не только потомственного дворянина, но и человека, род которого принадлежал к древней династии известных русских князей.

Николай Иосифович в 1916 году с отличием окончил Морской кадетский корпус, гардемариню принимал активное участие в боевых действиях русского флота. После Октябрьской революции остался вместе с братом Владимиром в России. Откликнувшись на призыв Пятого съезда Советов к бывшим офицерам царской армии и флота «Честно и добросовестно работать над развитием и упорядочением военной мощи Советской России», братья-близнецы князя Мещерские вернулись на флот. Строгий и взыскательный командир «Марти» никогда не был грубым с подчиненными. Его принцип гласил: «Строгость и грубость — понятия противоположные, и сколь первая нужна, столь вторая вредна». Николай Иосифович командовал кораблем в самые горячие дни на Балтике. Боевые заслуги военного моряка были отмечены орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Ушакова, Нахимова, Отечественной войны I степени и боевыми медалями.

Под руководством Н.И.Мещерского «Марти» стал образцовым кораблем — флагманом соединения заграждения и траления Краснознаменного Балтийского флота. Заградитель под его командой выходил в море в любую погоду и сутками не возвращался в

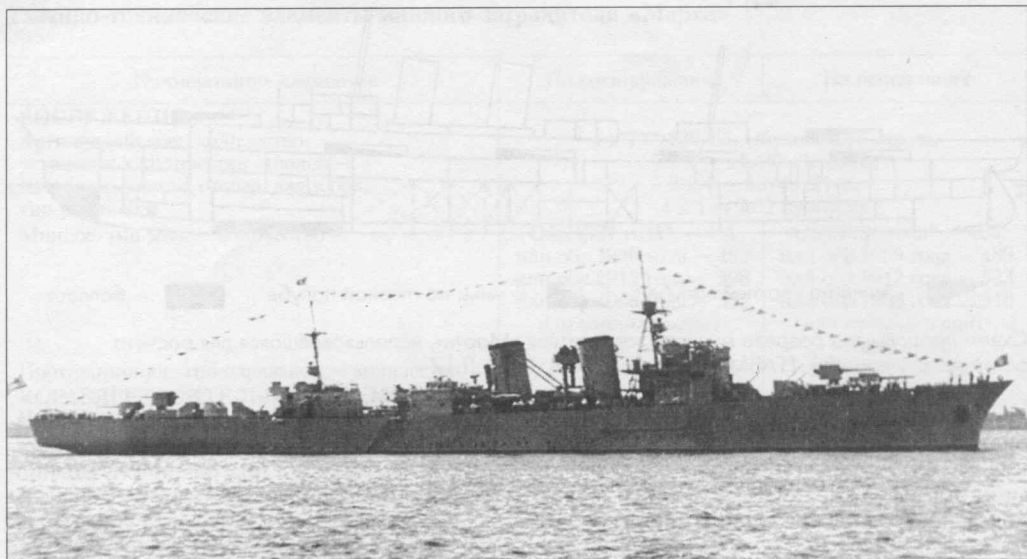
базу. В 1939 году корабль мастерски выполнил постановку мин у побережья Финляндии, за что получил благодарность Военного совета Балтийского флота.

В ночь на 23 июня 1941 года отряд кораблей в составе минных заградителей «Марти» и «Урал», лидеров «Ленинград» и «Минск» и нескольких эсминцев вышел в море под прикрытием авиации для постановки мин в устье Финского залива. Первая боевая операция флота была символической, так как именно этот вид оружия с огромным размахом применялся обеими воюющими сторонами в течение всей войны на Балтике. «Суп с клецками» — так иронически матросы окрестили густо нашпигованный минами Финский залив.

Ночью 26 июня «Марти» с полным запасом мин на борту вышел на минную постановку в район острова Осмуссар, где был



Капитан 1 ранга Н.И.Мещерский. 1941 год



Минный заградитель «Марти» после замены 76-мм орудий Лендера на установки 34-К того же калибра

атакован немецкими бомбардировщиками. По инструкции командиру следовало отдать приказ сбросить мины за борт, так как детонация хотя бы одной из них от попадания пули или осколка стала бы катастрофой. Однако капитан 1 ранга Мещерский поступил иначе. В сложной боевой обстановке он принял смелое решение: умело маневрируя, командир повел корабль к острову, где береговые зенитные установки и орудия минного заградителя сумели отогнать вражеские самолеты. Боевое задание было выполнено.

В другом походе «Марти» должен был выставить мины вблизи вражеского берега. Получив повреждение от попадания бомбы, корабль продолжил операцию по постановке мин, после чего благополучно вернулся на базу через свое же минное поле.

В практике боевой работы минного заградителя «Марти» и его командира нередко бывали случаи, когда изменившаяся обстановка вынуждала признать нецелесообразным проведение ранее принятого плана. Примером подобного творческого смелого решения после анализа и оценки командиром «Марти» боевых условий служит поход отряда кораблей Балтийского флота на постановку минного заграждения 26 сентября 1941 года. Требовалось закрыть фарватер в минных заграждениях в районе банок Грекова—Агамемнона. При этом точными координатами ранее поставленных минных заграждений командир отряда Н.И.Мещерский не располагал. «Марти» находился в Кронштадте, имея значительные повреждения

после массированных налетов вражеской авиации на корабли, базирующиеся на рейде крепости. В связи с приказом быть готовым к боевому походу минный заградитель 25 сентября под огнем немецких батарей ушел в Ленинград на Балтийский завод для устранения повреждений. В течение дня личный состав с помощью рабочих завода исправил гирокомпас и устранил ряд повреждений на корабле; пробоины заделали деревянными пробками.

В 4 ч 11 мин 26 сентября заградитель «Марти» в сопровождении трех тральщиков и шести малых охотников вышел на выполнение боевой задачи. Условия благоприятствовали ее решению (сплошная низкая облачность при силе ветра в 3 балла). Капитан 1 ранга Н.И.Мещерский согласно утвержденному командованием плану должен был выставить мины зигзагообразной линией, с интервалом между минами в 60 м и их углублением на 2,5 м. Постановку заграждения решили начать с западной точки линии, чтобы иметь свободный путь для отхода кораблей в Кронштадт. Однако при подходе к восточной точке линии минного заграждения корабли попали под массированный обстрел вражеской батареи с мыса Сейвясте. Мины на корабле были уже окончательно подготовлены к постановке, поэтому попадание даже одного осколка в них вызвало бы мощный взрыв всего боезапаса минного заградителя. В столь критическом положении от командира «Марти» потребовалось принять точное решение о дальнейших действиях

боевого корабля. Учитывая прямую угрозу для заградителя, Н.И.Мешерский, вопреки намеченному плану, решил начать постановку мин не с западной начальной точки, а с восточной. Это позволило сократить время нахождения под обстрелом немецкой батареи с мыса Сейвясте и исключило возможность попасть под ее огонь в конце постановки мин. Подобный план постановки минного заграждения отрезал пути отхода на базу отряду кораблей по фарватеру, так как он был закрыт поставленными минами, но иного пути не было. Выставив в течение 50 минут 270 мин и заградив фарватер, корабли отряда отходили в базу через вражеское минное поле и успешно форсировали его. Задачу заграждения фарватера, невзирая на обстрел, бомбежку и минную опасность, удалось успешно решить. В середине дня все корабли отряда благополучно возвратились в базу.

За первые шесть месяцев войны в трудных навигационных условиях, при тяжелой минной обстановке, часто в полной темноте, под обстрелами и бомбежками, экипаж «Марти» провел десять минных постановок. Блестящую работу минного заградителя вынужден был признать и высоко оценить даже командующий германскими военно-морскими силами гроссадмирал Эрих Редер, который в своем донесении немецкому верховному командованию сообщил, что минные заграждения в Балтийском море были настолько надежно и искусно поставлены, что стали причиной гибели многих немецких кораблей и больших потерь в людях и технике.

В конце октября 1941 года Военный совет Ленинградского фронта приказал приступить к эвакуации героических защитников полуострова Ханко. Операция проводилась скрытно, в несколько этапов. Первый отряд кораблей в составе эскадренных миноносцев «Стойкий» и «Слава» и минного заградителя «Марти» снялся со швартовых и, пользуясь наступающей темнотой, в сопровождении базовых тральщиков двинулся к Гогланду, а затем на Ханко.

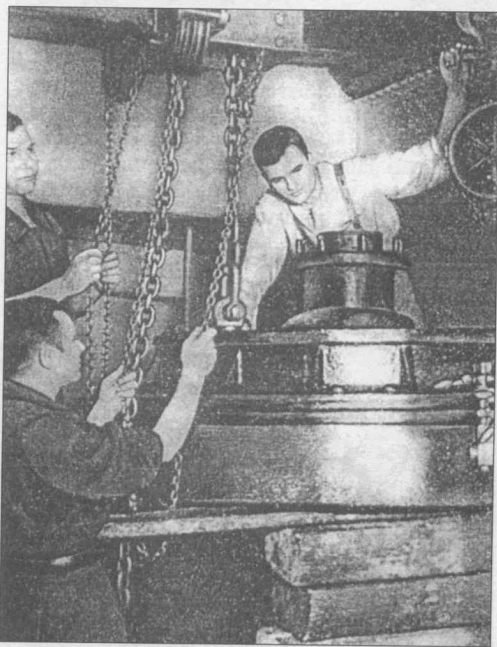
Ночью, на пути к Ханко, в правом параване минного заградителя взорвалась мина. От сотрясения на корабле вышел из строя генератор. Всюду погас свет. Какой-то момент «Марти» стоял на ровном киле а затем начал крениться. Казалось, минзаг получил большую пробоину. Через минуту выяснилось, что пробоины нет, но взрыв вызвал на корабле многочисленные повреждения, в том числе достаточно серьезные: три котла дали течь, вышли из строя почти все грузоподъемные средства правого борта, в рубке сорвало штурвал, и несколько секунд, пока рулевой красnofлотец не принял управле-

ния на запасном посту, корабль двигался без управления. В гиропосту остановился компас, но штурманский электрик исправил повреждение и ввел сложный механизм в действие. Силой взрыва был погнут шток одного из цилиндров машины, и выпрямить его вне заводских условий не представлялось возможным.

К Ханко подошли малым ходом с поврежденной машиной. Здесь «Марти» принял на борт два дивизиона 343-го артполка, всю артиллерию 270-го стрелкового полка и боезапас.

Минный заградитель как будто уменьшился в размерах, ибо осадка корабля значительно увеличилась — на борт корабля приняли сверх нормы 300 т груза, составляющего почти 14% водоизмещения.

За время обратного перехода «Марти» десять раз уклонялся от плавающих мин, был обстрелян береговой батареей противника. Пять раз мины взрывались прямо по носу «Марти» в тралах лидирующего тральщика. Погнутый шток в результате трения о сальник перегрелся, смазка не помогала, и масло начало гореть. Команда пошла на риск: не останавливая машины, предприняла попытку отжать сальник, и это ей удалось сделать — машина снова заработала на полных оборотах.



Поход на Ханко в ноябре 1941 года. Аварийная ремонтная работа на «Марти»: С.Е.Костылевский, Е.П.Петров и А.П.Ждановский поднимают крышку цилиндра высокого давления



Минный заградитель «Марти» на Неве в блокадную зиму 1941/42 года

Однако вскоре начал греться мотылевый подшипник. Старший инженер-лейтенант Кравченко определил причину — расплавившийся баббит попал в маслопровод, по которому к шейке вала подавалась смазка. Повреждение угрожало вывести машину из строя. Максимальное охлаждение эффекта не давало. Пришлось сбавить ход корабля и таким образом дойти до базы.

Уже после возвращения в Ленинград, когда «Марти» поставили к стенке судостроительного завода для исправления повреждений, ремонтники удивлялись тому, как вообще он мог двигаться.

Корабль с тяжелыми повреждениями выполнил боевое задание и, преодолев десятисантиметровый лед, благополучно доставил в Кронштадт 2029 защитников Ханко и 60 орудий.

Суровой, полной испытаний и лишений стала для экипажа «Марти» зима 1941/42 года. Скованный льдом, он не имел возможности двигаться и маневрировать. Обстрелы же и налеты вражеской авиации не прекращались. Хотя «Марти» был хорошо замаскирован, но и в него были попадания.

За период военных действий минный заградитель «Марти» прошел по перепол-



Командующий Балтийским флотом вице-адмирал В.Ф.Трибуц вручает Гвардейский Военно-морской флага экипажу минного заградителя «Марти». 5 сентября 1942 года

ненному минами Финскому заливу 4252 мили, выставил 3159 мин. Отражая атаки вражеской авиации, его команда сбила шесть самолетов противника. Боевых наград удостоились 117 матросов, старшин и офицеров.

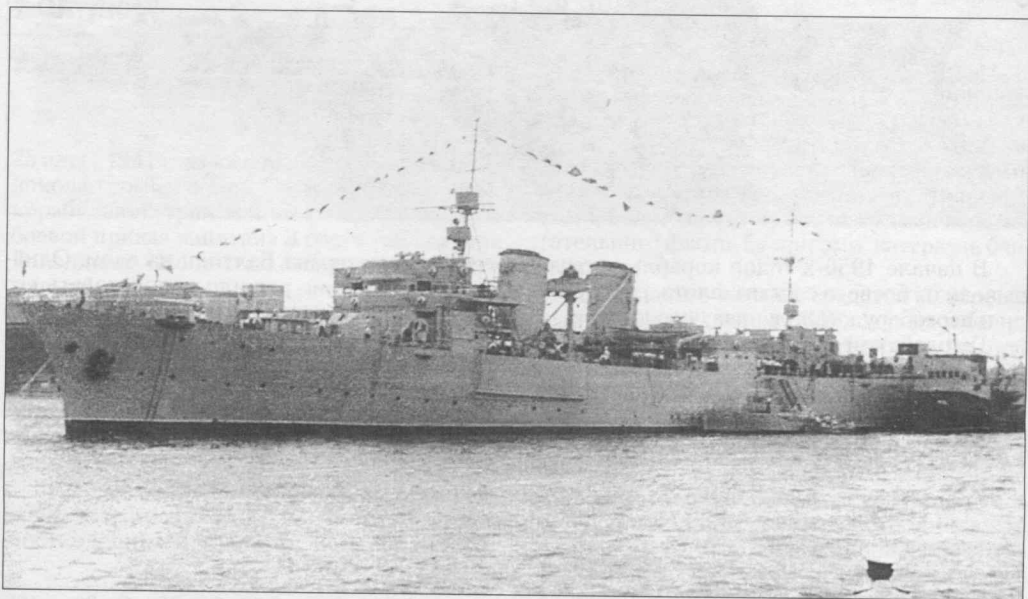
3 апреля 1942 года в газетах блокадного Ленинграда было опубликовано постановление: «В Народном Комиссариате ВМФ СССР. Об отнесении экипажа крейсера «Красный Кавказ», эскадренного миноносца «Стойкий», минного заградителя «Марти»... к гвардейским». За отличное выполнение заданий командования, за героизм личного состава в боях минный заградитель «Марти» в числе первых военных кораблей Советского флота удостоился гвардейского звания. Гвардейский флаг был вручен экипажу 5 сентября 1942 года.

В 1943 году зенитное вооружение «Марти» несколько изменилось: вместо 7,62-мм пулеметов было установлено три 12,7-мм пулемета: два ДШК и один «Виккерс».

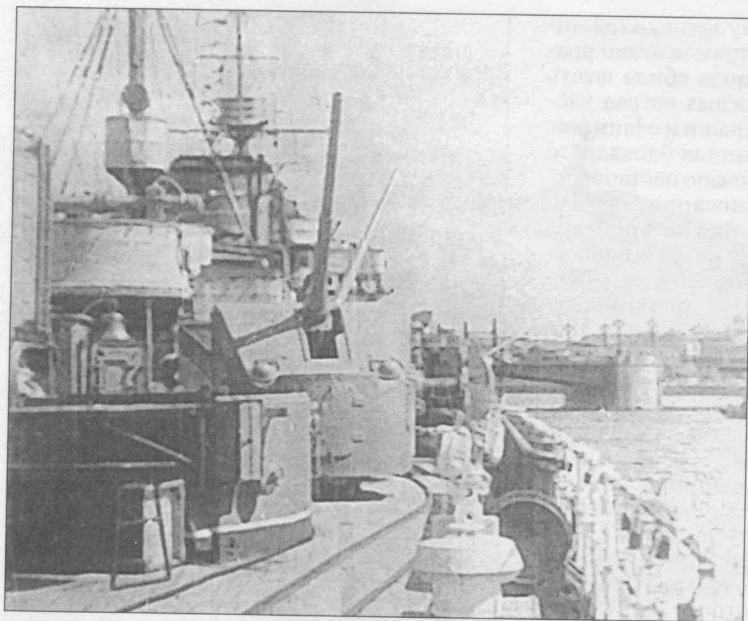
В послевоенные годы «Марти» еще несколько лет находился в строю. В 1948 году газета «Юманите» опубликовала резкое критическое выступление виднейшего деятеля французской компании Андре Марти в адрес КПСС и ее лидера — И.В.Сталина. Этого оказалось достаточно, чтобы внести его в список ярых антисоветчиков и дать указание о незамедлительном снятии его имени с предприятий, заводов и, конечно, кораблей. «Марти» также переименовали в минный заградитель «Ока».



Подъем Гвардейского флага на минном заградителе «Марти». 5 сентября 1942 года

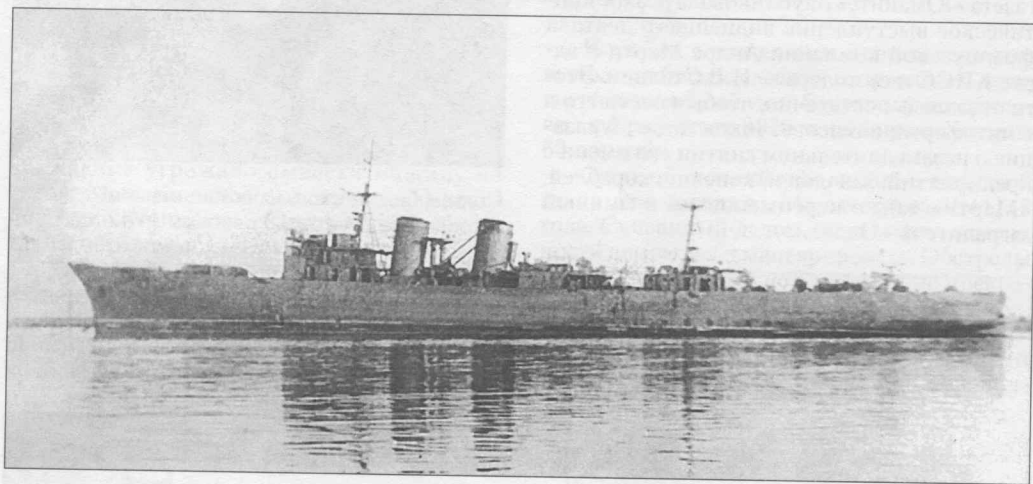


В 1948 году старый корабль в третий раз сменил свое имя, получив новое, традиционное для заградителей российского флота, в честь реки — «Ока»



Гвардейский минный заградитель «Ока» на праздничном параде

«Штандарт»—«Марти»—«Ока» после переоборудования в плавказарму



В начале 1950-х годов корабль-ветеран вывели из боевого состава флота, разоружили и переоборудовали в плавучую казарму.

Гвардейский флаг прославленного заградителя был сдан в Центральный военно-морской музей в Ленинград, туда же доставили одно из орудий героического корабля.

Время неумолимо, и поступил приказ о

списании ветерана Балтики на слом. Однако командование решило использовать его как мишень для первых испытательных стрельб нового ракетного оружия на морском полигоне. С «Оки» сняли остатки оборудования, якоря и три буквы его имени. Буксиры доставили корабль-цель на морской полигон.

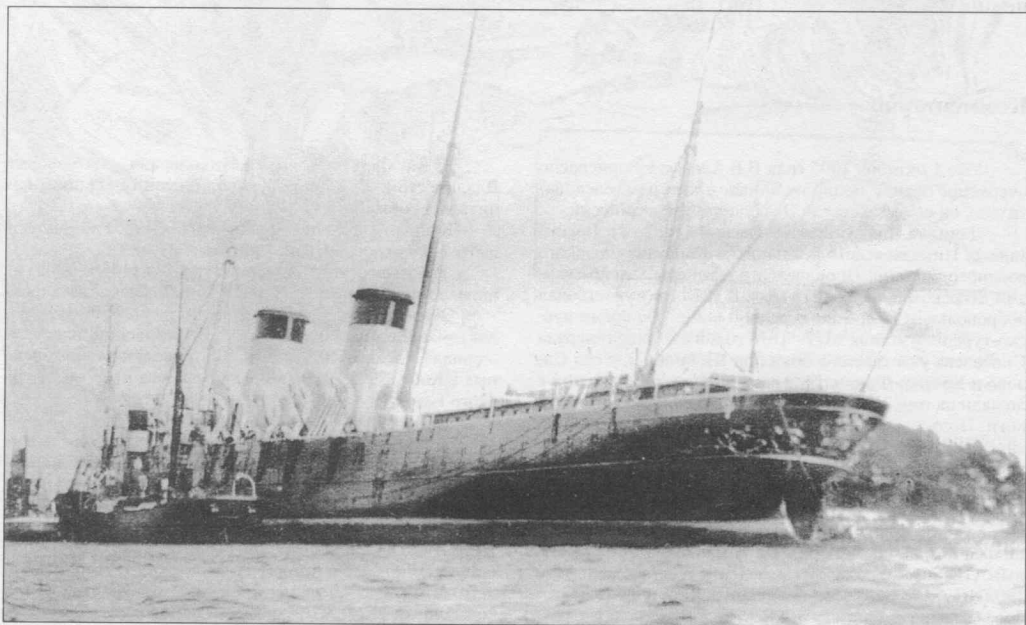
Корпус впоследствии передали на слом.

Литература и источники

Ермолаев В., Коновалов А. Герои «Оки». М., 1960. РГАВМФ. Ф.249. Оп.1. Д.67; Ф.360. Оп.2. Д.686; Ф.417. Оп.1. Д.1017, 1043; Ф.418. Оп.1.

Д.148; Ф.910. Оп.1. Д.73; Ф.р-360. Оп.20. Д.408; Ф.р-441. Оп.5. Д.143; Оп.10. Д.25; Ф.р-914. Оп.1. Д.57; Ф.р-2067. Оп.2. Д.193.

ПРОШЛОЕ БЕЗ КУПЮР



Императорская яхта «Штандарт», севшая на камни у острова Граншер. Август 1907 года

Авария яхты «Штандарт»

А.А. АЛЛИЛУЕВ

В состав российского флота входила целая эскадра яхт, находившихся на содержании Морского министерства. Для их обслуживания привлекался командный состав и матросы действующего флота.

Эта эскадра подразделялась на яхты особого назначения (например, «Алмаз», построенная для наместника царя на Дальнем Востоке и участвовавшая в Цусиме как крейсер II ранга, а также с десятков других, водоизмещением от 70 до 1200 т), суда Петергофской охраны, посыльные суда; службу яхты нес и крейсер I ранга «Светлана». Часть яхт состояла в Гвардейском флотском экипаже в Санкт-Петербурге и носила название «им-

ператорских». Ими командовал адмирал, генерал-адъютант царя, именовавшийся флаг-капитаном его императорского величества, при котором состоял отдельный штаб.

Императорские яхты «Штандарт» и «Полярная звезда», всегда готовые к походу, стояли обычно в Кронштадте, остальные яхты — в Новом Петергофе, где имелись специальная гавань и арсенал. Гаванью тоже заведовал адмирал, получивший в морской среде звание «швейцарского адмирала». Под его заведованием находились и морские арсеналы на озерах Гатчины и Царского Села, где содержались всевозможные образцы шлюпок и жила их команда из Гвардейского экипажа.

Командиры яхт «Штандарт», «Полярная звезда» и «Александрия» имели, как правило, адмиральское звание. Для охраны яхт в Петергофе находилась «морская охрана» из посыльных судов, там же находились царские паровые катера. Кроме того, в Петербурге, Кронштадте, Севастополе и Николаеве в особых эллингах стояли 18-весельные греб-

ные катера, для которых в Петербурге и Кронштадте набирались матросы ростом около сажени (1,83 м) и обязательно с бородой, а в Севастополе и Николаеве — тоже ростом с сажень, но только с усам.

Ежегодно царь проводил некоторое время в плаваниях в финских шхерах. Вот и летом 1907 года царь со всей семьей и свитой находился там на яхте «Штандарт». В конце августа решили осмотреть несколько живописных бухт вблизи легендарного Гангутского полуострова, и «Штандарт» пошел в их обход. Командовал «Штандартом» флигель-адъютант капитан 1 ранга И.И. Чагин. Кроме него ответственность за плавание яхты несли флаг-капитан контр-адмирал К.Д. Нилов, флагманский штурман подполковник И.И. Коношков и лоцман Иоганн Блумквист, 35 лет водивший корабли в этом районе.

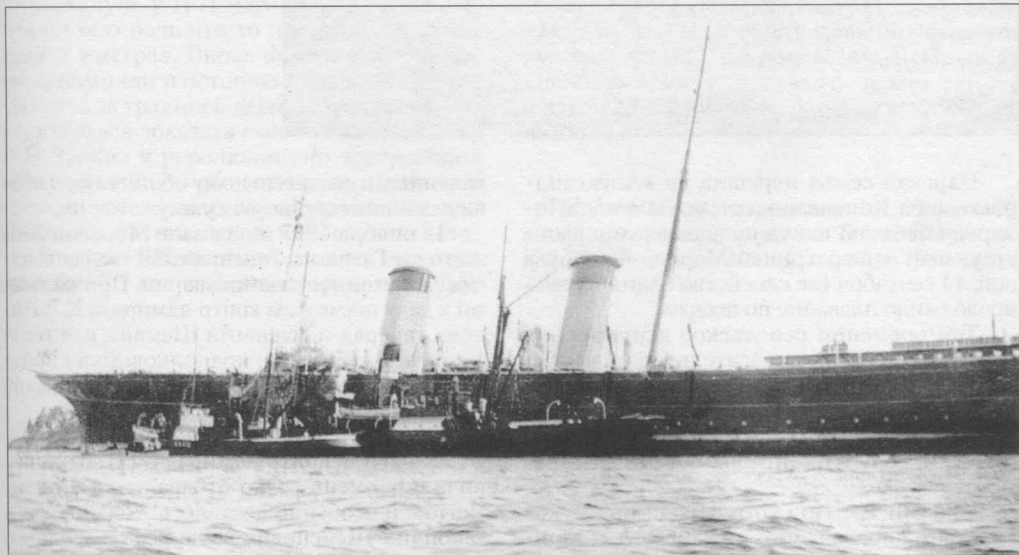
Днем 29 августа «Штандарт» обогнул остров Меден и взял курс по прямому фарватеру чуть западнее острова Граншер. В нескольких милях к востоку виднелись живописные берега. Впереди «Штандарта» шли эскадренные миноносцы «Украина» и «Выносливый», сзади — посыльное судно «Азия» и яхта «Элекен» под флагом директора Главного управления лоций и маячного ведомства Финляндии генерал-лейтенанта Шемана, еще дальше тем же курсом — яхта «Александрия» и суда морской охраны «Дозорный» и «Разведчик».

Фарватер опасений не вызывал, так как недавно Шеман и Блумквист подтвердили его проходимость для судов с осадкой 7,3 м

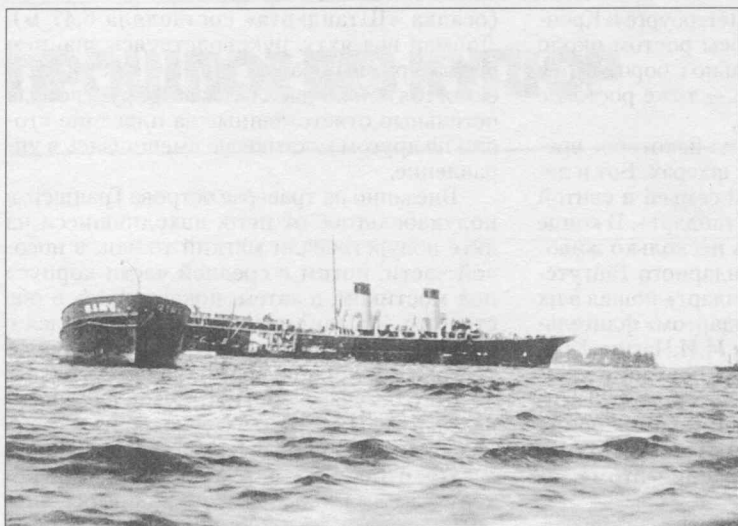
(осадка «Штандарта» составляла 6,47 м). Лоцман вел яхту, руководствуясь знанием фарватера, не обращая внимания на карту, и самостоятельно давал указания рулевому, а остальные ответственные за плавание стояли на другом мостике, не вмешиваясь в управление.

Внезапно на траверзе острова Граншер, в полукабельтове от него, находившиеся на яхте почувствовали мягкий толчок в носовой части, потом в средней части корпуса под мостиком, а затем, покачавшись в обе стороны, «Штандарт» резко остановился с креном на правый борт. Пробили водяную тревогу, и в командование кораблем вступил до этого безучастный И.И. Чагин. Обмер показал, что «Штандарт» сел на узкий камень на глубине 5,5 м, не обозначенный на карте, и яхта, напорвшись на него на 14-узловом ходу, касалась теперь камня на протяжении 8 м.

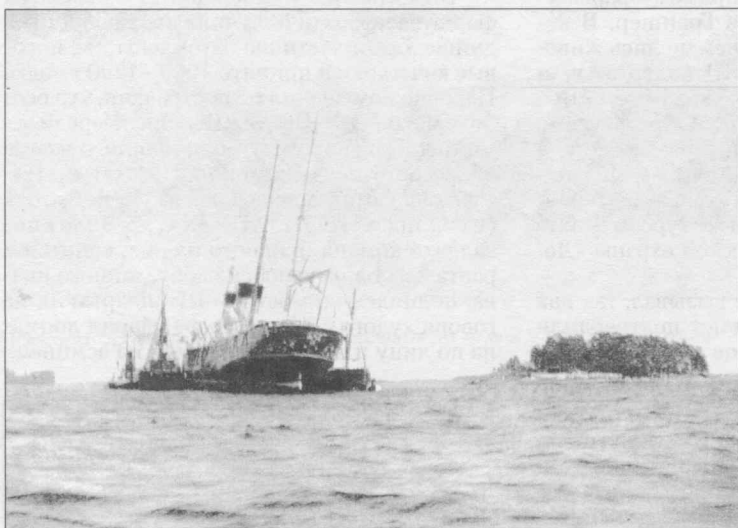
Выяснились повреждения — треснул форштевень, яхта получила две пробоины в днище, были частично затоплены две носовые кочегарки и принято 1000—1200 т воды. Царские помещения не пострадали, что особо отметил И.И. Чагин. Шедшие впереди эсминцы развернулись и причалили к яхте с обеих бортов. Л.В. Ларионов в статье «Посадка на камни в шхерах яхты «Штандарт»» (Сборник ЭПРОН. XIII—XV, Л., 1936) писал, что командир одного из них, капитан 2 ранга С.З. Балк, человек необузданного нрава, поднялся на мостик «Штандарта» и, не говоря худого слова, дважды ударил лоцмана по лицу и снова ушел к себе на эсминец.



Спасательные суда у борта «Штандарта»



Императорская яхта «Штандарт» во время проведения спасательной операции по снятию ее с камня. Август—сентябрь 1907 года



Царская семья перешла на «Александрю», а из Копенгагена вызвали яхту «Полярная звезда», находившуюся там с вдовствующей императрицей Марией Федоровной. 14 сентября все семейство благополучно продолжило плавание по шхерам.

Тем временем ревельское акционерное Русско-Балтийское спасательное общество провело работы по снятию «Штандарта» с камня. Яхту разгрузили, при участии 20 водолазов подвели пластыри под пробоины, откачали воду и 6 сентября повели ее на ремонт.

Силами Балтийского завода под руководством корабельного инженера А.И.Моисеева ремонт через два месяца завершили, и очевидно, что вместе со 125 тыс. рублей, уп-

лаченными спасательному обществу, он обошелся в значительную сумму.

12 ноября 1907 года в зале Морской библиотеки Главного Адмиралтейства состоялся суд над виновниками аварии. Причастными к делу посчитали контр-адмирала К.Д.Нилова, генерал-лейтенанта Шемана, капитана 1 ранга И.И.Чагина, подполковника корпуса штурманов И.И.Конюшкова и лоцмана Блумквиста.

Обвинителем от флота, кроме прокурора, назначили контр-адмирала Э.Н. Шенсновича. Он очень резко отозвался о Нилове, Чагине и особенно досталось Конюшкову, а закончил Шенснович свою речь выводом о плохом исследовании шхер, где, как на вероятном театре военных действий, каждый

фарватер давно должен быть изучен до тонкостей. Говорили, что этой речью и закончилась морская карьера Э.Н.Щенсновича — его назначили в Адмиралтейств-совет на покой, несмотря на огромный боевой опыт.

Вынесенный после 10-часового совещания приговор гласил: контр-адмиралу К.Д.Нилову объявить выговор, капитана 1 ранга И.И.Чагина отстранить от командования, но ввиду его боевых заслуг (под его командованием крейсер «Алмаз» дошел после Цусимского сражения до Владивостока) ограничиться выговором, генерал-лейтенанта Шемана оправдать, подполковника И.И. Коношкова снять с должности; вопрос о наложении взыскания на Блумквиста передать ведомству лоции Финляндии.

Но обвиненные подали кассацию, и 21 декабря дело слушалось в новом составе суда. Теперь склонились к тому, что камень был острый, как игла, и никто о нем не знал. Вскоре К.Д.Нилова произвели в вице-адмиралы, а И.И.Чагин стал контр-адмиралом, по-прежнему оставаясь командиром «Штандарта». Случай со «Штандартом» вызвал много толков как в морской среде, так и в обществе. Газеты левого направления нашли даже здесь революционную подкладку — поговаривали, что посадка на камень яхты с царской семьей была преднамеренной...

Шло время, и все слухи о «Штандарте» прекратились. Но вдруг, через пять лет после аварии, в 1912 году застрелился в своей квартире в Петербурге адмирал И.И.Чагин... Факты следствия о мотивах самоубийства держались в секрете. Офицер «Штандарта» Н.В.Саблин в своих воспоминаниях говорит, что накануне у И.И.Чагина были гости, затем он всю ночь что-то писал, а под утро грянул выстрел. Вновь пошли в ход догадки, вспомнили и историю с аварией «Штандарта», а за границей вышла книжка, где автор старался доказать какое-то касательство И.И.Чагина к революционно настроенной интеллигенции — общественная мысль того времени хотела видеть революционные проявления даже там, где их и близко не было.

Адмирал Г.Цывинский в своих воспоминаниях «50 лет в Императорском флоте»

(Рига: «Ориент», 1935) излагает наиболее правдоподобную версию. Он полагает, что одна из знакомых дам И.И.Чагина донесла на другую его знакомую, которая с помощью судового писаря зимовавшего на Неве «Штандарта» печатала на бланках царской яхты революционные прокламации, распространявшиеся по Петербургу. Ожидавшегося скандала И.И.Чагин перенести не смог...

Злополучный камень у острова Граншер обозначили огнем «мигалкой» и присвоили ему имя Блумквиста. А «Штандарт» снова едва не потерял аварию, коснувшись неизвестного камня на рейде Штандарт в шхерах, где ежегодно стоял. От удара появилась вмятина, а камень по особому распоряжению достали со дна моря и привезли в Кронштадт, где положили с соответствующей надписью в Петровском парке.

«Штандарту» предстояла долгая жизнь. С 1918 года он числился на долговременном хранении в Кронштадте и, казалось, потерял даже свое имя — его одновременно называли и «Штандартом», и «18 Марта», но через 40 лет после своего рождения, в 1936 году, бывшая императорская яхта превратилась в боевой корабль — минный заградитель, вооруженный дальнобойными 130-мм орудиями и многочисленной зенитной артиллерией. Он получил имя «Марти», в 1942 году удостоился гвардейского звания, а после войны поменял имя на «Ока».

По английскому справочнику «Jane's Fighting Ships» в середине 1950-х годов в Советском флоте числится вспомогательный крейсер «Екатерина»! Что же это за корабль, не известный советским морякам? Так ведь это все тот же «Штандарт» — «18 Марта» — «Марти» — «Ока», участвовавший в съемках художественного фильма «Мичман Панин»! Ошибаться могут не только финский лоцман и адмирал Чагин, но и солидное английское издание...

Издательство выражает благодарность финскому историку Jorma Tuomi-Nikula за предоставленные для публикации фотографии.

Гангут

Проект флага воздухоплавательных частей Морского ведомства. 1905 год



Программа летних опытов 1902 года была выполнена морскими офицерами с блеском. Впервые на Черном море были получены фотоснимки Севастопольской бухты с высоты 325 м, проведены привязные подъемы в море с броненосца «Чесма», ночные подъемы с берега, выполнена эвакуация человека с борта броненосца на берег и обратно, получены результаты наблюдений и корректировки стрельбы орудий броненосца.

О подробностях первых полетов русских морских воздухоплателей читайте в статье В.А.Белашева на с.49



Санкт-Петербург
Издательство
«ГАНГУТ», 2001