

СУДОСТРОЕНИЕ

1987

11



ЯХТА „ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА“ — БОЕВОЙ ШТАБ ЦЕНТРОБАЛТА¹

С. Д. Климовский

Среди кораблей революционной Балтики особое место занимает яхта «Полярная звезда»; в летние дни 1917 г. она стала плавучим боевым штабом революционных матросских масс — Центрального комитета Балтийского флота (ЦКБФ, Центробалт). Принятые на ее борту важные решения способствовали сплочению ударного отряда балтийцев, сыгравших большую роль в победе Великого Октября. Однако об истории создания яхты еще не рассказывалось. Восполняя этот пробел, редакция предлагает вниманию читателей статью члена секции истории редколлегии нашего журнала С. Д. Климовского.

Разработанное в 1884 г. по указанию управляющего Морским министерством адмирала И. А. Шестакова техническое задание на проектирование яхты-крейсера было направлено управляющему Балтийским железоделательным, судостроительным и механическим заводом М. И. Кази. При водоизмещении около 3500 т предполагалось получить скорость не менее 15 уз, обеспечить защиту котлов и машин палубной броней, иметь артиллерию, «соответствующую крейсерскому рангу»; особо подчеркивалось, что в мирное время корабль должен «вполне отвечать всем требованиям службы современной императорской яхты».

К августу 1886 г. Балтийский завод закончил разработку технического проекта, одобренного затем И. А. Шестаковым и переданного в МТК (март следующего года). При проектировании за прототип взяли теоретический чертеж английских посыльных судов «Айрис» и «Меркьюри», «наиболее исследованных в техническом отношении». Спецификацию приняли по образцу крейсеров типа «Линдер» и «Мерси»; палубной броней (толщина 38,1 мм) предполагалось прикрыть не только котлы и механизмы, как на прототипе, но и погреба боезапаса. Суммарная мощность двух машин вертикального типа тройного расширения 6000 л. с., максимальная скорость 17 уз; запас топлива (675 т) при водоизмещении 3500 т позволял идти 16-узловой скоростью в течение шести суток. В случае крейсерского плавания (водоизмещение 3750 т, запас угля 1100 т) при скоростях 12, 10, 8 уз предполагаемая дальность плавания составляла соответственно 7500, 10500, 12500 миль. В состав артиллерийского вооружения входили (как и на прототипе) восемь 152-мм орудий (длина ствола 35 калибров), четыре 9-фунтовых и шесть 47-мм скорострельных пушек Гочкиса; по два бортовых минных (торпедных) аппарата в носу и корме. Постройка яхты-крейсера оценивалась в 2 263 415 руб., «подготовление к плаванию» намечалось на осень 1889 г.

Спецификацию утвердили на заседании кораблестроительного отдела МТК 3 июня 1887 г. При дальнейшей разработке проекта И. А. Шестаков потребовал «не жертвовать удобствами яхты» в угоду ее крейсерскому назначению. Особое внимание уделялось архитектурно-эстетическим вопросам, форма оконечностей отрабатывалась на моделях. Главные механизмы проектировались под руководством известного английского конструктора Кёрка, наблюдающим командировали в Англию инженера-механика Ф. Я. Поречкина. Постройка яхты началась на Балтийском заводе 17 августа 1887 г., наблюдающим назначили младшего судостроителя Н. Е. Титова. К октябрю отказались от броневой защиты, окончательно решив использовать корабль «исключительно для яхтенной службы», а из артиллерии оставить орудия лишь для салютов. Официальная закладка состоялась 20 мая следующего года при готовности корпуса 15%.

Согласно спецификации, пересмотренной МТК 6 сентября 1888 г., длина яхты между перпендикулярами составляла 96,2, наибольшая ширина 14,02 м, водоизмещение при осадке форштевнем 5,21 и ахтерштевнем 5,64 м — 3640 т. Система набора корпуса поперечная со шпацией в средней части 0,91, в оконечностях 1,07 м, водонепроницаемые флоры предусматривались на каждом шестом шпангоуте. На всех палубах имелся лишь деревянный настил поверх стальных бимсов из

«лучшей сосны», толщиной до 76 мм; платформы выполнялись из стальных листов. Скуловые кили (длина 30,5, ширина 0,46 м) устанавливались параллельно диаметральной плоскости, чтобы они, как считалось, «не представляли добавочного сопротивления». По сравнению с яхтой «Держава» живые помещения спроектировали «гораздо удобнее и обширнее». В октябре 1888 г. с Обуховского на Балтийский завод поступили стальные гребные валы. В следующем месяце старшего инженер-механика И. М. Гончарова назначили наблюдающим за изготовлением на Балтийском заводе двух главных машин, которые вначале спроектировали «комерческого» типа тройного расширения общей мощностью 7500 л. с., но в итоге выполнили по системе компаунд (рабочее давление 5,3 кгс/см² обеспечивали десять котлов).

Форштевень обуховцы сделали кованым стальным, якоря и цепные канаты длиной по 320 м заказали Ижорскому заводу. Внутреннее убранство, отделку помещений и мебели яхты взяла на себя мебельная фабрика Н. Ф. Свирского. Широко применялось натурное макетирование кают, для отдельки помещений использовались тик, красное и лимонное дерево, клен, груша, венгерский ясень, карельская береза, дуб, орех. Все три мачты решили оснастить косыми парусами общей площадью 709,5 м² (впоследствии добавили брифок). В начале 1890 г. доставили из Англии стальную рулевую раму. Спуск судна на воду состоялся 19 мая. Через пять дней комиссия освидетельствовала и приняла в казну обе главные машины. 11 сентября состоялась проба механизмов на швартовах, а спустя два дня яхта начала кампанию. Первые приемочные испытания на Кронштадтской мерной миле 29 сентября оказались неудачными — при частоте вращения гребных валов 65 об/мин удалось достичь лишь 13,64 уз. После докования в Петровском доке испытания продолжили — 10 октября при северном вете два-три балла и состояния моря два балла яхта развила максимальную скорость 18,85 уз (средняя — 16,73).

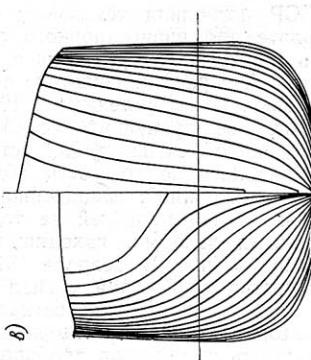
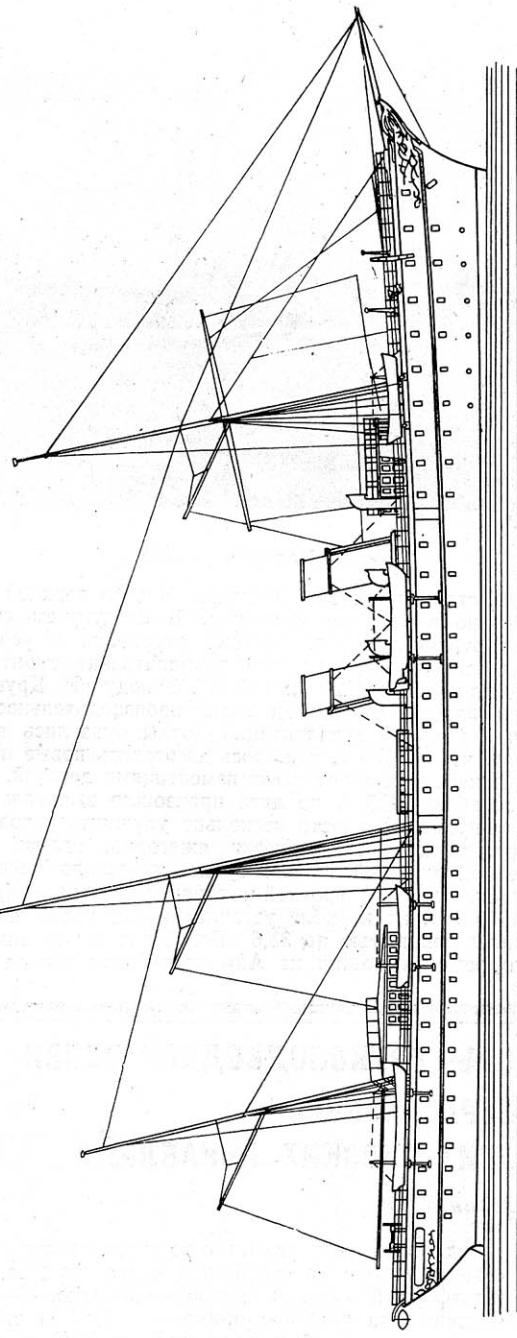
Готовясь к первому заграничному плаванию, «Полярная звезда» 9 ноября прибыла в Ревель. Бортовая качка при четырехбалльном вете оказалась незначительной, тогда как килевая достигала десяти размахов в минуту. Судно хорошо входило на волну, принимая на палубу лишь брызги, однако все переборки при качке сильно скрипели. Считая начальную остойчивость недостаточной, МТК принял решение уложить на втором дне в дополнение к 52 еще 150 т чугунного балласта. Опытное кренование, проведенное 6—7 марта 1891 г. в Ревельской гавани, показало, что и после приема дополнительного балласта метацентрическая высота составила всего лишь 0,52 м.

Совершив пробное плавание вокруг Готланда, «Полярная звезда» 8 мая вышла в поход по маршруту Ревель—Христианзанд—Фальмут—Виго—Христианзанд—Гельсингфорс; экипаж составляли 19 офицеров, 33 кондуктора и 273 рядовых. На переходе в Фальмут механизмы развили сначала в течение 20 мин мощность 7496 л. с., а затем в продолжение часа — 7047 л. с., максимальную скорость (19,3 уз) лаг отметил 16 мая. В Бискайском заливе при юго-восточном вете восемь-девять баллов размахи бортовой качки не превышали 20° в отличие от стремительной и «несколько беспокойной» килевой. Находившийся на борту корабельный инженер Н. Е. Кутейников сообщил в Петербург, что «при настоящем грузовом состоянии яхты ... отпадают какие-либо вопросы о достаточности боковой остойчивости ... и безопасности плавания». Полностью подтвердилась высокая мореходность корабля, несмотря на «незначительную» начальную остойчивость, благодаря которой очень спокойная бортовая качка (8—9 размахов/мин) напоминала качку парусных судов. В штормовых условиях яхта прошла 1260 миль со средней скоростью 12,85 уз. При работе четырех котлов полного запаса угля хватало более чем на пять с половиной суток экономического хода. Преодолев за 376 ходовых часов 4480 миль, «Полярная звезда» 10 июня 1891 г. пришла в Гельсингфорс.

Летом 1898 г. МТК принял решение о проведении на корабле крупных ремонтных работ по корпусу и механизмам. Предполагалось износившийся настил верхней палубы заменить тиковым и сделать взамен пришедших в «неблагонадежное» состояние деревянных новые стальные мачты с наглухо заделанными в них деревянными стенгами. При этом высота клютиков фок-, грот-, и бизань-мачт составила соответственно 38,4, 40 и 34,1 м, что позволило свободно проходить Кильским каналом под мостами. Вместо шести 9-фунтовых орудий образца 1877 г. решили установить четыре 47-мм

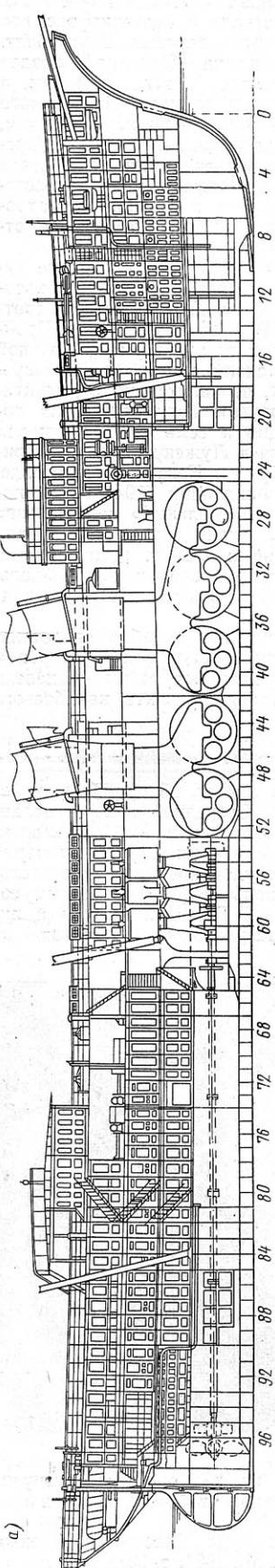
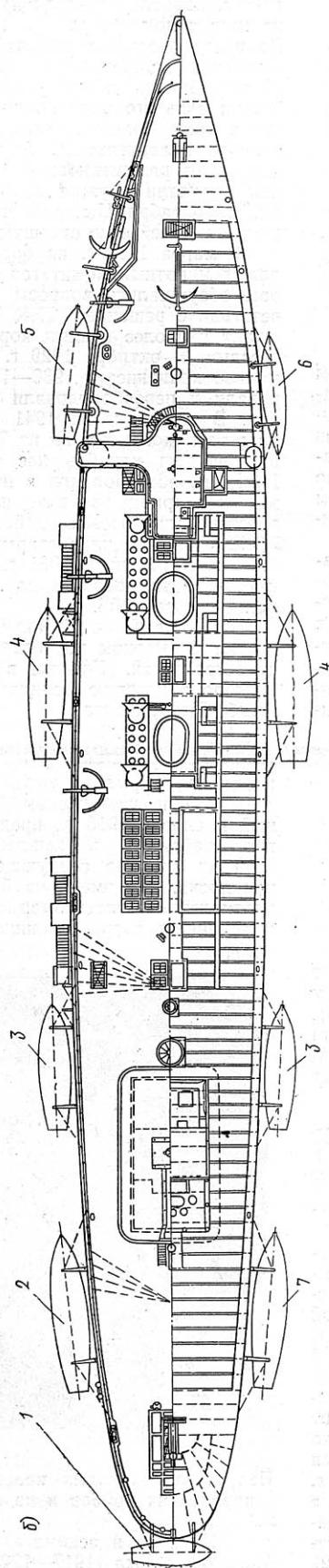
¹ По материалам ЦГАВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 117, 846; оп. 4, д. 91, 257; ф. 417, оп. 1, д. 671; ф. 421, оп. 1, д. 967; ф. 427, оп. 1, д. 9, 383.

Боковой вид и парусное вооружение яхты



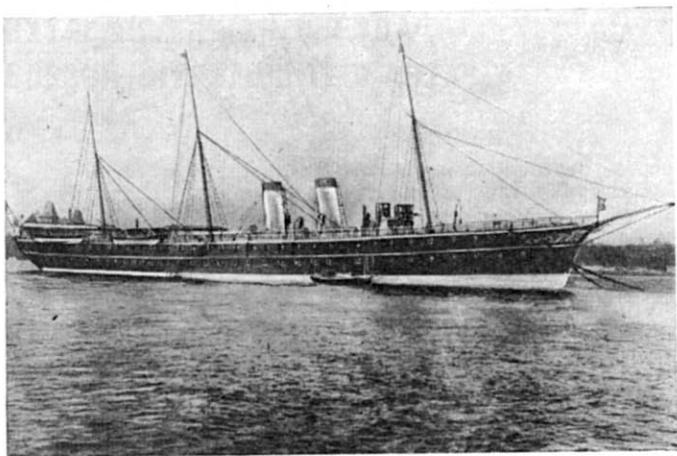
Очертные чертежи яхты «Полярная звезда» (январь 1892 г.):

- a* — продольный разрез;
- b* — вид сверху, совмещенный с конструктивным чертежом верхней палубы (на правом борту деревянный настил условно не показан);
- 1 — 6-веселый яхт; 2 — парандийный катер № 2; 3 — 12-веселый катер; 4 — паровой катер типа «Лагмар»; 5 — паровой катер № 6; 6 — парандийный кильбот; 7 — парандийный гребной катер № 1
- c* — проекция «корпуса» теоретического чертежа



a)

b)



Яхта «Полярная звезда»

пушки на станках системы Меллера. Настил верхней палубы окончательно выполнили сосновым. В следующем году капитально отремонтировали систему отопления и усовершенствовали вентиляцию, для чего дополнительно смонтировали пародинамо-машину (120 А, 100 В). Заводу «Р. Круг» заказали два опреснительных аппарата производительностью по 0,36 т/ч. За время эксплуатации котлы оказались в таком состоянии, что в 1904 г. пришлось изготовить новые по прежним чертежам, но с некоторыми изменениями деталей.

В октябре 1905 г. на яхте произошло выступление матросов, вынудившее власти несколько улучшить условия прохождения службы. Практически ежегодно, вплоть до начала первой мировой войны, судно совершало переходы в Копенгаген, посетило Тронхейм, порты Ширнесс и Христианзанд. В 1912 г. на корабле установили две новые пародинамомашины мощностью по 33,6 кВт. После завершения капитального ремонта машин на Адмиралтейском заводе состоя-

лись шестичасовые испытания (30 апреля 1913 г.), прошедшие, по общему мнению членов приемочной комиссии, «блестящее».

Февральская буржуазно-демократическая революция и последовавшие за ней бурные события коренным образом изменили судьбу бывшей императорской яхты. В конце июня 1917 г. корабль перевели из Петрограда в Гельсингфорс, где на него с посыльного судна «Виола» перешел Центроборт. Во время июльских событий именно на «Полярной звезде» была принята резолюция о передаче власти Советам, а 25 сентября на ней открылся II съезд моряков Балтийского флота; день его окончания — 5 октября — знаменателен тем, что с этого времени флот перестал исполнять приказы Временного правительства. В предоктябрьские дни яхта стала арсеналом революционной Балтики — здесь накануне восстания получали оружие направлявшиеся в Петроград матросы. 24 октября Центроборт принял решение о посылке отряда кораблей в восставшую столицу.

6 марта 1918 г. на борту яхты состоялось собрание судовых и ротных комитетов Гельсингфорской базы, на котором обсуждались вопросы о роспуске Центробалта в соответствии с решением СНК РСФСР и об эвакуации в Кронштадт наиболее ценных кораблей, в том числе и «Полярной звезды». В октябре 1920 г. яхту сдали в порт на долговременное хранение; в 1930—1936 гг. ее капитально отремонтировали и переоборудовали в плавучую базу подводных лодок. В начале июля 1941 г. судно и семь базировавшихся на него лодок перешли из Таллина в Лужскую губу; в период блокады корабль нес службу на Неве в Ленинграде. После перебазирования в порты Финляндии (1944 г.) экипажи «Полярной звезды», плавбаз «Смольный» и «Иртыш» обеспечивали боевые действия бригады подводных лодок КБФ. Уже как плавказарму судно в 1954 г. исключили из состава ВМФ, но в 1961 г. переоборудовали в корабль-цель, который использовался для отработки ракетных стрельб надводных кораблей¹.

Семь десятилетий активной службы корабля свидетельствуют о высоком мастерстве отечественных конструкторов и судостроителей. Участие в революционных событиях навеки вписало в историю Великого Октября имя яхты как боевого штаба Центробалта.

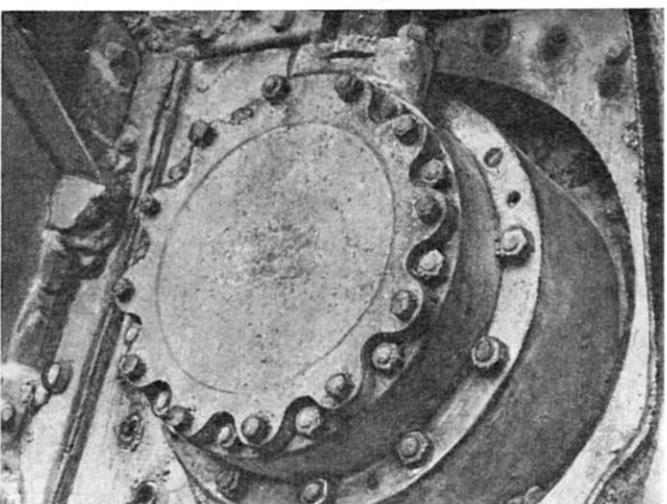
ПРИБОРЫ ЗВУКОПОДВОДНОЙ СВЯЗИ КРЕЙСЕРА „АВРОРА“ И ДРУГИХ РУССКИХ КОРАБЛЕЙ

С. И. Овсянников

В период последних ремонтно-восстановительных работ на крейсере «Аврора» из подводной части корпуса, между носовой платформой и жилой палубой (побортно, 19—20 шп.), были извлечены два прибора; они находились за стальными листами, закрывавшими бетонированную в 1946 г. внутреннюю поверхность наружной обшивки [1]. На фирменных табличках из-под слоя суртика проступала надпись:

Материалы ЦГАВМФ СССР позволили установить следующие факты. В русском флоте для навигационного обеспечения кораблей проводились многочисленные опыты с подводными маячными устройствами, представлявшими собой громоздкие колокольные установки. С изобретением в 1911 г. мощного излучателя тональных незатухающих колебаний (Фессенден, США) техника подводной сигнализации вступила в новый этап развития. Появилась возможность обеспечения с помощью азбуки Морзе надежной, защищенной от артиллерийского огня противника связи кораблей не только между собой, но и с подводными лодками, находящимися под перископом или на большей глубине. В феврале 1915 г. лондонский представитель общества «Субмарин сигнал К» предложил России закупить приборы подводной сигнализации. Ознакомившись с ними, Морское министерство подписало в мае 1915 г. контракт на десять комплектов приборов [2].

В декабре фирма получила заказ еще на 15 приборов, работавших при напряжении 110 В. Очередной заказ, сделанный в апреле 1916 г., предусматривал поставку 30 комплектов (таблица), в каждый из которых массой примерно 1760 кг входило следующее оборудование: распределительная доска, амперметр на 30 А, вольтметр с добавочным сопротивлением, частотомер (460—540 Гц) с омическим и индукционным сопротивлениями, регулировочный реостат от



Излучатель звуковых колебаний на «Авроре» (вид изнутри корпуса на прибор и на очищенное от бетона крепление)

¹ Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота (1917—1927 гг.). М., 1981, с. 95.

Цена 90 коп.

Индекс 70890

