

И. В. Кисличенко

КОРАБЛЮ-ГЕРОЮ ПОСВЯЩАЕТСЯ...

(К 170-летию обороны Петропавловского порта от англо-французской эскадры в 1854 г.)

Тема обороны Петропавловского порта в 1854 г. в рамках Крымской войны вызывает все больший интерес у многих любителей истории не только в России, но и за ее пределами. Данная публикация послужит дополнительной информацией о событии, ставшем, по словам Е. Тарле, «лучом света», который вдруг прорвался «сквозь мрачные тучи», на примере истории одного корабля – участника обороны, раскроет особенности отечественного парусного кораблестроения первой половины XIX в.

Ключевые слова: фрегат «Аврора», история отечественного кораблестроения, парусный флот России, оборона Петропавловского порта в 1854 году, Крымская война на Камчатке.

I. V. Kislichenko

TO THE SHIP-HERO IS DEDICATED...

(To the 170th anniversary of the defense of the Petropavlovsk port from the Anglo-French squadron in 1854)

The story of the defense of the Petropavlovsk port in 1854 as part of the Crimean War is of growing interest to many history enthusiasts not only in Russia, but also abroad. This publication will serve as additional information about the event, which became, in the words of E. Tarle, "a ray of light", which suddenly broke "through the dark clouds", on the example of the history of one ship - a participant of the defense, will reveal the features of domestic sailing shipbuilding in the first half of the XIX century.

Keywords: frigate "Aurora", history of domestic shipbuilding, Russian sailing fleet, defense of Petropavlovsk port in 1854, Crimean War in Kamchatka.

В юбилейный год 170-летия героической обороны Петропавловского порта от англо-французской эскадры в рамках Крымской войны мы неоднократно будем говорить об этом событии – вспоминать всех его участников, озвучивать предпосылки и составлять хронологию. Но мне хотелось бы отдать дань памяти и уважения героическому кораблю – фрегату «Аврора», который всей своей историей доказал, что какие бы трудности не выпадали на долю экипажа – корабль всегда будет ему поддержкой, опорой, спасением и настоящим другом. И что бы ни говорили скептики, сравнивающие корабли отечественной постройки с продуктами зарубежного кораблестроения и пишущие хвалебные оды их качеству, можно сказать одно – без проведения глубокого сравнительного анализа нельзя выносить отрицательные вердикты, принижая, таким образом, достижения наших корабельных инженеров. И такие вердикты, к сожалению, не редкость. Но сейчас, говоря об «Авроре», хочется вспомнить слова известного петербургского корабеля и мастера – судомоделиста Александра Алексеевича Добренко: *«Если снять о ней фильм – штурм в Атлантике, уход от англо-французской эскадры в Южной Америке, переход черед Тихий океан,*

оборона Петропавловска от превосходящих сил неприятеля, отражение десантов в ожесточенных схватках<...> – вышла бы картина...»

Богатая событиями биография удивительно красивого фрегата «Аврора» часто привлекала внимание художников. Примером могут служить живописное полотно Ивана Константиновича Айвазовского, созданное в 1837 г., рисунок Константина Константиновича Арцулова, изображение «Авроры» кисти Платона Тимофеевича Бориспольца, и более поздние – камчатского графика Геннадия Фирсовича Морозова и приморца, художника-мариниста Валерия Ивановича Шиляева.

Одни изображения более точно передают корабельную архитектуру и оснащение «Авроры», другие – менее точны и более художественны, но объединяет их одно – стремление художников передать мощь и красоту русского фрегата, как символ отечественного кораблестроения первой половины XIX в.

История отечественного военного парусного кораблестроения является важной частью истории России, и остается до сих пор, к сожалению, малоизученной частью истории науки и техники. Регулярный военный флот создавался исходя из потребностей государства, с учетом

международной обстановки. Флот, способный решать поставленные задачи по защите интересов страны на море, был создан в первой четверти XVIII в. за короткое время. Проектирование и строительство самых сложных технических объектов XVIII – первой половины XIX в. – военных парусных судов, способствовало развитию как фундаментальных, так и прикладных наук – теории корабля и теории проектирования судов. Во времена парусного флота возникли различные традиции, многие из которых по сей день определяют деятельность отечественного кораблестроения [2].

Завершение развития линейных судов происходило с 1806 по 1865 г. Несмотря на введение некоторых усовершенствований, развитие архитектуры и парусности русских линейных судов отставало почти до конца XVIII в. от кораблей и фрегатов передовых морских держав. К тому времени в шведском, французском и других военных флотах появился более совершенный и прогрессивный тип судна, так называемый ост-индский. Родился он в самой Англии еще в середине XVIII в., но прижился в английском флоте не сразу, а использовался в основном на торговых судах Ост-Индской компании [11].

В конце XVIII в. херсонский корабельный мастер А. С. Катасанов разработал проекты «новоманерных» линейных кораблей, имевших архитектуру наподобие ост-индского типа. Это начинание поддержал председатель Черноморского адмиралтейского правления адмирал Н. С. Мордвинов, по распоряжению которого Катасанов построил в Херсоне два опытных корабля – «Святой Петр» (1794 г.) и «Захарий и Елизавета» (1795 г.). Сравнительные испытания подтвердили хорошие качества «новоманерных» судов. Было принято решение соорудить на Черном море два 74-пушечных корабля по утвержденным в 1797 г. чертежам Катасанова. В Петербурге по его же чертежам в 1799 г. построили 74-пушечные корабли «Москва», «Ярослав», «Святой Петр», а год спустя уже сам Катасанов построил 74-пушечный «Архистратиг Михаил» по чертежу проекта Ф. Чапмана трофейного шведского корабля «Эмгейтен», а по собственному проекту – «Благодать» (130 пушек). С этого времени новая архитектура корпуса завоевывает в России всеобщее признание [там же].

По решению учрежденной в 1799 г. комиссии для изменения штатов судов был отменен бом-блинд, драйвер заменен контр-бизанью, введен фока-стаксель, на фрегатах вместо би-

зань-реев введены гафели и высказано пожелание о такой же «перемене» на кораблях, укорочены бом-брам-реи, унифицированы основные якоря, понижены кормовые фонари, введены дополнительные шлюпки, устанавливавшиеся по бортам на бизань-русленях [1]. Все эти новшества становятся узаконенными и освещаются в специальной литературе.

В 1806 г. вошли в силу закона новые штаты, положения которых принципиально не менялись уже до конца эпохи военного парусного флота – до середины XIX в.

23 ноября 1833 г. на Охтинском адмиралтействе была заложена «Аврора» под руководством Ивана Афанасьевича Амосова – инженер-генерала, члена Адмиралтейств-совета, одного из замечательных судостроителей последней эпохи парусного балтийского флота и начала парового судостроения. Выпущенный на службу из училища в 1817 г. со специальностью тиммермана, Амосов несколько раз был командирован за границу для лучшего изучения иностранного судостроения. Первая поездка состоялась в 1827 г. в Англию; вторая в 1829 г. – в северо-американские Соединенные Штаты и третья в 1846 г. – также в Англию для ознакомления с постройкой английских судов, снабженных архимедовым винтом. Результат командировок сказался в отличной постройке разного ранга судов в период с 1832 по 1853 г., не только парусных, но и паровых. Амосовым было построено: 3 корабля, 8 фрегатов, 3 пароходофрегата и мелких судов до 14. В числе паровых был спущенный в 1848 г. первый с винтовым двигателем в 300 сил фрегат «Архимед». Лучшим свидетельством успешной судостроительной деятельности Амосова были корабли «Фершампенуаз», «Выборг» и фрегат «Аврора», прослужившие без тимбирówki (капитального ремонта. – Авт.) более 20 лет [7].

«Аврора» стала одним из 34 фрегатов проекта «Спешный». Фрегаты этого проекта оказались настолько удачными, что их строили с 1801 по 1844 г. самой многочисленной серией в русском парусном флоте. Головной корабль вышел с архангельской Соломбальской верфи в 1801 г. Его спроектировал и построил известный корабельный мастер, земляк Амосова Гавриил Игнатьев. Есть сведения, что Игнатьев в конце XVIII в. бывал в Англии, знакомился с достижениями передовой британской кораблестроительной отрасли. Некоторые исследователи указывают на сходство проекта (размерения, обводы корпуса) «Спешного» с проектами французского фрегата «Помона»,

а точнее, с проектом построенного по образцу «Помоны» английского фрегата «Эндимион» [8].

Фрегат «Аврора» должен был иметь стандартное для кораблей своего ранга 44-пушечное артиллерийское вооружение. Но оригинальный проект позволил установить на фрегате 56 орудий. Вообще, «44-пушечный» означает ранг корабля, количество же орудий, как правило, было больше, кроме того, оно ещё и менялось при модернизациях и тимберовках. Прочность корпуса обеспечивалась применением прогрессивных на то время диагональных креплений – ридерсов и раскосов, так называемая «Сеппингсова система». При относительно небольших размерах и водоизмещении корабль с корпусом такой конструкции обладал повышенной грузоподъёмностью, сохраняя отличные мореходные качества. Корпус корабля был выполнен в основном из лиственницы, использовались также сосна и дуб. Характерным для обводов была эллиптическая корма, конструкция которой отличалась большей прочностью и меньшим весом. Для крепления использовали железные болты, в подводной части – деревянные нагеля, для изготовления креплений и дельных вещей применяли железо и медь. Достраивался фрегат в Кронштадте, где подводную часть обшили медными листами на подкладке из просмоленного войлока. Медная обшивка защищала корпус от обрастания водорослями и ракушками, которое могло существенно снижать скорость хода. Использование лиственницы существенно увеличивало срок службы фрегата. «Авроре» предстояло служить на Тихом океане, где у России ещё не было судоремонтных баз, оборудованных доками, поэтому долговечность корпуса имела особое значение. Якорные канаты изготавливались из стальных цепей, клюзы для якорных и швартовых канатов отливались из чугуна [8, 11].

Фрегат «Аврора» имел следующие характеристики:

- водоизмещение – около 1940 т;
- основные размерения:
- длина по верхней палубе – 48,5,
- ширина по мидель-шпангоуту – 12,6 м,
- осадка – около 4 м,
- глубина интрюма (т. е. трюма) – 3,8 м.

Фрегат при «принятии в казну», то есть при включении в состав Балтийского флота, нёс артиллерийское вооружение из 56 орудий калибра 24 фунта (что составляло примерно 6 дюймов, или 152 мм), из них:

- 30 пушек чугунных длинных, конструк-

ции прапорщика Вырубова образца 1833 г. на колёсных станках, установленных на опердеке (батареиной палубе);

- 26 карронад на станках системы Борисова на верхней палубе.

Артиллерийская прислуга, то есть канонир (комендор) и матросы, ведущие огонь из орудия во время боя, составляла для пушки двенадцать человек, для карронады восемь. Экипаж насчитывал около 300 матросов и офицеров [8].

В 1836 г. корабль вышел в первое практическое (учебное) плавание в Балтийское море и начал службу. С 1837 по 1843 г. ходил в походы. В 1844 г. ходил в Англию, в 1848–1850 гг. участвовал в операциях Балтийского флота в датских водах. 3 июля 1836 г. на Кронштадтском рейде «Аврора» участвовала в торжественной встрече Балтийским флотом ботика Петра I.

В 1851 г. фрегат проходит тимберовку. В сохранившейся тимберовочной ведомости содержится обширный перечень элементов набора корабельного корпуса, которые были заменены. При тимберовке вносились и усовершенствования в конструкцию. Предполагалось изменить угол наклона форштевня, увеличить ширину бака (носовой части палубы). С кормовой части следовало убрать выступающие штульца, а на их месте устроить пушечные порты. Общее число портов в опердеке уменьшить до 28, включая штульцевые. Убрать орудия со шкафута, на шканцах устроить 6 портов, на баке – 3 порта на борт; у кормовых портов опердека сделать ставни с двумя створками [8, 1].

Глубоко исследовавший вопрос А. А. Добренко заключает, что тимберовку (как модернизацию) «Авроры» исполняли по чертежам однотипного фрегата «Амфитрида» (заложен 31 августа 1831 г. на Соломбальской верфи, строитель В. А. Ершов, спущен на воду 17 мая 1832 г., тимберован в Кронштадте в 1849 г.). Подтверждение своим выводам Добренко находит в соответствии содержания тимберовочной ведомости «Авроры» и тимберовочного чертежа «Амфитриды», а также – изображению фрегата «Аврора» после участия в обороне Петропавловска (схема повреждений выполнена командиром опердека лейтенантом М. Я. Федоровским).

После тимберовки фрегата изменилось и его артиллерийское вооружение. По личному предложению Главного командира Кронштадтского порта адмирала Беллинсгаузена карронады открытой батареи (верхней палубы) были заменены на более современные 24-фунтовые короткие пушки образца 1849 г. в количестве

18 штук. Они имели станки с платформами системы Гарди. Артиллерия батарейной палубы осталась в прежнем составе.

Также на фрегате установили два 1-пудовых медных единорога, эти орудия сочетали боевые возможности обычной пушки и гаубицы, то есть могли использоваться для ведения как настільного, так и навесного огня. Основное вооружение фрегата дополняли орудия, предназначенные для использования на шлюпках (гребных судах) фрегата. Это были: одна 18-фунтовая, две 12-фунтовых и две 8-фунтовых карронады, две 8-фунтовые мортиры и шесть вертлюжных 3-фунтовых чугунных фальконетов [8].

Именно такой состав вооружения фрегата «Аврора» указывает и «Вестник Императорского русского географического общества» в 1853 г.: *«Фрегат, состоящий под командою капитан-лейтенанта Изыльметьева, построен в С.-Петербурге в 1835 и тимберован в Кронштадте в 1851 г., имеет 24 длинные пушки 24-фунт[ового] калибра, 18 пушек 24-фунтовых вместо карронад, и два пудовых медных единорога».*

Всё сказанное подтверждает, что корабль был прекрасно подготовлен к походу на Дальний Восток.

21 августа 1853 г. фрегат «Аврора» под командованием капитан-лейтенанта И. Н. Изыльметьева вышел в кругосветный переход на Дальний Восток для усиления эскадры вице-адмирала, графа Е. В. Путятина по маршруту Копенгаген – Христиансзанд – Портсмут – Рио-де-Жанейро – мыс Горн, Кальяо – Петропавловск-на-Камчатке. Назревала война между Российской империей с одной стороны и коалицией в составе Британской, Французской, Османской империй и Сардинского королевства с другой [9].

27 августа 1853 г., проходя мимо шведского города Треллеборг, фрегат коснулся мели, но уже 29 августа был снят двумя шведскими военными пароходами и 30 августа стал на якорь в Копенгагене. 3 сентября 1853 г. «Аврора» перешла в Хельсингёр, а 4 сентября была выведена датским буксирным пароходом в море. В ночь на 15 сентября 1853 г. в Северном море фрегат испытал жесточайший шторм, во время которого поломало 10-весельные шлюпы, а ему самому были нанесены серьёзные повреждения. И только 25 ноября 1853 г., после проведённых ремонтных работ в Портсмуте, «Аврора» взяла курс к берегам Южной Америки.

15 января 1854 г. «Аврора» отдала якорь в гавани Рио-де-Жанейро. Здесь пришлось отстаиваться в ожидании попутных ветров. 31 января 1854 г.

ветер изменился, и фрегат вышел навстречу бурям и штормам коварного мыса Горн. «Авроре» и её экипажу тяжело дался этот переход: почти двадцать дней встречные штормовые ветры препятствовали выходу в Тихий океан. Фрегат нуждался в срочном ремонте: потекли палубные пазы, ослабел такелаж, на исходе были вода и провизия. Но судьба была милостива к «Авроре», и когда уже казалось, что никакой надежды нет пройти мыс Горн, подул попутный ветер, фрегат, поставив все паруса, 13 марта миновал южную оконечность Американского континента, на двадцатый день пришёл в перуанский порт Кальяо [9].

В Кальяо неожиданностью явилось присутствие в бухте английских фрегатов «Президент» и «Пик» (под флагом контр-адмирала Дэвида Прайса), французских фрегатов «Форт» (под флагом контр-адмирала Феврие де Пуанта) и «Евридика», французского брига «Облигадо». «Аврора» оказалась в ловушке, из которой обязательно нужно было вырваться.

Капитан-лейтенант И. Н. Изыльметьев обменялся с обоими адмиралами обычными в мирное время визитами вежливости, чем усыпил их бдительность. Русский капитан, зная о том, что скоро может начаться война и, предполагая, что со дня на день это известие может дойти до Кальяо, ускорил подготовку «Авроры» к переходу в российские моря, хотя внешне казалось, что корабельные работы шли по обычному распорядку. Русский фрегат, судя по всему, не торопился уходить.

Но это была только видимость. Когда настал срок выхода в море, экипажем «Авроры» для обмана неприятеля была применена русская смекалка. В ночь на 14 апреля 1854 г., в сильный туман, с «Авроры» были спущены на воду семь 10-вёсельных шлюпок. Моряки «Авроры» спустились в баркасы. В полной тишине был выбран якорь. Чтобы не ставить парусов и не разворачивать корабль носом, на шлюпки подали буксиры, и с помощью вёсел русские моряки вывели фрегат в открытое море. Когда туман скрыл дозорное английское судно, «Аврора» вступила под паруса и исчезла в океане прежде, чем неприятель мог послать за ней погоню. Через неделю пароход «Вираго» привёз в Кальяо официальное известие, датированное 28 марта, о том, что уже объявлена война России [8, 9].

То, что «Аврора» совершила в ходе этого противостояния, стало поистине чёрным эпизодом в истории английского флота. Никаких масштабных морских побоищ не состоялось.

Просто Изыльметьев сумел повернуть дело так, что действия его противников обсуждались на специально организованных прениях в английском парламенте, в ходе которых неоднократно, с гневом и раздражением, отмечалось, что Британский флаг был «Авророй» «позорно унижен и обесчещен» [10].

Последний переход также был очень тяжелым. Как только «Аврора» вышла из тропиков, фрегат оказался в полосе жестоких ветров. На фрегате практически не было ни одного здорового человека. При переходе из Калья в Петропавловск умерло 13 человек. Заболел и сам И. Н. Изыльметьев и 12 июля 1854 г. сдал командование фрегатом старшему офицеру, капитан-лейтенанту Михаилу Петровичу Тиrolю.

Хотя специальное обследование показало, что «гигиенические условия, как оказалось, были на фрегате соблюдены вполне» (насколько это было возможно на корабле того времени), по приходе в Петропавловск (19 июля 1854 г.) с фрегата было свезено на берег и отправлено на лечение на горячие ключи в деревню Паратунку 196 человек. 19 человек спасти не удалось [9].

Переход из Кронштадта в Петропавловск «Аврора» совершила за 198 дней плавания под парусами. Самый длительный переход, из Калья в Петропавловск, был совершен в рекордно короткий срок – 66 дней.

14 июля 1854 г. губернатор Камчатки, генерал-майор В. С. Завойко уведомил командира «Авроры» о том, что получил от американского консула известие о возможном нападении летом на Петропавловск англичан и французов: *«Получено известие, что Англия и Франция соединились с врагами христиан (Турцией), с притеснителями наших единоверцев; флоты их уже сражаются с нашими. Война может возгореться и в этих местах, ибо русские порты Восточного океана объявлены в осадном положении. Я пребываю в твёрдой решимости <...> что флаг Петропавловского порта[,] во всяком случае[,] будет свидетелем подвигов чести и русской доблести!»*

В. С. Завойко приказал *«...быть в совершенной готовности отражать нападение неприятельских судов»*. Небольшой гарнизон порта, с помощью части пушек «Авроры», установленных на быстро построенных батареях, смог создать артиллерийскую систему обороны. Были сняты и переданы на береговые батареи орудия правого борта – 35 пушек. Часть экипажа была переведена на берег в качестве резерва гарнизона, чтобы отразить высадку неприятельского

десанта. Фрегат «Аврора» и военный транспорт «Двина» были поставлены на якоря в глубине бухты за косой Кошкой левыми вооружёнными бортами к выходу из гавани Петропавловска-Камчатского. Вход в гавань загрозили бонном (плавучее заграждение. – Авт.).

Утром 17 августа у входа в Авачинский залив появилась неприятельская эскадра в составе знакомых авроровцам по Калья: английских фрегатов «Президент» и «Пик», парохода «Вилаго»; французских фрегатов «Форт» и «Евридика», брига «Облигадо» (всего 212 орудий) с 2,7-тысячным экипажем и десантом под командованием английского контр-адмирала Дэвида Прайса и французского контр-адмирала Феврие де Пуанта. Попытки английского 6-пушечного парохода «Вилаго» провести разведку в гавани были пресечены метким огнём орудий «Авроры», установленных на батарее № 2.

В ходе отражения дальнейших штурмов Петропавловского порта неприятелем (18–24 августа 1854), закончившихся полным его поражением, «Аврора» получила серьёзные повреждения. В «Журнале военных действий, ведённом на фрегате “Аврора” под командою капитан-лейтенанта Изыльметьева с 14 июля по 28 августа 1854 г.», указано:

«На фрегате сего числа (24 августа. – Авт.) повреждено неприятелем:

1. Грот-мачта на 1/3 высоты от палубы прострелена ядром навывлет.
2. Перебиты четыре пары грота-вант, огонь лось-штага и стень-вынтрет.
3. Грота- и крьюс-брам-стенги с громоотводами, и правые шкафутные сетки.
4. Фор-марсовая железная путень ванта, стень-фордун с правой и стень-штаг.
5. Повреждён во многих местах брам-такелаж» [12].

Силами экипажа повреждения были ликвидированы по мере возможности, и в 1855 г. «Аврора» участвует в эвакуации Петропавловского гарнизона в устье Амура в порт Николаевск. Обманув англичан, фрегат «Аврора» тайным фарватером вошёл в Амурский лиман, где был разоружен от пушек и снастей и многодневными усилиями втащен через бары в устье реки [6].

После заключения мирного договора «Авроре» было приказано возвратиться в Кронштадт. Получив предписание вернуться на Балтику, фрегат под командованием М. П. Тиrolя 9 октября 1856 г. вышел из устья Амура, взяв курс от мыса Лазарева в Россию по маршруту залив Де-Кастри – Корейский пролив – Гонконг

– Сингапур – Зондский пролив – мыс Доброй Надежды – остров Св. Елены – Шербур – Копенгаген – Кронштадт.

Переход с Дальнего Востока был не менее трудным, чем путь туда. Во время штормов в Японском море, Индийском и Атлантическом океанах крен достигал более 40°.

В первые дни плавания у «Авроры» из-за сильных штормов расшатался рангоут, протекала палуба. Все это заставило командира изменить курс и зайти в Сингапур, где фрегат отремонтировали, запаслись свежей провизией и водой и, обогнув мыс Доброй Надежды, взяли курс к островам Св. Елены. Во время этого перехода на фрегате были проведены образцовые метеорологические и астрономические наблюдения. Команда занималась пушечными и парусными учениями. На фрегате, имевшем достаточный запас свежей зелени, еды и воды, почти не было больных. С. О. Макаров о метеорологических наблюдениях, ведённых на «Авроре», писал: *«Я позволю себе привести один главнейший пример – это фрегат „Аврора“, под командою Изильметьева. Метеорологический журнал этого фрегата ведён был с замечательной подробностью. От самого Кронштадта и до Петропавловска наблюдения метеорологические производились ежедневно, журнал столь же добросовестно вёлся и далее – в Петропавловске, и это не мешало экипажу фрегата „Аврора“ проявить замечательное самоотвержение и мужество при обороне этого порта. В метеорологическом журнале этого фрегата за 1854 г. по этому случаю есть замечательно красноречивая запись, что с 20 августа по 1 сентября (старый стиль) метеорологических наблюдений не производили по случаю военных действий. Но как только военные действия окончились, на фрегате вновь принялись за свои правдивые метеорологические записи»* [8, 10].

В Кронштадт корабль вернулся 1 июня 1857 г., проведя в походе три года, девять месяцев и 21 день.

Ввиду ветхого состояния корабль к плаваниям более не привлекался, оставаясь в Кронштадте. В 1860 г. его отбуксировали в Санкт-Петербург. 8 апреля 1861 г. фрегат был исключён из списков судов Балтийского флота и продан на слом [8].

На «Авроре» воспиталась целая плеяда замечательных моряков. На ней в течение девяти

лет служил Геннадий Иванович Невельской, ставший впоследствии адмиралом, кругосветным мореплавателем, исследователем юго-западной части Охотского моря, низовьев Амура и Татарского пролива [13].

Во время перехода на фрегате находились гардемарин Константин Федорович Литке, произведенный за отличие на корабле в мичманы, позже он дважды обогнул земной шар, стал видным путешественником и географом.

Мичман Николай Алексеевич Фесун – участник обороны Петропавловского порта, впоследствии капитан 1 ранга – за отличие в бою получил чин лейтенанта, жизнь связал с морем, ходил в кругосветку, а в 1860–1862 гг. на винтовой лодке «Морж» перешел из Кронштадта в Тихий океан через Магелланов пролив, составил его подробное описание [там же].

23 мая 1897 года бывший мичман «Авроры» Николай Алексеевич Фесун, служивший на фрегате в дни обороны Петропавловского порта, выделялся среди гостей, приглашённых на церемонию закладки на стапелях верфи Нового Адмиралтейства 3-винтового крейсера 1 ранга. Будущий корабль решено было назвать в честь парусного фрегата «Аврора».

Убелённый сединами старый моряк держался молодцевато, с большим интересом, привыкший всё узнавать первым, внимательно следил за происходящим. Во взгляде черных блестящих глаз чувствовалась решительность и непреклонность человека, прошедшего нелёгкий путь, повидавшего столько, что этого хватило бы на несколько жизней. Он с теплотой вспоминал трёхмачтовый фрегат, заканчивающий свой поход с корпусом, перетянутым ремнями, но сохранивший жизни своему экипажу во всех испытаниях, выпавших на его долю. Николай Алексеевич, как представитель поколения моряков парусного флота, прекрасно понимал, что эпоха дальних плаваний парусных кораблей на исходе, а на смену им начинается новая эпоха парового флота. Радость переполняла его, как свидетеля рождения иного корабля – броненосного крейсера, достойного носить название любимого фрегата, корабля, который через несколько лет встанет в строй и пополнит военно-морской флот.

1. Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения. Л. : Судостроение, 1973. 192 с.
2. Глебов А. М. Российское военное парусное кораблестроение XVIII–XIX веков: опыт исторической реконструкции : дис. ... канд. ист. наук. Горно-Алтайск : [б. и.], 2016. 450 с.
3. Легенды морей и океанов : корабли, флотоводцы, морские баталии, приключения / сост. С. Мирнова. М. : Мир энцикл. Аванта+ : Астрель, 2011. 416 с.

4. Морской энциклопедический справочник : в 2 т. / под ред. Н. Н. Исанина. Л. : Судостроение, 1986. Т. 1. 512 с.
5. Там же. Т. 2. 520 с.
6. *О'Рурк Н.* Записки участника кругосветного плавания фрегата «Аврора» (1853–1857). СПб. : ЭЛмор, 2011. 301 с.
7. Русский биографический словарь / изд. под наблюдением пред. Императ. Рус. ист. о-ва А. А. Половцова. СПб. : Тип. Гл. упр. уделов, 1900. Т. 2 : Алексинский – Бестужев-Рюмин. 796 с.
8. *Сизов А. А.* Первая «Аврора» российского флота. СПб. : Гангут, 2020. 181 с.
9. 170 лет назад, 21 августа 1853 года, из Кронштадта в первое кругосветное плавание отправился фрегат «Аврора» // ВКонтакте : соц. сеть. Вечерний Кронштадт : дискус. клуб. Дата публикации: 22.08.2023. URL: https://vk.com/wall-151854240_14775 (дата обращения: 03.03.2024).
10. «Аврора» – кругосветка в три года или как капитан Изильметьев трижды нанёс урон престижу британского и французского флага // Культурно-туристический центр : турист. портал Южно-Сахалинска. URL: <https://sakhalin.tours/node/1955?ysclid=luqtv6j90538908932> (дата обращения: 03.03.2024).
11. *Крючков Ю. С.* Развитие в России линейного парусного флота // Верфь на столе : сайт. URL: <https://www.shipmodeling.ru/content/structure/history?ysclid=lvasl90u3g146308236> (дата обращения: 05.03.2024).
12. *Изильметьев И. Н.* ЖБД фрегата «Аврора», ч. 3 : [выписка из журн. боевых действий] // LiveJournal : попул. сервис для ведения блога и развития сообщества. URL: <https://filibuster60.livejournal.com/749538.html> (дата обращения: 05.03.2024).
13. *Шедрин Г.* Огненная кругосветка «Авроры» // Mil.Press Flot : сайт. URL: <https://flot.com/publications/books/shelf/heroicships/19.htm?ysclid=lvawllpj9h506819025>

ГЛОССАРИЙ

Бак – верхняя палуба носовой части судна.

Бизань-мачта – задняя (кормовая) вертикальная мачта.

Блинд – парус, крепившийся под бушпритом на блинда-рее.

Бом-блинд – небольшой парус, подвешивался на блинда-стенг-рее, закрепленной на конце бушприта вертикальной блинда-стенги.

Брам-стенги – верхние части мачт.

Бушприт – наклонная мачта в носу судна.

Ванты – тросовые лестницы, служат растяжками для всех элементов мачт и одновременно способствуют подъему матросов на мачты для работ с парусами.

Грот-мачта – средняя (центральная) вертикальная мачта.

Киль – продольная балка, являющаяся главной частью набора корпуса.

Кливер – парус треугольной формы, ставится между фок-мачтой (передней мачтой) и наклонным бушпритом.

Клюзы – круглые отверстия, в которые уходят якорные канаты.

Крамболы – толстые короткие бруссы для подтягивания к бортам якорей в убранном положении.

Полубак – надстройка над баком, защищающая дальнейшую палубу.

Полуют – надстройка над ютом.

Рангоут – общее название устройств для постановки парусов (их подъёма, растягивания, удержания в штатном рабочем положении), выполнения грузовых работ, подъёма сигналов.

Реи – горизонтальные балки для подвески парусов к мачтам.

Стаксель – «штаговый парус») – треугольный косой парус, поднимаемый по штагу между мачтами или впереди фок-мачты.

Стенги – средние части мачт.

Стень-вынтреп – это элемент, который проходит в шпоре стеньги через наклонное прямоугольное отверстие со шкивом (шкив-гат).

Он предназначен для подъёма и спуска стеньги.

Такелаж – (голл. takelage) совокупность судовых снастей, предназначенных для поддержания рангоута, подъёма сигналов, спуска шлюпок, грузоподъёмных работ. Бегучий такелаж – снасти для управления парусами. Стоячий такелаж – совокупность судовых снастей, служащая для раскрепления неподвижных элементов рангоута и передачи тяги парусов корпусу судна.

Фок-мачта – передняя вертикальная мачта.

Фордуны и бакштаги – удерживают стеньги и брам-стенги.

Форштень – передний брус, представляющий собой носовой «нож», взрезающий волну, называется.

Шканцы – участок палубы между грот-мачтой и задней бизань-мачтой.

Шкив – устройство, которое используется для передачи крутящего момента от приводного ремня.

Шкив-гат – вырезка в борту судна в шпоре, на ноке рея и пр. для шкива.

Шкафут – средняя часть верхней палубы.

Ют – кормовой участок палубы судна от встречных волн.