

Эскадренный броненосец "Цесаревич"



*Пояснительная записка к чертежам
Составил Логинов А.А. под редакцией Горбунова В.Ю.*

Введение.

На чертежах воссоздан внешний облик эскадренного броненосца "Цесаревич". Чертежи выполнены в масштабе 1:100 с помощью программы AutoCAD. **Предупреждение!** Автор разработки не претендует на 100%-ю достоверность реконструкции. Данный материал носит **исключительно справочный** характер.

В ходе работы были использованы следующие источники:

1. Р.М. Мельников. "Цесаревич" Часть 1. Эскадренный броненосец 1899-1906.
2. Р.М. Мельников. "Цесаревич" Часть 2. Эскадренный броненосец 1906-1925.
3. А.Б. Широкоград. "Корабельная артиллерия российского флота 1867-1922" ("Морская коллекция" 2/97). Все ссылки в тексте даются на эти источники, кроме особо оговоренных случаев.

Огромная благодарность Вадиму Юрьевичу Горбунову (Москва), Бурменскому Андрею Дмитриевичу (Комсомольск-на-Амуре), Engineman за неоценимую помощь, оказанную в работе над чертежами броненосца "Цесаревич"!

Краткая историческая справка.

Эскадренный броненосец "Цесаревич" строился для русского флота во Франции. Строительство производилось на верфи "Форж и Шантье де ля Медитеранне" ("Forges et Chantiers de la Mediterranee") в г. Ла-Сейн (пригород Тулона) по проекту главного инженера фирмы Амаля Лаганя (M. Lagane). В качестве прототипа при проектировании был использован броненосец "Жорегиберри" (рис.1). Броненосец был заложен в 1898 году. Спущен на воду в 1901 году. Вступил в состав русского флота в 1903 году, и сразу переведен на Дальний Восток, где принял участие в

русско-японской войне. В 1910-11 гг. прошел ремонт на Балтийском заводе. Участвовал в Первой Мировой и Гражданской войнах. Исключен из списков флота в 1925 году.

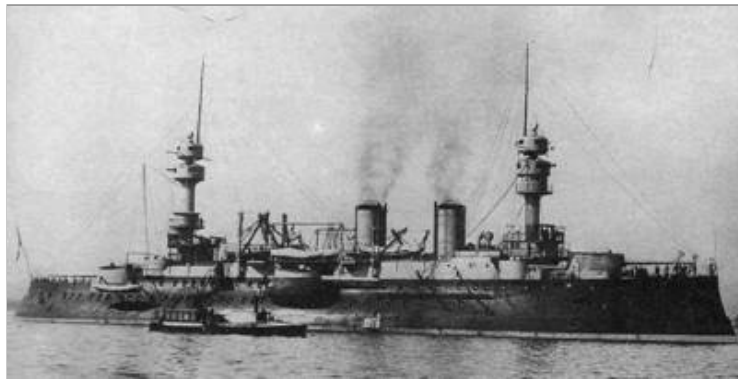


Рис. 1. Броненосец "Жорегиберри" - прототип "Цесаревича".

Корпус.

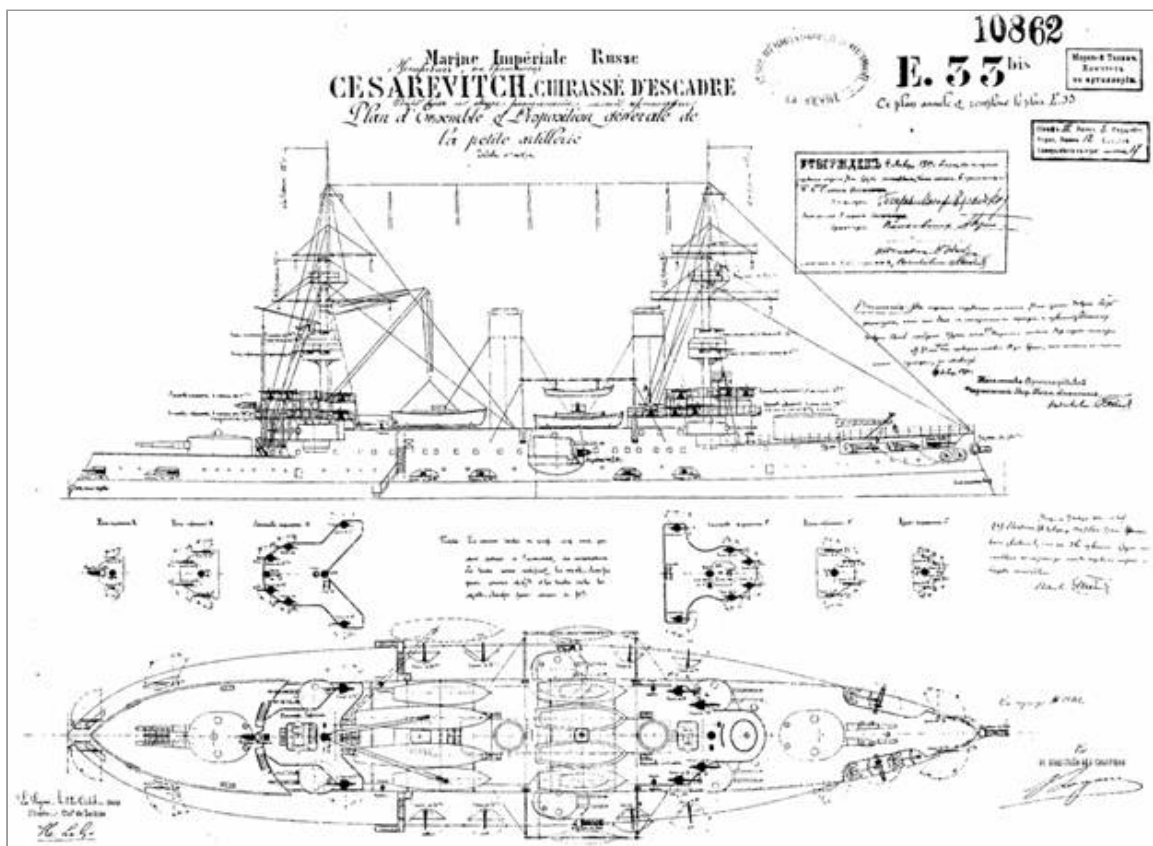


Рис.2. Рисунок, взятый за основу для реконструкции броненосца. Вероятно одно из проектных изображений "Цесаревича".

Во-первых, возникает вопрос, в какой системе счисления строился броненосец "Цесаревич"? Во Франции была принята метрическая система счисления. В Российской империи - дюймовая. Мельников [1] однозначно указывает на то, что строительство велось в метрической системе счисления. Но некоторые размеры, фигурирующие на чертежах и тексте - позволяют усомниться в том, что броненосец был полностью спроектирован в ней.

Например, осадка броненосца в различных источниках указывается 7 м. 93 см. Что является довольно странным размером для метрической системы счисления (далее м.с.с.). Логичнее бы было "округлить" этот размер до 8 м или хотя бы до 7 м. 90 см. Но если перевести этот размер в дюймовую систему счисления (далее д.с.с.), то все встает на свои места. 7 м. 93 см. довольно точно соответствует 26 футам.

По всей видимости, произошло слияние двух систем счисления. Те размеры, которые согласовывались с русской стороной были переведены в привычную русским д.с.с. для удобства работы, но не более. *

Таким образом размеры приводимые в источниках необходимо однозначно трактовать с точки зрения м.с.с.

** С другой стороны некоторые размеры, оговоренные русской стороной в футах, переведены французской стороной в метры. Например, длина баркаса, вместо 38 футов на чертежах указана как 11,582 метра. Т.е. метрические размеры подгонялись под дюймовые.*

Во-вторых, во французском флоте нулевым шпангоутов являлся мидель-шпангоут. Соответственно нумерация шла от мидель-шпангоута и в нос и в корму. На копиях архивных чертежей [1] явно видна и французская нумерация шпангоутов и русская. Видимо это делалось для перевода в привычный для российского флота вид.

При реконструкции была взята французская система нумерации (ф.с.н.). Но на чертежах также нанесена нумерация и по русской системе от носа в корму (р.с.н.).

Все это в дальнейшем, вероятно, внесло немало неразберихи при строительстве на отечественных верфях броненосцев типа "Бородино", прототипом для которых послужил "Цесаревич".

Главные размерения:

Водоизмещение: проектное 12903 т., фактическое 13100 т.

Длина наибольшая 118,5 м.

Длина по ватерлинии 117,2 м.

Между перпендикулярами 113,2 м.

Осадка 7,9248 м.

Осадка полная 8,45 м.

Ширина 23,2 м.

Высота надводного борта при форштевне на полубаке - 7,8 м [1].

Длина между перпендикулярами во Франции считалась как расстояние, получаемое между пересечением форштевня и ахтерштевня с ватерлинией (т.е. так как считалась длина по ватерлинии в российском флоте). В связи с этим, по всей видимости, числа, приводимые у Мельникова, соответствуют не французской, а русской системе измерения, так как отдельно приводится и длина по КВЛ и длина между перпендикулярами *.

** Примечание: В чертежах проставлены размеры по русской системе измерения.*

Согласно чертежам, опубликованных в монографии Мельникова, общее количество шпации составляло 96 штук (фактически - больше. Примерно

на 95 шпацию приходился кормовой перпендикуляр). Такое количество шпаций соответствует длине одной шпации 1,2 метра. (Не 4 фута (1,2192 метра), как в российском флоте). При длине шпации 4 фута кормовой перпендикуляр смещается в сторону кормы на 1,4 метра, нарушая пропорции (получается слишком короткое перо руля - порядка 2,5 метров). Таким образом, если при построении чертежа принять за основу рисунок из монографии Мельникова, то длина шпации измеряется, как во французском флоте в м.с.с. (шпация ровно 1,2 метра).

Примечание: Между 8-12 кормовыми шпангоутами по ф.с.д., в районе машинного отделения равномерность шпации была изменена [1]. Шпация равнялась 1метру. Нумерация же на чертежах [1] ведется так, как если бы шпации не менялись, т.е. 1,2 метра. Поэтому некоторые шпации приходятся между шпангоутов (условно). Например, 18 шпация по ф.с.д. По другим архивным чертежам (не опубликованы), ширина шпации у "Цесаревича" составляла 0,8 метра, а не 1,2 (См. рис.3). Причем номера четных шпангоутов шли в двойном количестве.*

** Примечание: Это также подтверждается и замераами по фотографиям (Рис. 4).*

Ряд шпангоутов выглядел так.

От мидель-шпангоута имевшего №0 в нос: 0, 0, 1, 2, 2, 3, 4, 4, 5, 6, 6, 7, 8, 8...

И аналогичным образом в сторону кормы: 0, 0, 1, 2, 2... и так далее.

Тогда количество шпаций должно составлять порядка 144 штук.

Если построить теоретический чертеж с длиной шпации 0,8 метра, тогда при наложении на теоретический чертеж со шпациями 1,2 метра, совпадут только каждая 3 шпация теоретического чертежа, а некоторые шпангоуты получают смещение порядка 300-400 мм в нос или корму в зависимости от их положения. Какой из вариантов теоретического чертежа следует считать истинным - не ясно.

В комплекте чертежей приводятся обе теории, как с длиной шпации 1,2 метра, так и 0,8 метра. Но в дальнейшем, при разработке чертежей, был использован теоретический чертеж с длиной шпации равной 0,8 метра. И все ссылки на шпангоуты в тексте или чертежах даются на него, при этом четная шпация обозначается, как 4 (вторая), 8 (вторая) и т.д.

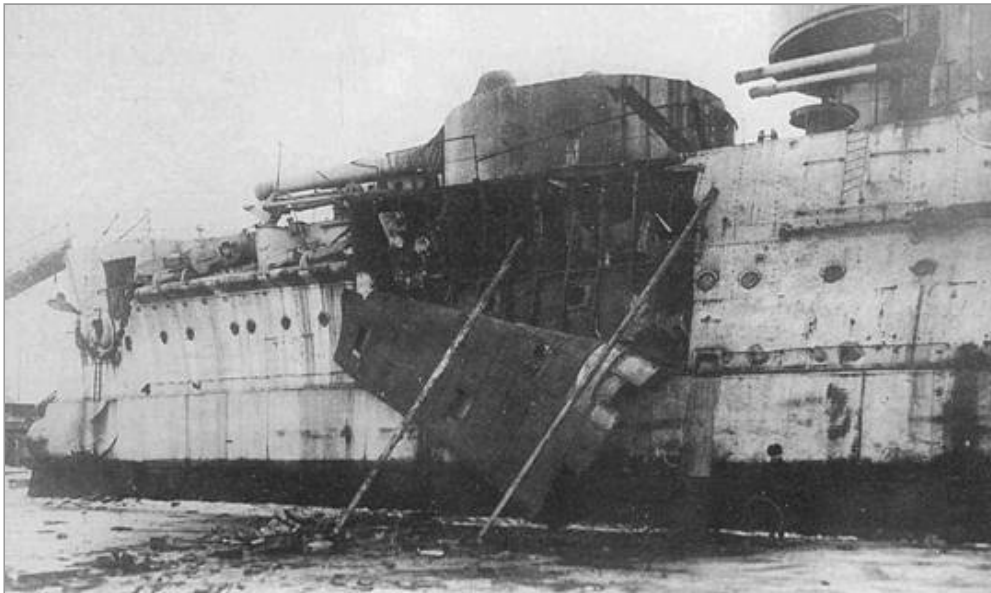


Рис. 4. "Гражданин" (бывший "Цесаревич") 1921 год. После обстрела с Красной Горки. Виден набор корпуса. Иллюминаторы располагаются строго между шпангоутов.

Бронирование.

Борт броненосца по всей длине защищался двумя броневыми поясами. Нижний пояс имел высоту 2000 мм, при этом возвышался над ватерлинией на 500 мм. 1500 мм пояса приходились ниже КВЛ. Плиты как верхнего, так и нижнего пояса имели длину по 4200 мм. Количество плит в каждом поясе составляло 29 штук. Общее количество плит составляло 116 штук (по 58 штук на борт). Нумерация плит велась с кормы. Плиты нижнего пояса № 9-22 имели толщину 250 (в верхней части) и 170 (в нижней части) мм. №8 и 23 - 230/160 мм. №7 и 24 - 210/150 мм. №6 и 25 - 190/140 мм. №1 по 5 - 170/140 мм. №26-29 - 180/140 мм. Плиты верхнего пояса №9-22 имели толщину 200 мм. №8 и 23 - 185 мм. №7 и 24 - 170 мм. №6 и 25 - 155 мм. №5 и 26 - 140 мм. №4 - 130 мм. С №1 по 3 - 120 мм. С №27 по 29 - 130 мм.

Указаны высоты поясной брони в оконечностях и на миделе: при миделе - 3670 мм, в носу - 4400 мм, в корме - 4000 мм. [1]*. Данные цифры позволяют довольно точно восстановить схему пояса бортовой брони броненосца с индивидуальной разбивкой по плитам. На чертежах в верхней части плиты указан ее номер. В нижней части толщина.

** Примечание: Разные высоты из-за кривизны борта.*

Схема бронирования, приведенная у Мельникова - изображена на рис.5 [1].

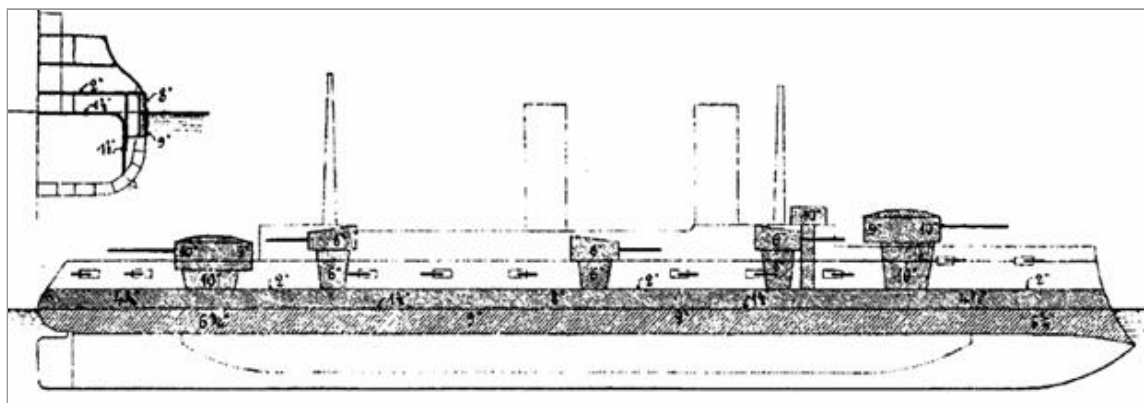


Рис. 5. Нижняя кромка броневго пояса при форштевне опускалась до крайней нижней передней точки форштевня.

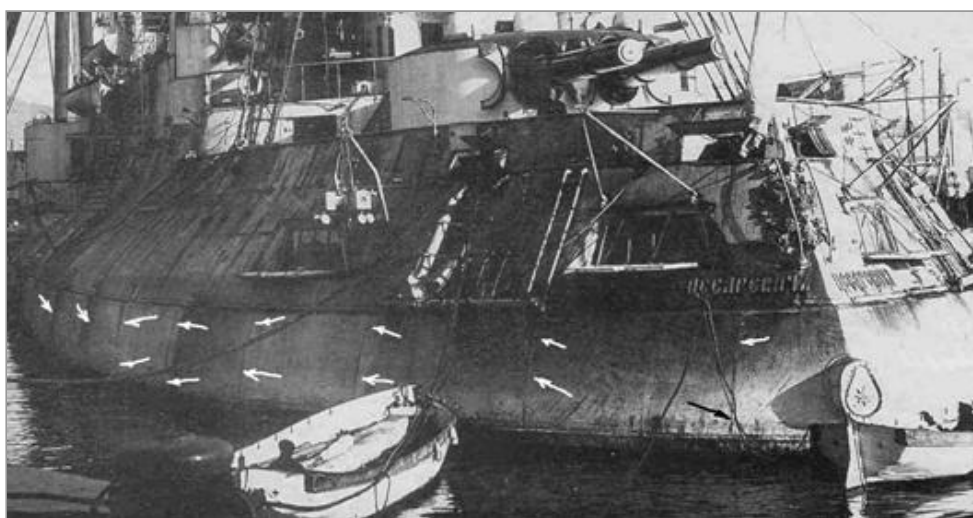


Рис. 6. Хорошо видны швы, образованные плитами верхнего ряда броневго пояса.

Корпус (продолжение).

По проекту у броненосца были предусмотрены скуловые кили длиной 60 м и высотой 1 м (рис. 7). Но после испытаний было принято решение их срезать на длине 56,5 футов (17,221 м). В результате чего остались только два прямоугольных участка, в районе миделя.

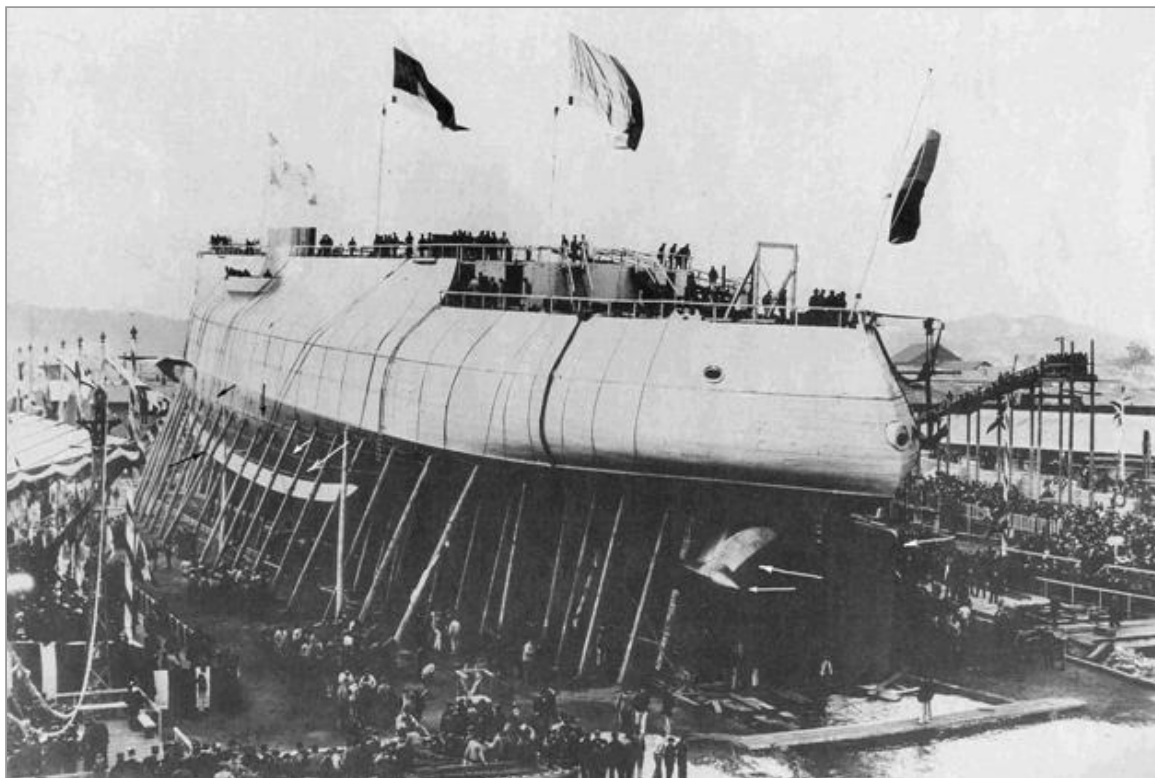


Рис. 7. На стапеле. Видна первоначальная длина скулового киля, швы обшивки в подводной части, саблеобразная форма лопастей винта и перо руля.

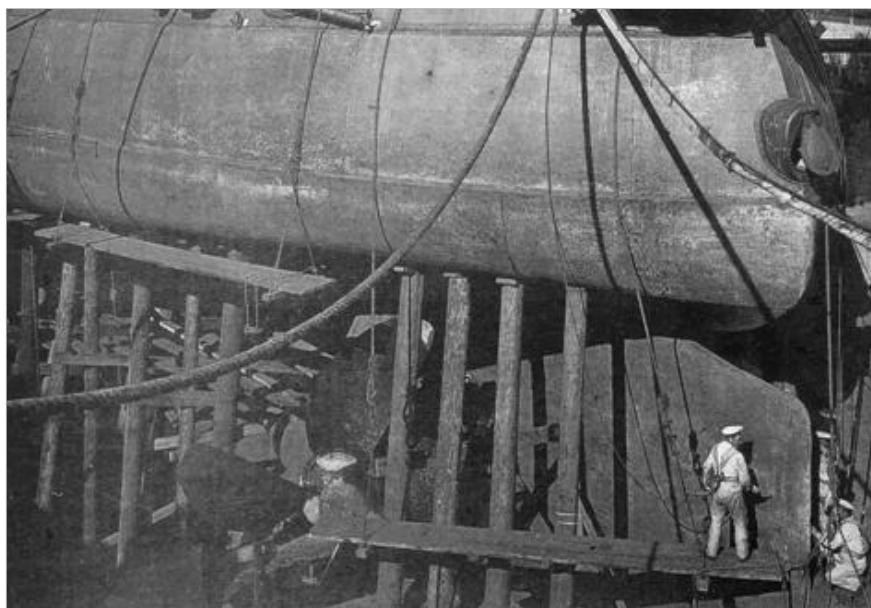


Рис. 8. Кормовая часть ниже ватерлинии. Левый винт и перо руля. Снимок сделан после русско-японской войны. Обратите внимание - лопасти винта иной формы.

"Цесаревич" имел интересную особенность: часть бортовых иллюминаторов были выполнены в виде прямоугольных окон (рис. 7). Размеры окон 500x650 мм. Они располагались между 6-6 (2-м), 8-8 (2-м), 9-10, 10 (2-м) - 11, 12 (2-м) - 13, 14 - 14 (2-м), 15 - 16, 22 (2-м) - 23, 26 (2-м) - 27, 30 (2-м) - 31 носовыми шпангоутами и между 1-2, 3-4, 5-6, 8-8 (2-м), 9-10, 11-12, 12-12 (2-м), 14-14 (2-м), 16-16 (2-м), 18-18 (2-м),

18 (2-м) - 19, 20-20 (2-м), 20 (2-м) - 21, 24 (2-м) - 25, 25-26 кормовыми шпангоутами. И в надстройке спардека, на высоте 5,5 м (по нижнему обрезу окна) от КВЛ между 15-16, 12-12 (2-м) и 10-10 (2-м) носовыми шпангоутами.



Рис. 7. Над окном располагался козырек-брызгоотбойник, изготовленный из изогнутого уголка.

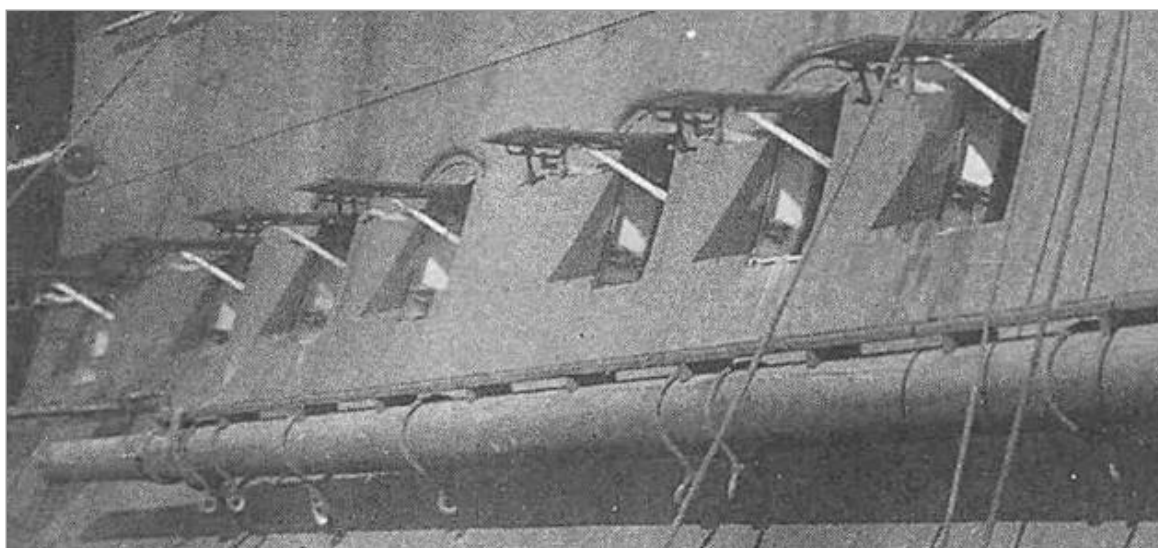


Рис. 8. Ряд окон правого борта (перед средней башней).

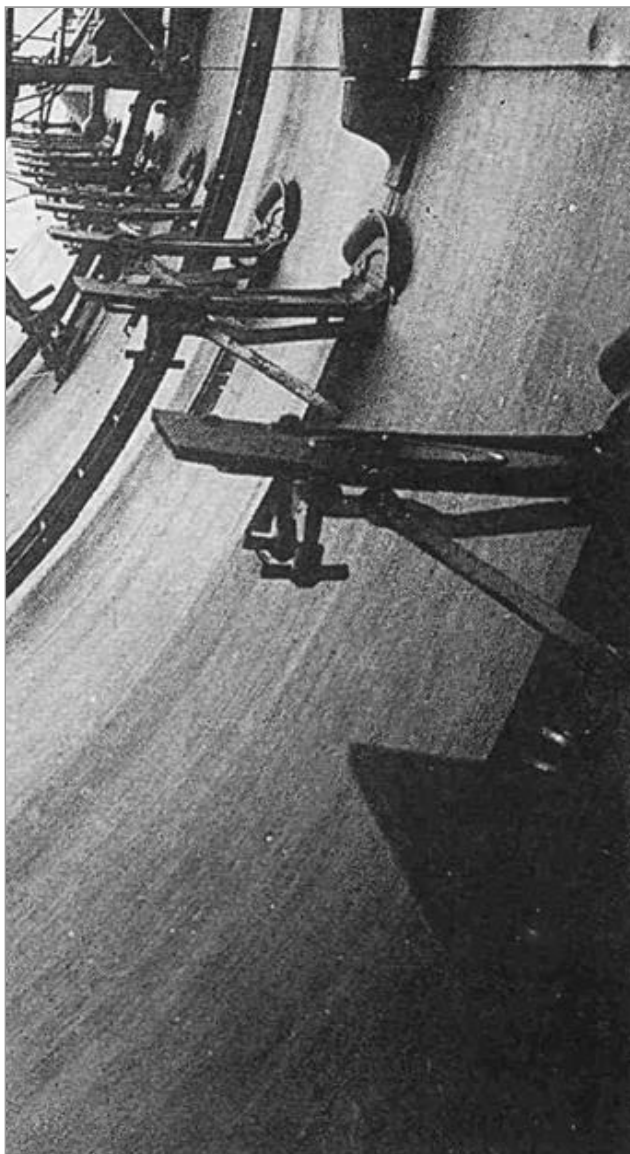


Рис. 9. Правый борт за средней башней. Ставни окон подняты. Видны петли ставней, задрайки и иллюминаторы в ставне. Тяга, которая поддерживала ставень в открытом положении, располагалась справа со стороны носа. По левому борту - возможно со стороны кормы (?).

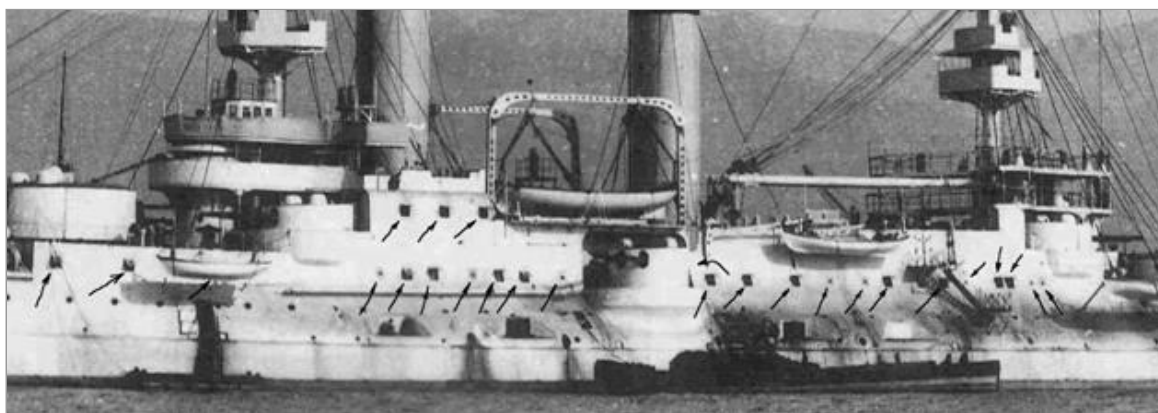


Рис. 10. Всего было по 28 окон на борт (отмечены стрелками).

На палубе ниже, вместо окон, были обычные иллюминаторы диаметром 300 мм.



Рис.11. Иллюминаторы за левым парадным трапом.

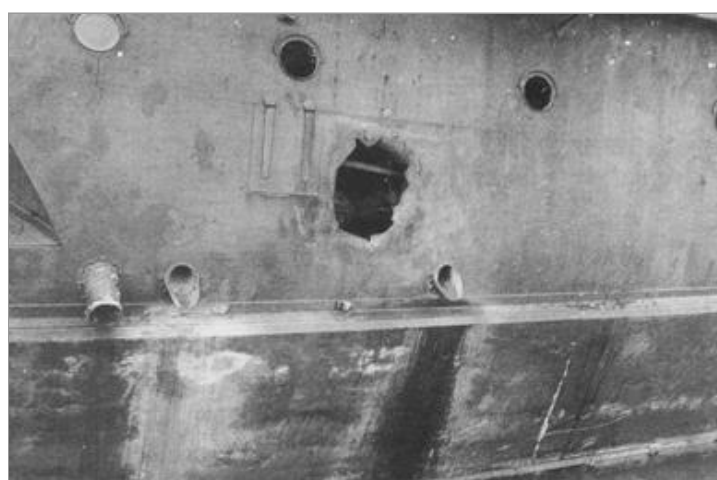


Рис. 12. Иллюминаторы под правой носовой башней (перед казематом 75-мм орудия №2 правого борта). У трех иллюминаторов стекла выбиты взрывом. Слева от пробоины - лац-порт. Ниже - шпигаты.

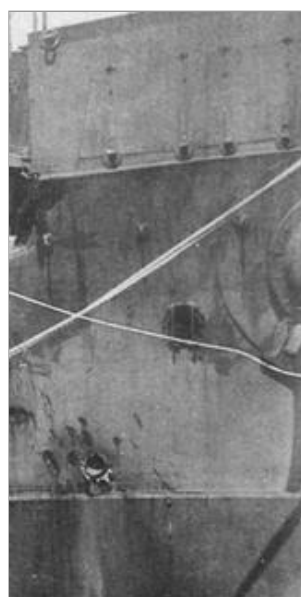


Рис. 13. Иллюминатор за якорным клюзом (правый борт) защищен двумя вертикальными поручнями.



Рис. 14. Леерная стойка. Леерные стойки бака в верхней части имели деревянный поручень. Количество леерных стоек на баке было следующее: от форштевня до якорного выреза - 6 шт., в районе якорного выреза - 9 шт., между 152-мм башней и якорным вырезом - 12 шт.

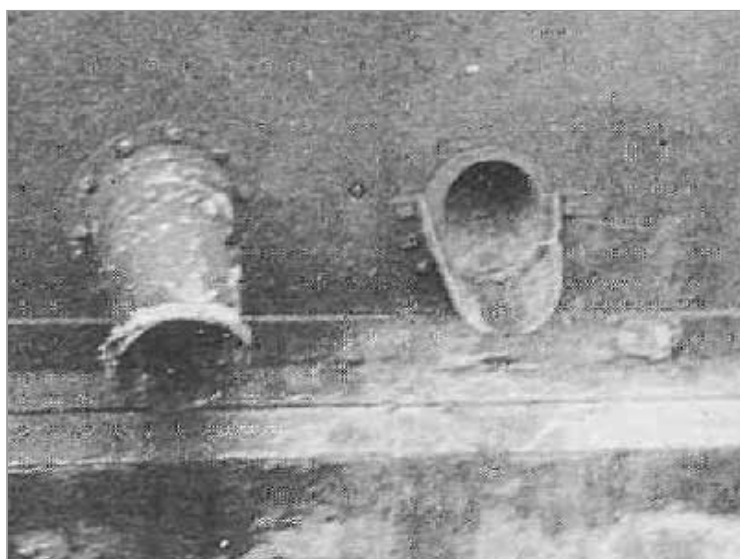


Рис. 15. Шпигаты. Лоток правого крепился 12 болтами, левого - 10.

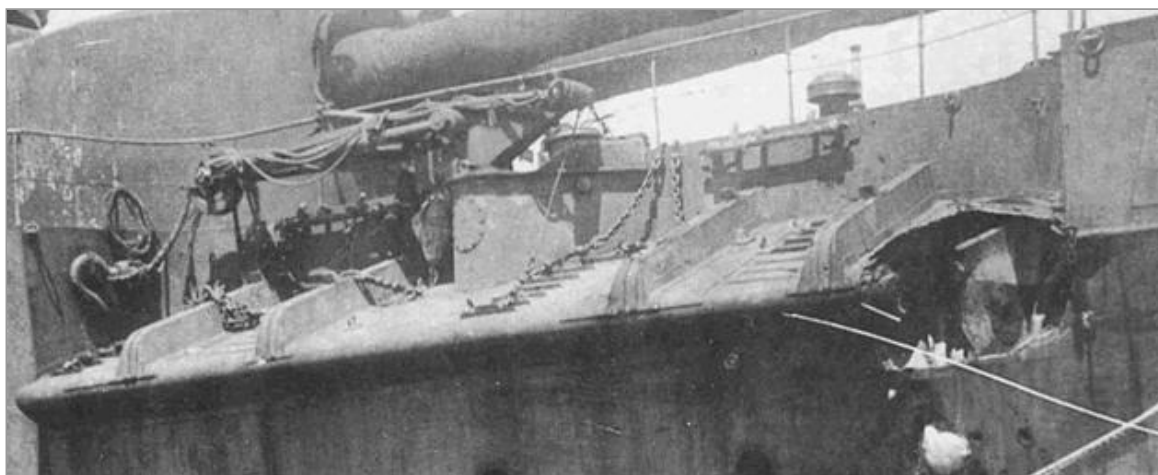


Рис. 16. Повреждения носовой части. В середине якорного выреза выполнена подушка для установки якорного крана. Кран находится в сложенном положении. Слева закреплен гак. За обрезом борта видна верхушка вентиляционной стойки.

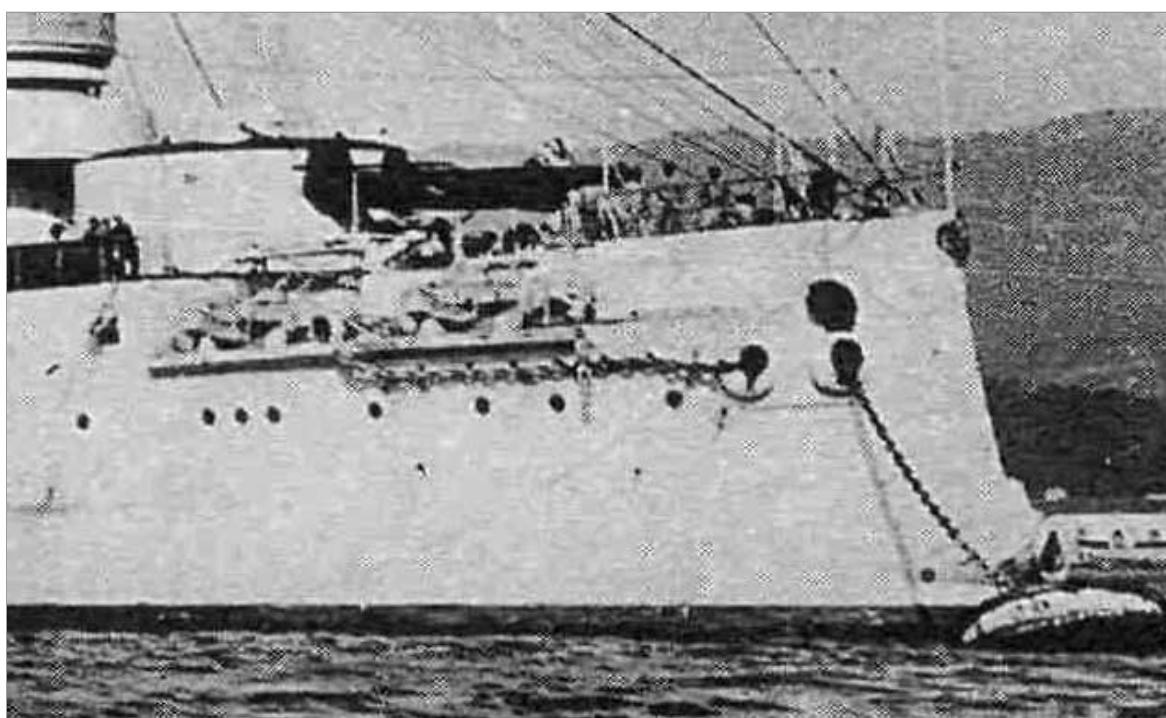


Рис. 17. Цепь второго якоря правого борта закреплена по-походному. Крепилась тросом к бортовым обухам (9 штук) см. рис. 18. Цепь второго якоря закреплена на бочку.

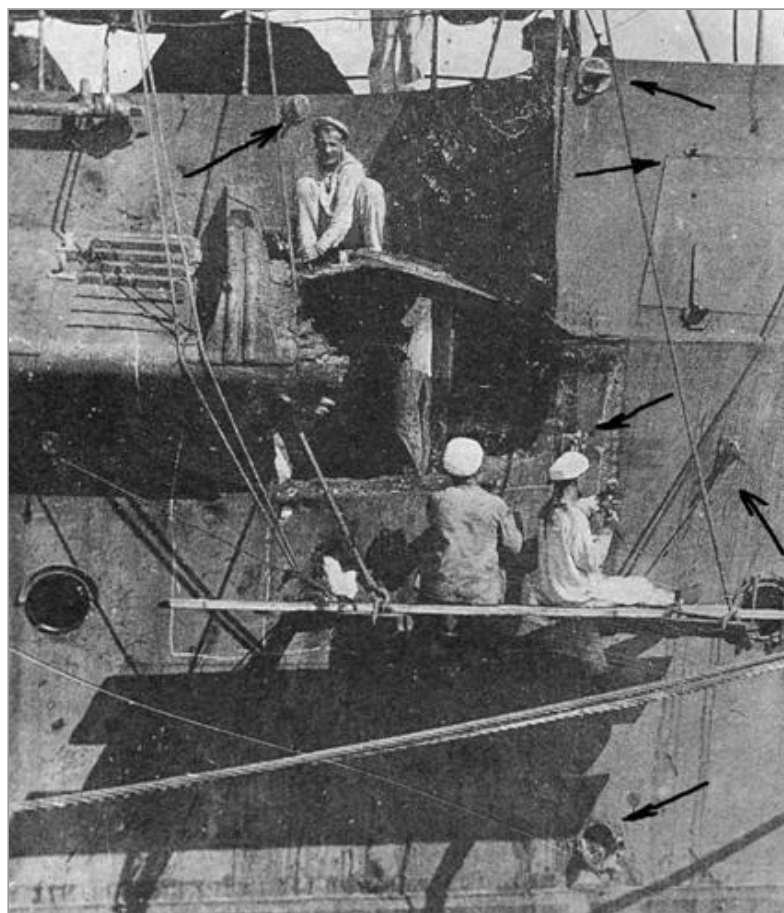


Рис. 18. Ремонт в Циндао. Обухи для крепления якорной цепи по-походному (в средней части фотографии над иллюминаторами). В нижней части фотографии шпигат (40 - 40 (2-й) носовой шпангоут) (см. также рис. 15).

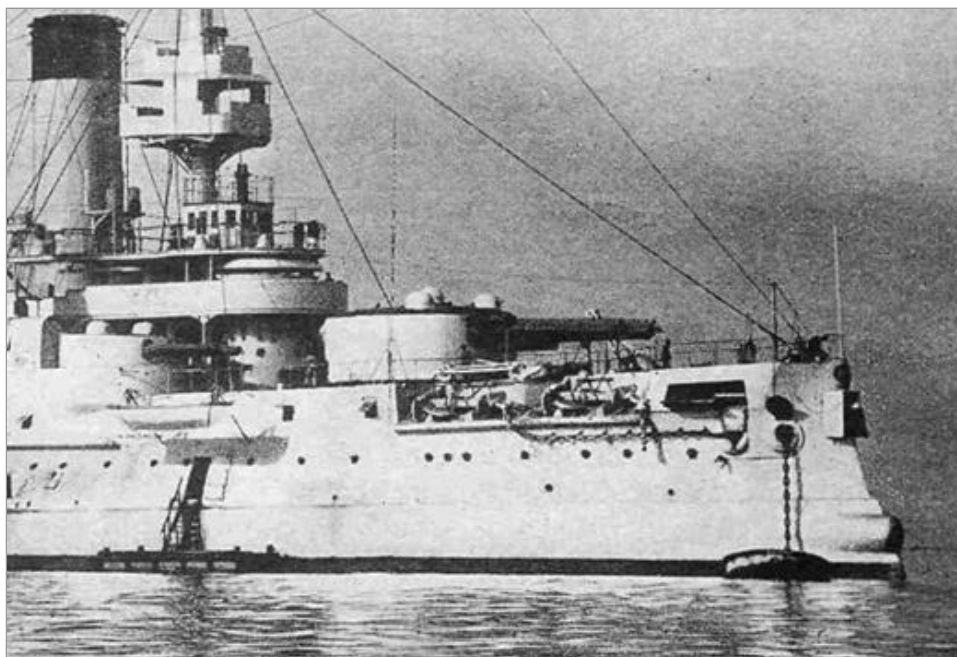


Рис. 19. Вероятно, единственный снимок "Цесаревича" с открытым портиком носового прожектора. Видна цепь с помощью которой открывались его створки. На палубе бака установлены тентовые стойки.



Рис. 20. Одно из четырех литых оснований для укладки якорей. По бокам их были прикреплены ступени (по 7 штук) для работы с якорями, а также рымы. Видно, что якорный вырез имел значительный свес за борт (порядка 300 мм).

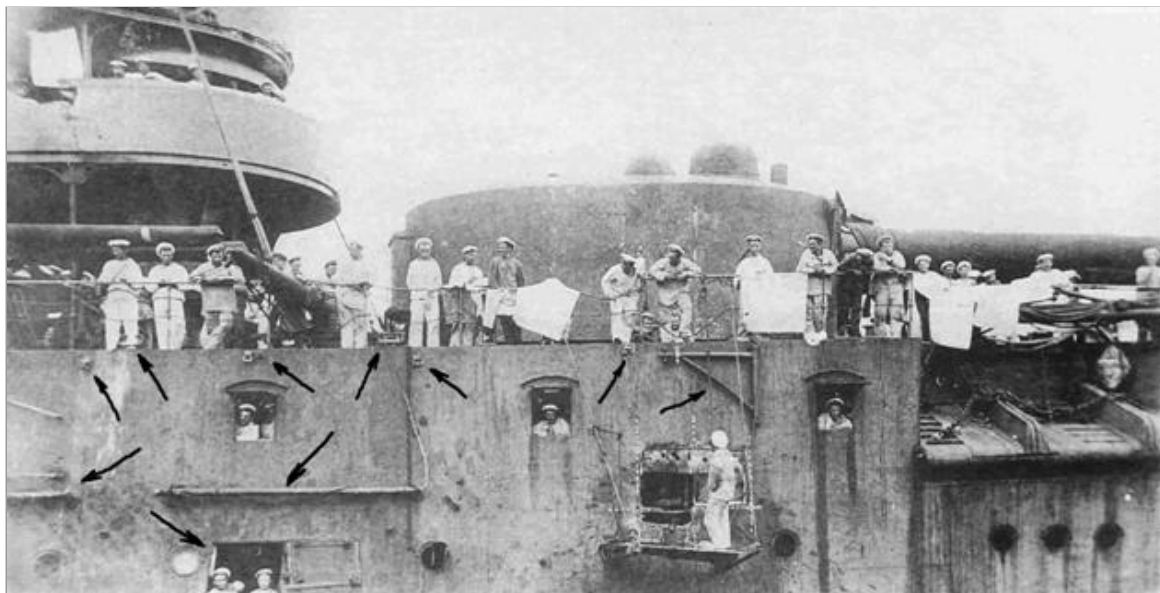


Рис. 21. Бортовая часть за якорным вырезом.

По обрезу борта были установлены две киповые планки с роульсами (см. рис. 22, 23). Предназначались для работы с боканцами, находящимися под ними. По борту в верхней части четыре рыма, кат-балка, горизонтально закрепленные боканцы и фрагмент двери переднего рабочего бортового трапа (между 22 (2-м) - 23 носовыми шпангоутами). За башней лежит снятый с фок-мачты рей.



Рис. 22. Часть борта между якорным вырезом и передней 152-мм башней правого борта. Киповые планки имели один горизонтальный и два вертикальных роульса.

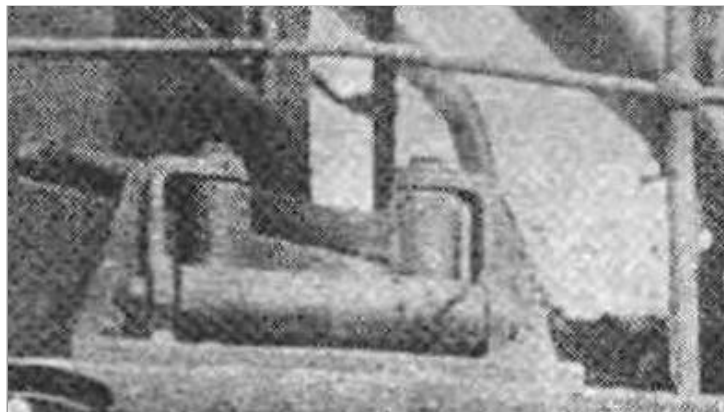


Рис. 23. Киповая планка с роульсом с кормовой части надстройки. Фотография позволяет судить о ее конструкции. Размеры киповых планок на баке были меньше.

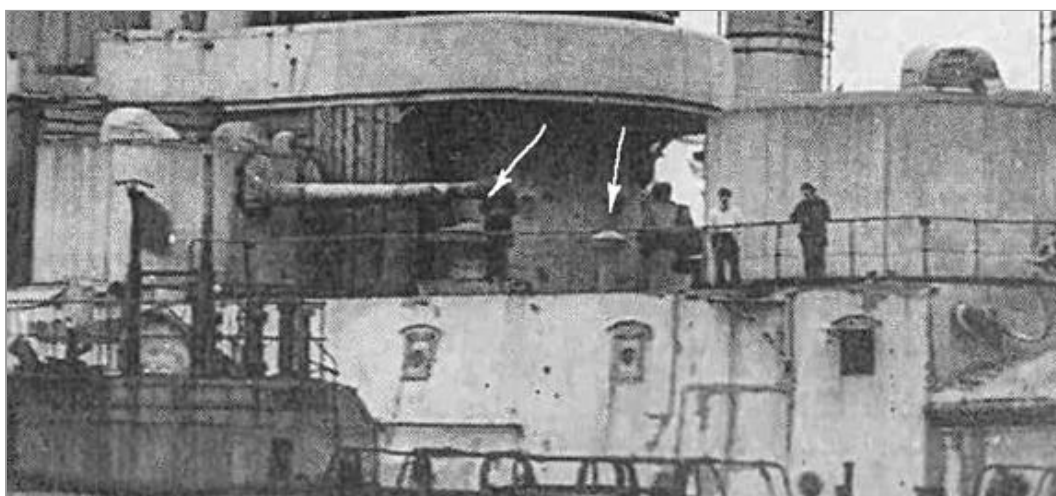


Рис. 24. По бокам носовой 305-мм башни располагались вентиляционные стойки. Аналогичная стойка была также и в носовой части, перед башней (см. рис. 16, 25). За башней виден шпиль правого борта (см. рис. 26, 27).



Рис. 25. Вентиляционная стойка.

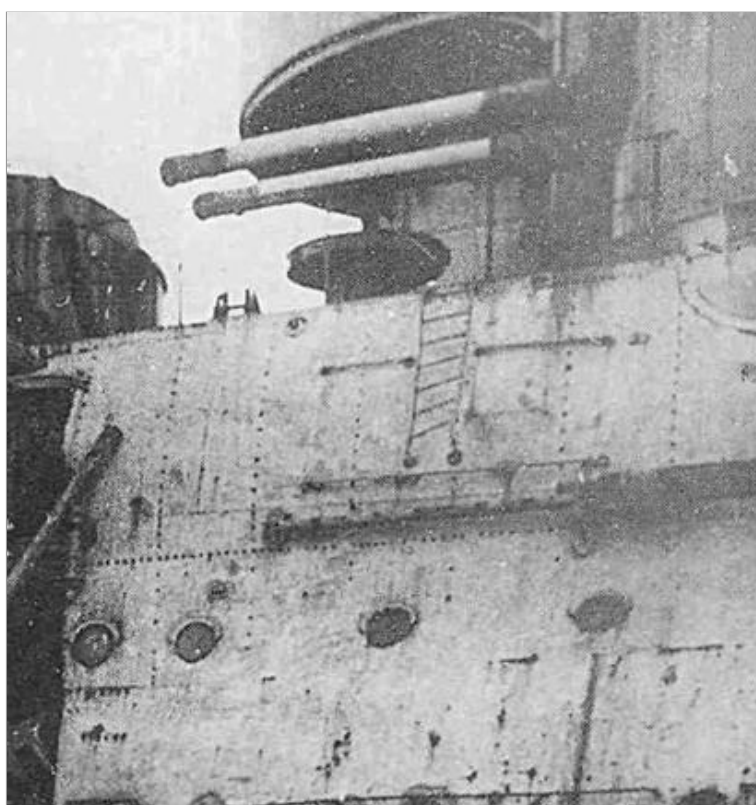


Рис. 26. Фрагмент рис. 4 (увеличено). Под стволами фрагмент парового шпилья левого борта (см. рис. 27).



Рис. 27. Шпиль. Реконструкция.

У "Цесаревича" кроме традиционного парадного (правого) и рабочего (левого) забортного трапов были также трапы и в носовой части между 22 (2-м) - 23 носовыми шпангоутами (см. рис. 21, 28, 30). В походном положении трапы убирались на батарейную палубу, а двери, состоящие из трех фрагментов - задраивались (рис. 29).

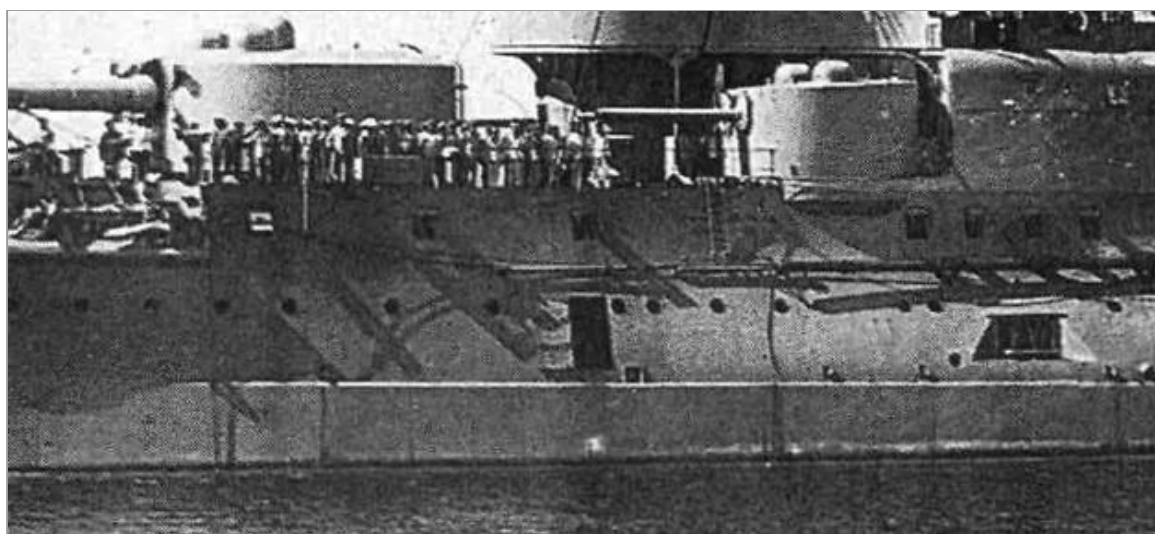


Рис. 28. Носовой забортный трап левого борта.

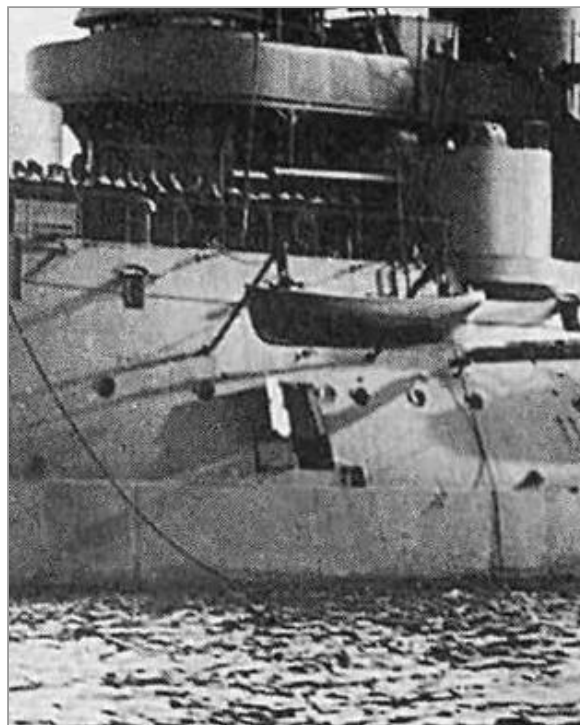


Рис. 29. Двери носовых трапов состояли из трех частей.

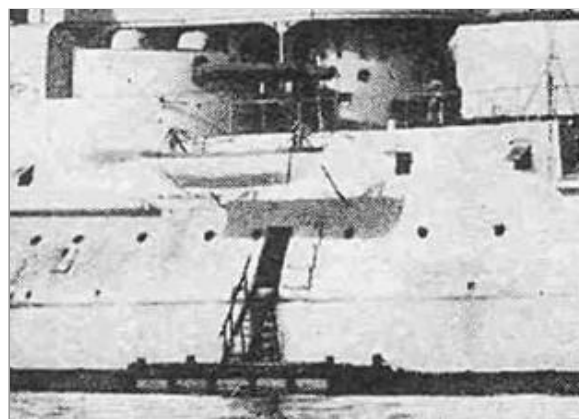
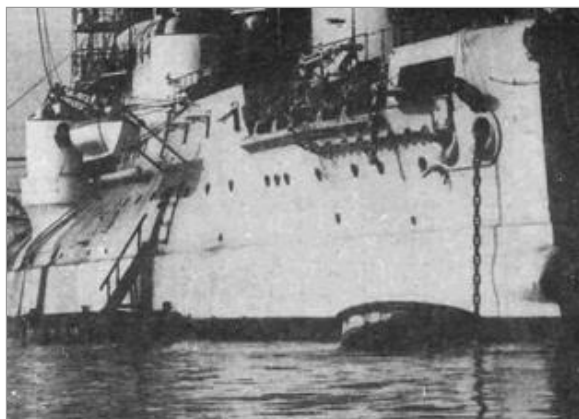


Рис. 30. Носовой заборный трап правого борта.

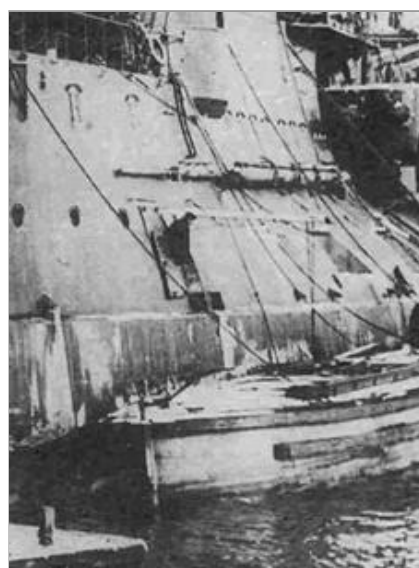


Рис. 31. Дверь трапа левого борта.

Над средней башней 152-мм орудий находился балкон, предназначенный для работы со шлюпками, расположенными на спардеке (рис. 32). Он был огорожен 11 стойками с тросовыми леерами. В районе прохода порталного крана они снимались.

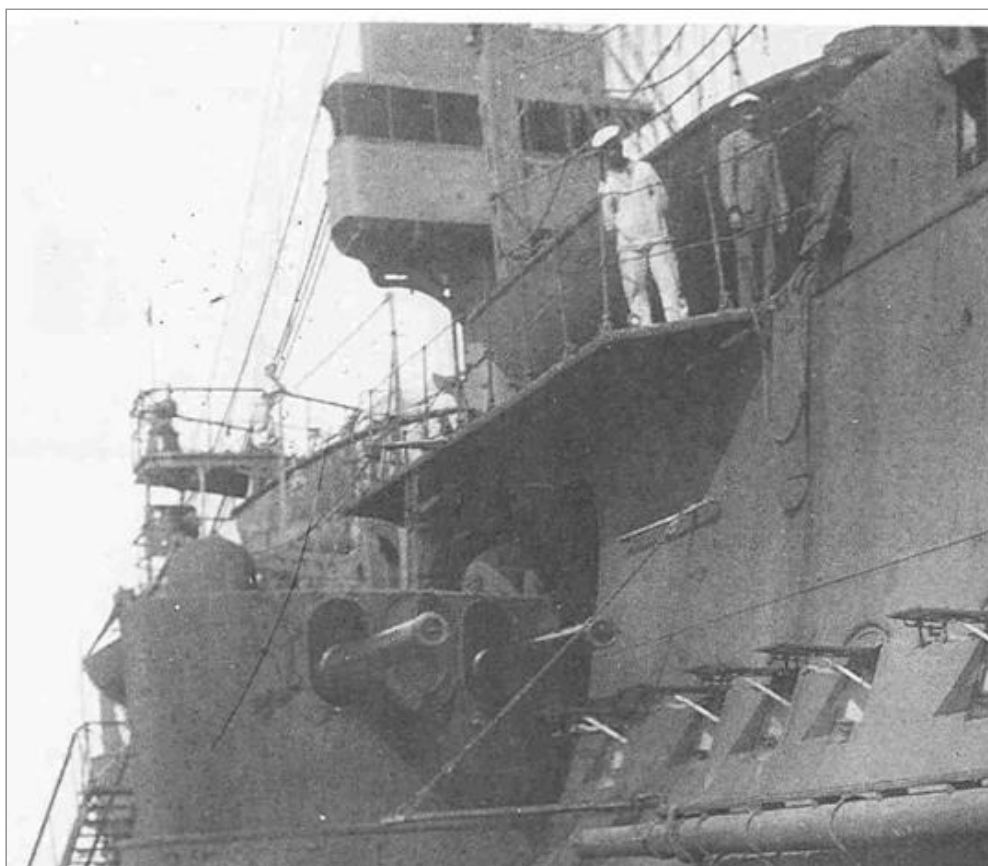


Рис. 32.

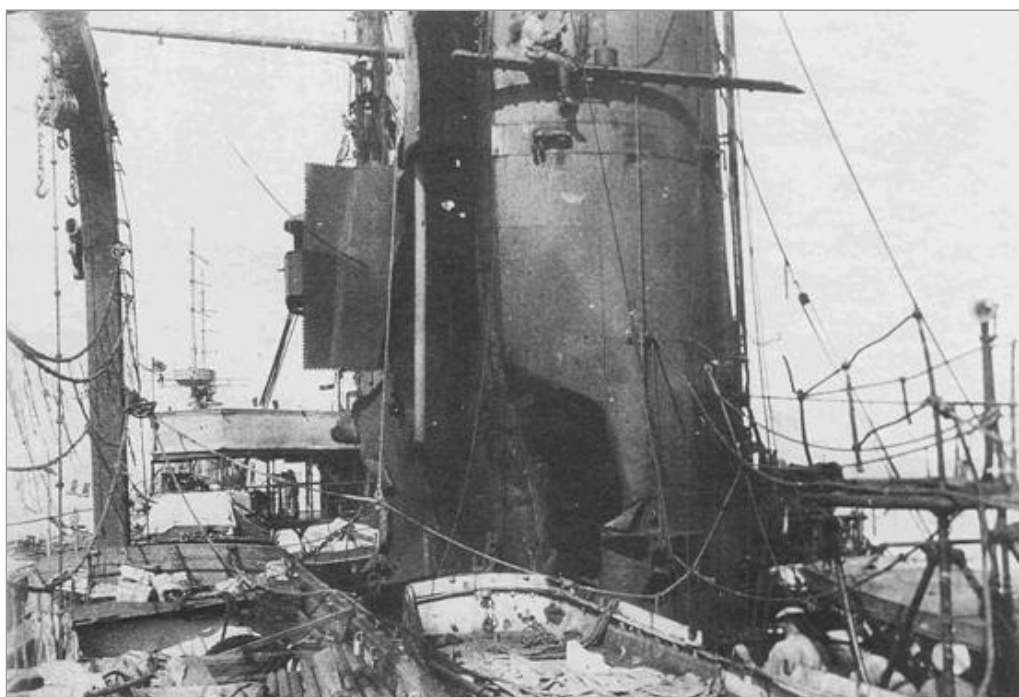


Рис. 33. Ростры между дымовых труб. Вид в корму. Справа разрушенная компасная площадка (Поз. 36 на чертежах). На трубе (по левому борту) - трап. На переднем плане стальной 20-весельный баркас (слева) и 16-

весельный катер (справа). Труба в районе расположения обухов крана была усилена полосой шириной 500 мм, толщиной 8 мм. На заднем плане виден кормовой мостик. Судя по этой фотографии, он не имел деревянного палубного настила.

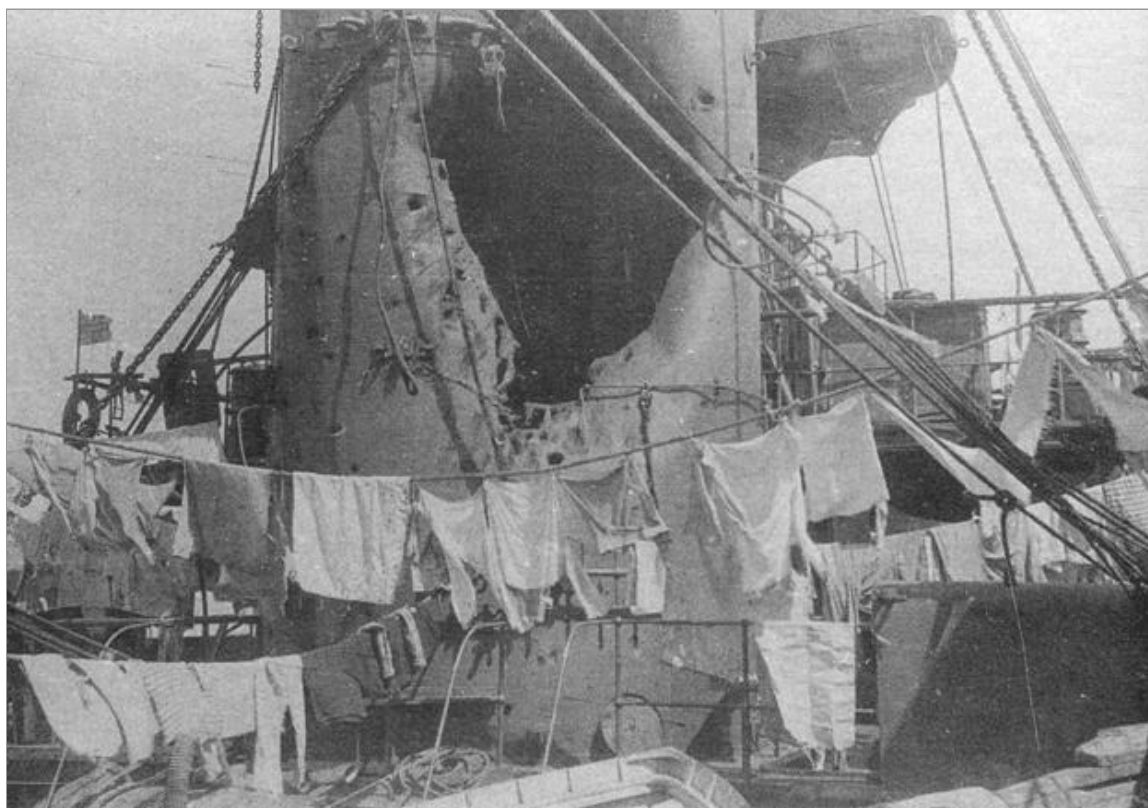


Рис. 34. Еще один снимок того же участка. Вид в нос.

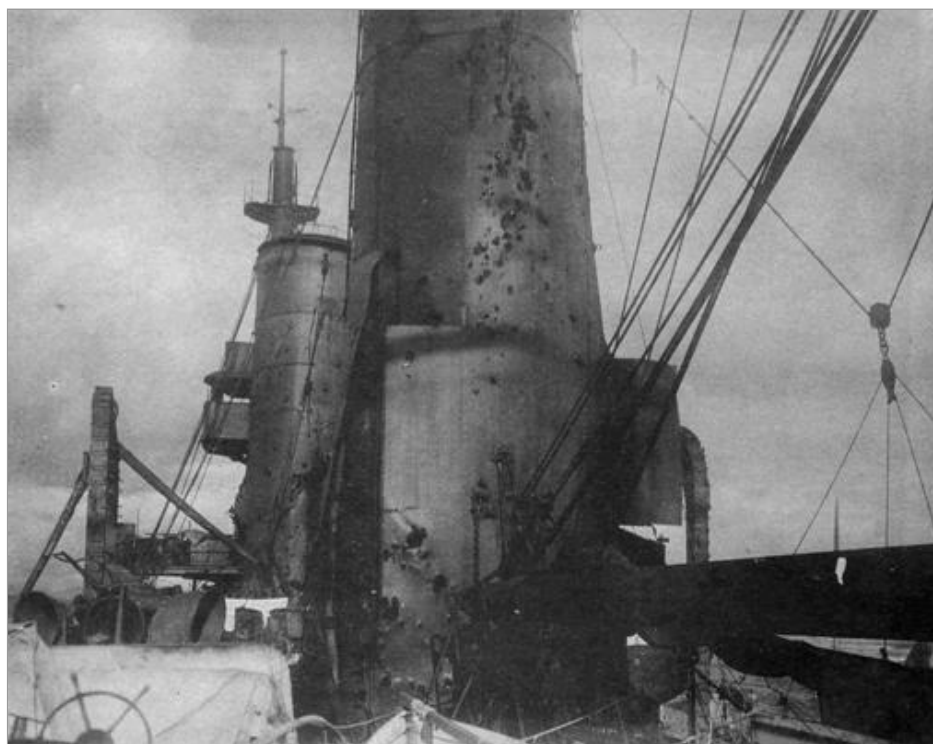


Рис. 35. В тексте написано как "...повреждение носовой трубы броненосца" [1]. На самом деле это кормовая труба. Один из немногих снимков этого участка броненосца. Слева фрагмент парового катера. На

переднем плане грузовые стрелы (частично находятся в тени кормового мостика) и их шкив. Справа видна верхняя оконечность одной из трех расположенных за средней башней 152-мм орудий тентовых стоек. П-образный кран слева закреплен двумя брусьями. Его такелаж отсутствует.



Рис. 36. Верхняя палуба за кормовой трубой. Левый борт, вид в нос. Снимок сделан в межвоенный период. В левом верхнем углу паровой катер. Сверху переходной мостик роостр. Справа световой люк и кожух вентиляционного колодца машинного отделения. На заднем плане кожух второй дымовой трубы.

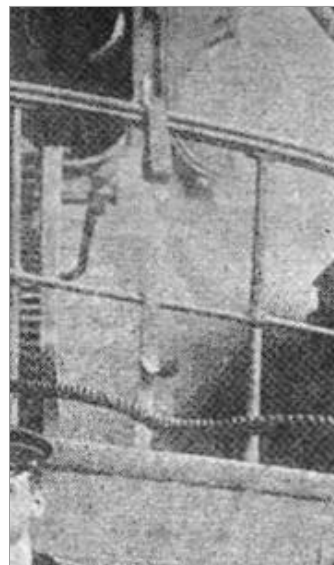


Рис. 37. Леера. Снимки, на которых видно, каким именно образом на них крепились спасательные круги.

Мостики, боевая* и ходовая рубки, трубы.

**Примечание: сохранилась до настоящего времени.*

В монографии Р.М. Мельникова [1] приводятся фотографии и фрагменты чертежей, позволяющие довольно точно восстановить внешний вид боевой и ходовой рубок, а также нижнего и верхнего носовых мостиков (Рис. 38-41). Помимо чертежей в тексте приводятся размеры: габаритный размер боевой рубки 3,85 x 3,25 м, толщина брони 254 мм, высота (по броне) - 1,52 м, пол боевой рубки - 30 мм (суммарная толщина), грибовидная крыша - 45 мм (суммарная толщина), диаметр трубы шедшей в центральный пост 650 мм (внутренний), толщина ее стенок 127 мм, высота амбразуры (расстояние от верхнего торца вертикальной брони до нижнего торца грибовидной крыши) 300 мм. Центр трубы в центральный пост располагался на 21 носовом шпангоуте.

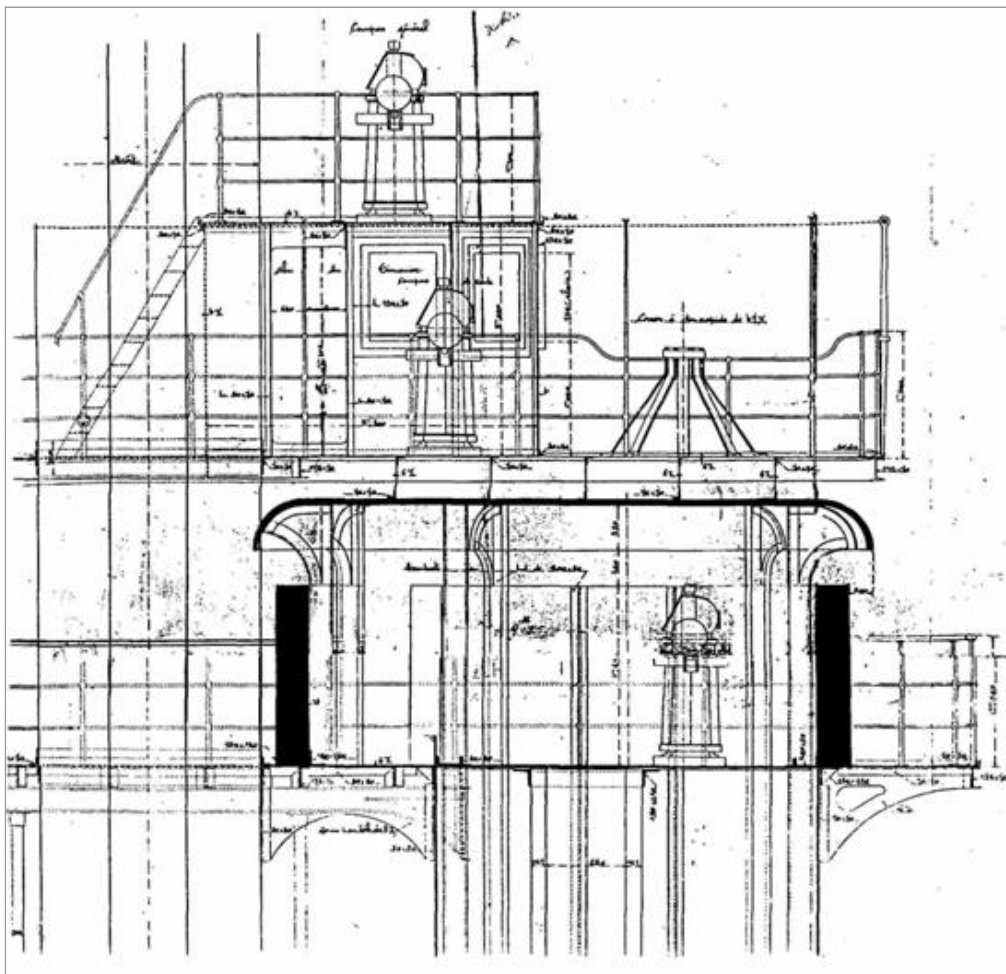


Рис. 38. Продольный разрез носового мостика и рубок (проектный чертеж). На чертеже проставлены некоторые размеры, что значительно облегчило работу при его реконструкции. На верхнем мостике изображен кринолинный станок 47-мм орудия (фактически 47-мм орудия устанавливались на сплошных тумбах).

На чертеже отсутствует изображение коечных сеток на нижнем мостике (из 3 мм листов). Вырезы в кницах и их форма были несколько иного вида - более вытянутыми вниз (см. рис. 42). Оголовья пиллерсов также были иной формы. Леерные стойки имели один промежуточный поручень, а не два, как на рисунке.

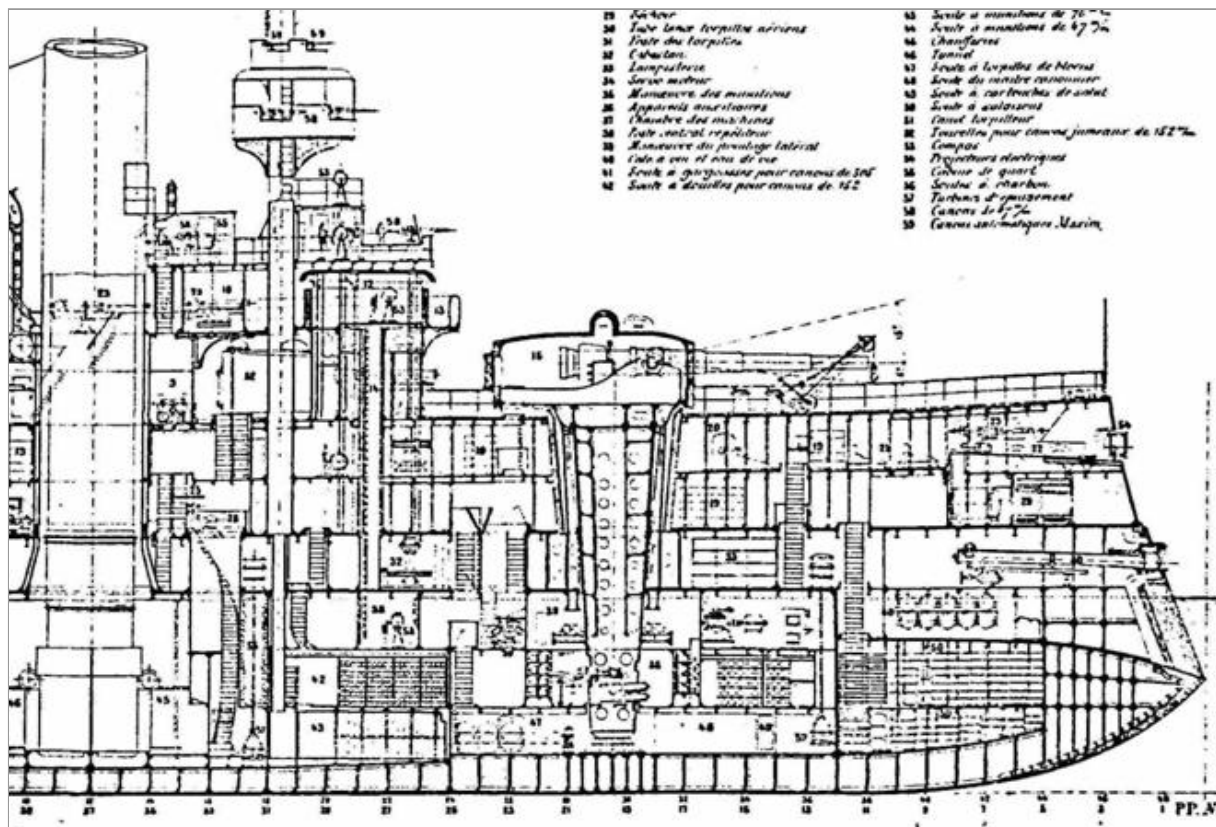


Рис. 39. Разрез по диаметральной плоскости носовой части броненосца.
 Судя по этому рисунку, за фок-мачтой располагался трап на нижележащую палубу.

Вход в боевую рубку прикрывался со стороны мачты изогнутой плитой оставлявшей проход шириной 800 мм. Кроме того, изнутри рубки была предусмотрена возможность перекрыть вход, с помощью сдвижной броневой двери. По конструкции напоминающей сдвижные двери орудийных башен. Для этого была изготовлена направляющая в виде изогнутого швеллера (повторяющего контур рубки). Со стороны входа она закрывалась комингсом высотой 250 мм.

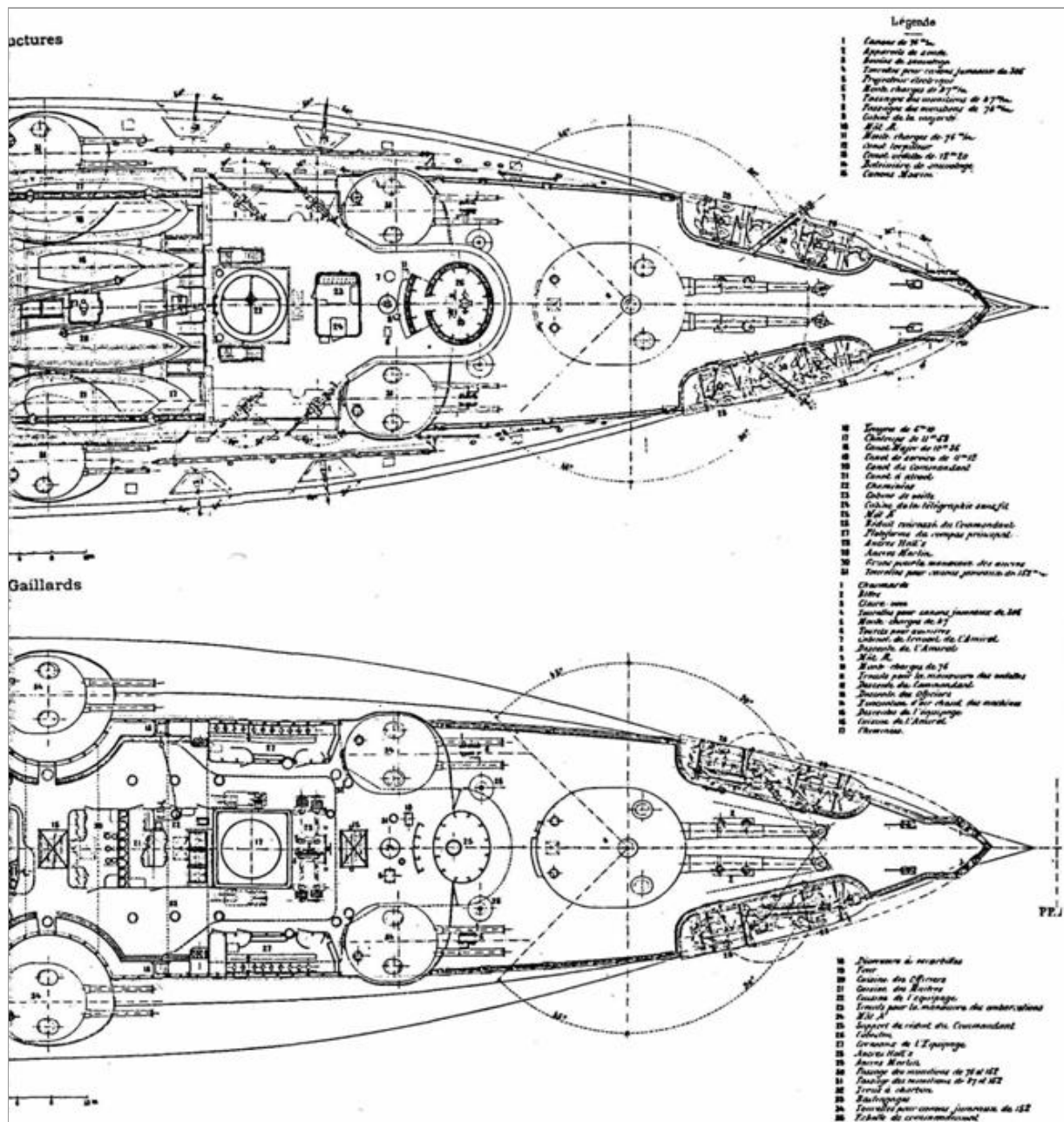


Рис. 40. Вид на палубу нижнего мостика (вверху) и бака-спардека (внизу).

Конструкция подкреплений под боевой рубкой повторяла в плане ее размеры. В фальшборте, окантовывающем башни 152-мм орудий, сделаны двери со стороны рубки (см. нижний рисунок). Ширина дверей - 1 метр. За рубкой, по левому борту: поз. 8, 11 - элеваторы подачи 76-мм снарядов, поз. 6, 7- элеватор подачи 47-мм снарядов, поз. 26 - шпиль (2 штуки), поз. 22 - передняя труба броненосца (обратите внимание, что решетка в верхней части трубы сдвинута в сторону левого борта (см. верхний рисунок). Фотографиями это не подтверждается (см. рис. 48). Под стволами 152-мм орудий - вьюшки.

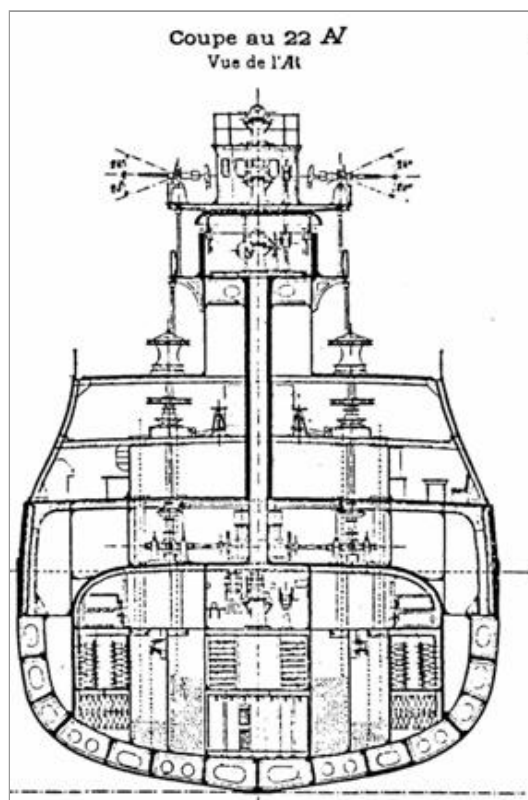


Рис. 41. Сечение по 22 носовому шпангоуту [1]. Вид в корму. Показано оборудование рубок.

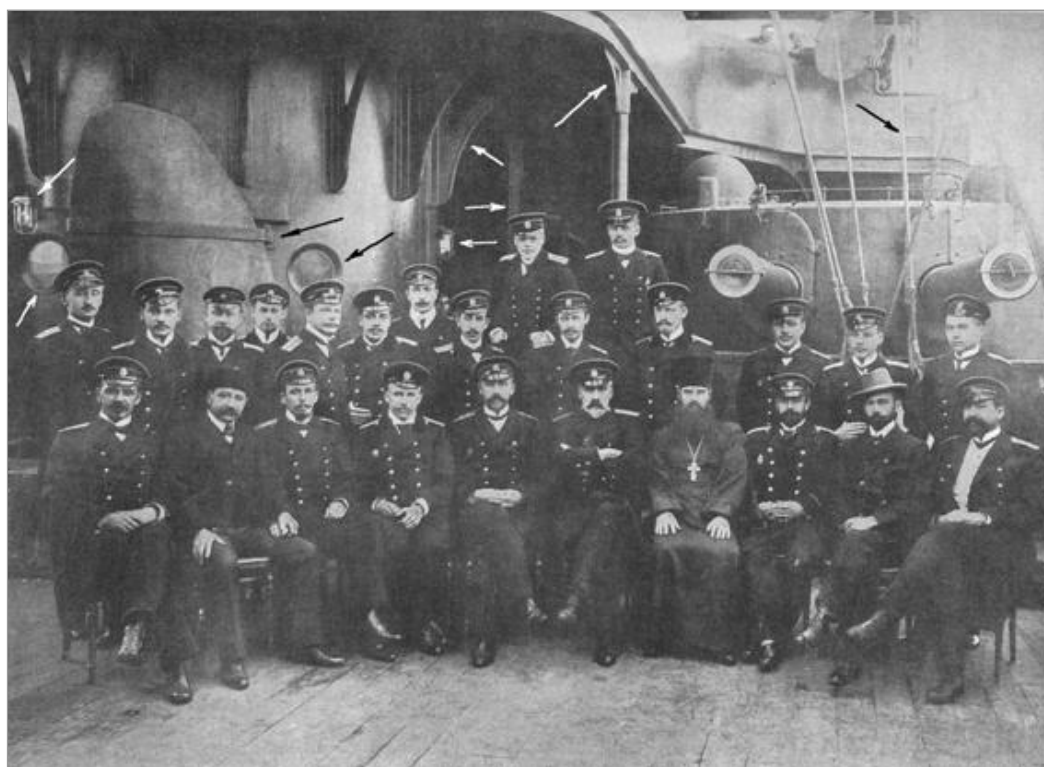


Рис. 42. Вид на носовую рубку (левый борт). Боевую рубку и конструкции нижнего мостика поддерживали 16 книц. Между иллюминаторами установлена запасная лопасть винта (вторая по правую сторону рубки). Справа скоб-трап ведущий на крышу 152-мм башни. Стрелками отмечены палубные фонари и пиллерс.

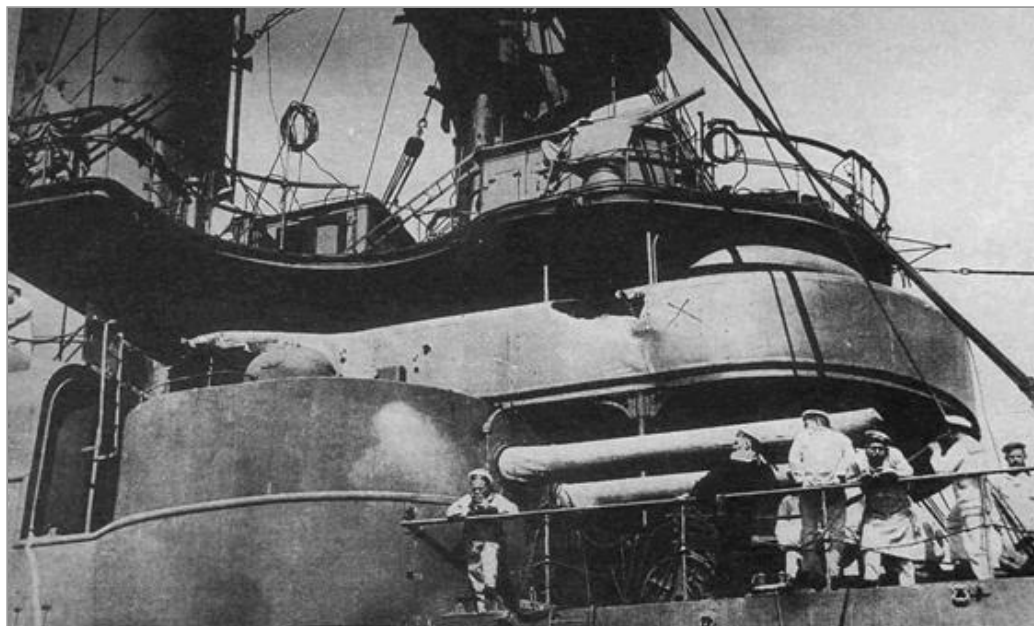


Рис. 43. Окна в ходовой рубке закрыты откидывающимися вниз прямоугольными щитами (?). Вероятно они закрывались во время стрельб (см. также рис. 46). Леерные стойки в верхней части имели перила. В районах установки 47-мм орудий, на верхнем мостике - имели понижение. Коечные сетки на нижнем мостике заканчивались фальшбортом в виде листа (слева). Трап на палубу бака доходил до его верхнего обреза. С противоположной стороны также был установлен короткий трап на высоту фальшборта.

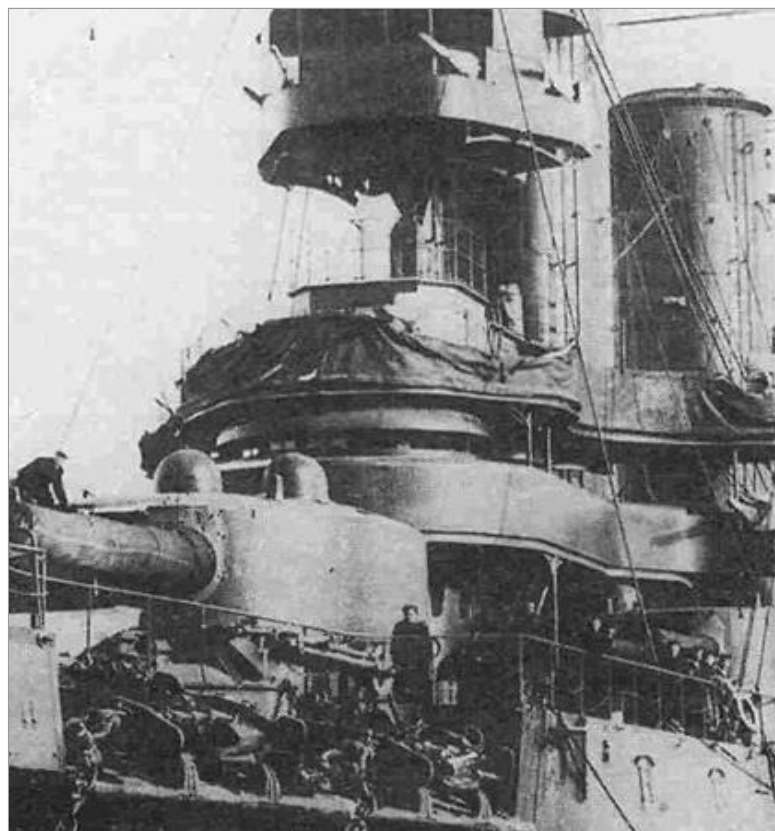


Рис. 44. Вид на ходовую рубку.

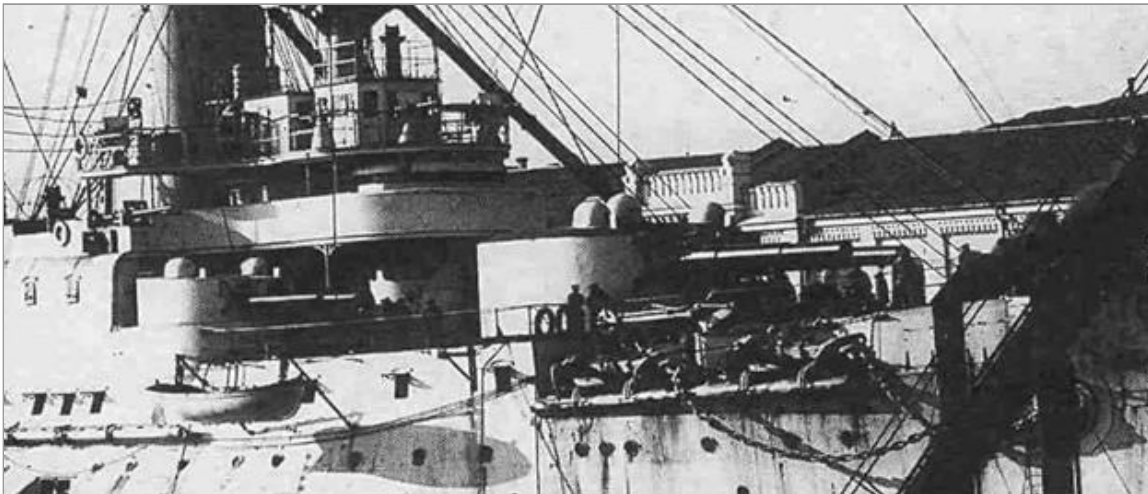


Рис. 45. В Порт-Артуре. Вид на передний ходовой мостик. В передней стенке ходовой рубки было три окна. По бокам от него в скошенных стенках еще по одному. В боковых стенках - два окна и дверь между ними. По всей видимости, окон в стенке со стороны мачты - не было. По левому борту - 3 окна. По окончательному варианту, высота рубки до подволока 2100 мм (а не 2000 мм, как на рис. 38), размеры оконных рам 610x410мм. Размеры дверей 1650x680 мм (ширина дверного проема 650 мм.).

На крыше был установлен нактоуз, к нему вел трап располагавшийся только слева от мачты. Справа стояли кранцы первых выстрелов 47-мм орудий. За ходовой рубкой находилась телеграфная рубка (см. рис. 43). Судя по описанию в тексте [1], она была сделана в виде металлического каркаса обшитого железом. Видны два окна в ее передней стенке.

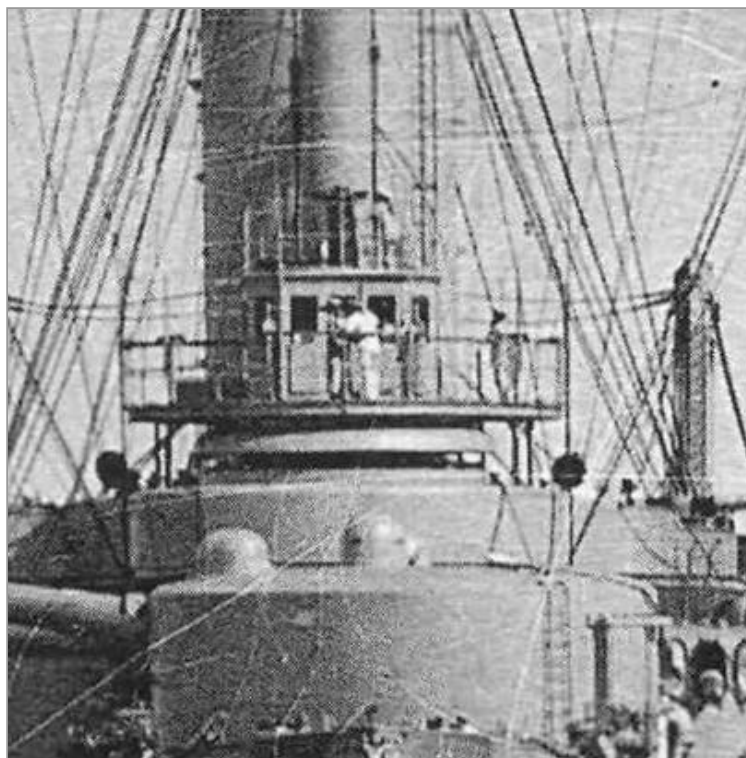


Рис. 46. Снимок периода Первой Мировой войны. Передняя стенка ходовой рубки. На ней под окном откинутый вниз щит. По бокам боевой рубки две пары пиллерсов поддерживающих верхний мостик.

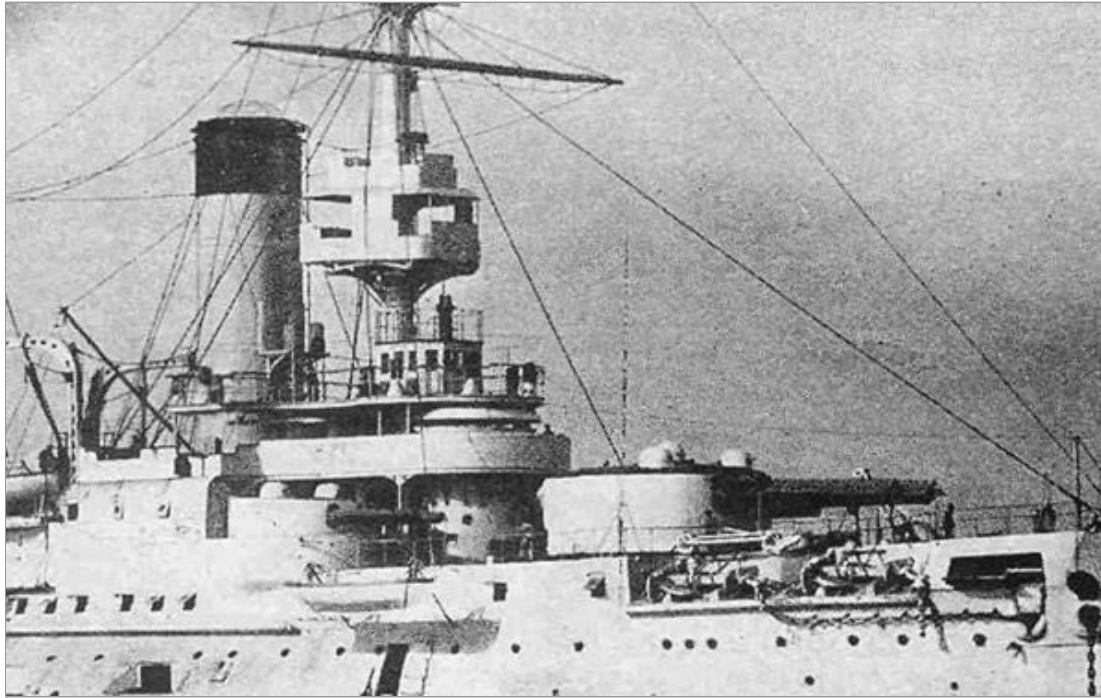


Рис. 47. Франция. Лето 1903 года. Телеграфная рубка отсутствует. На передней трубе установлен легкий мостик на котором располагались два манипулятора прожекторов (цилиндрические тумбы высотой около метра). Аналогичные манипуляторы были установлены и на крыльях мостика (а так же и на заднем мостике).

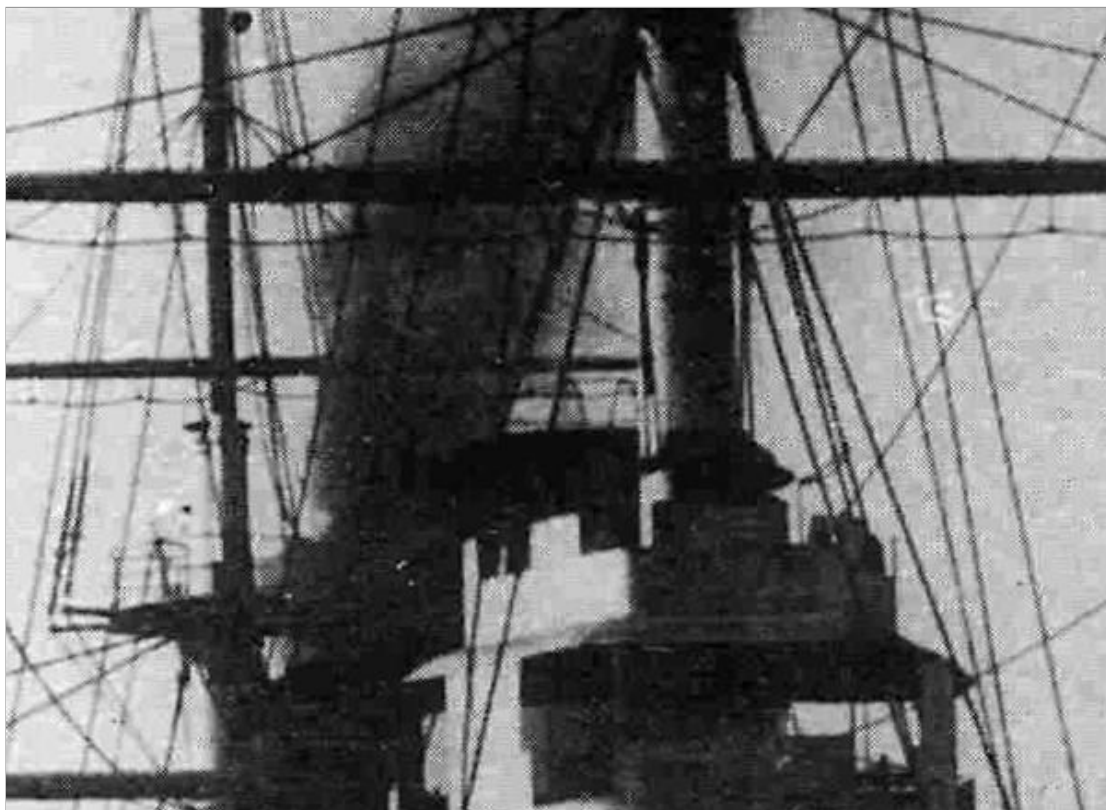


Рис. 48. Решетка в верхней части трубы. Судя по этой фотографии она отличалась от изображенной на рис. 40. Вдоль шли два элемента решетки из прутка диаметром 20 мм, симметричных относительно диаметральной плоскости. Расстояние между этими элементами

составляло 600 мм.



Носовой мостик после 1906г. Нижний ярус.

Снимок принадлежит Владимиру Верзунову.

По этому снимку на чертежах была выполнена разметка линолеума на мостиках. Обратите внимание - листы размером 2х4 м уложены длинной стороной поперек ДП. Справа виден откинутый вниз щит защищающий окно во время боя или шторма. На заднем плане подвесной рельс подачи боеприпасов. Также хорошо виден башмак пиллерса, слева и трап на верхний мостик.



Перед ходовой рубкой установлен дальномер. Видны "уши" для крепления отсутствующей оптики.

Кормовой мостик.

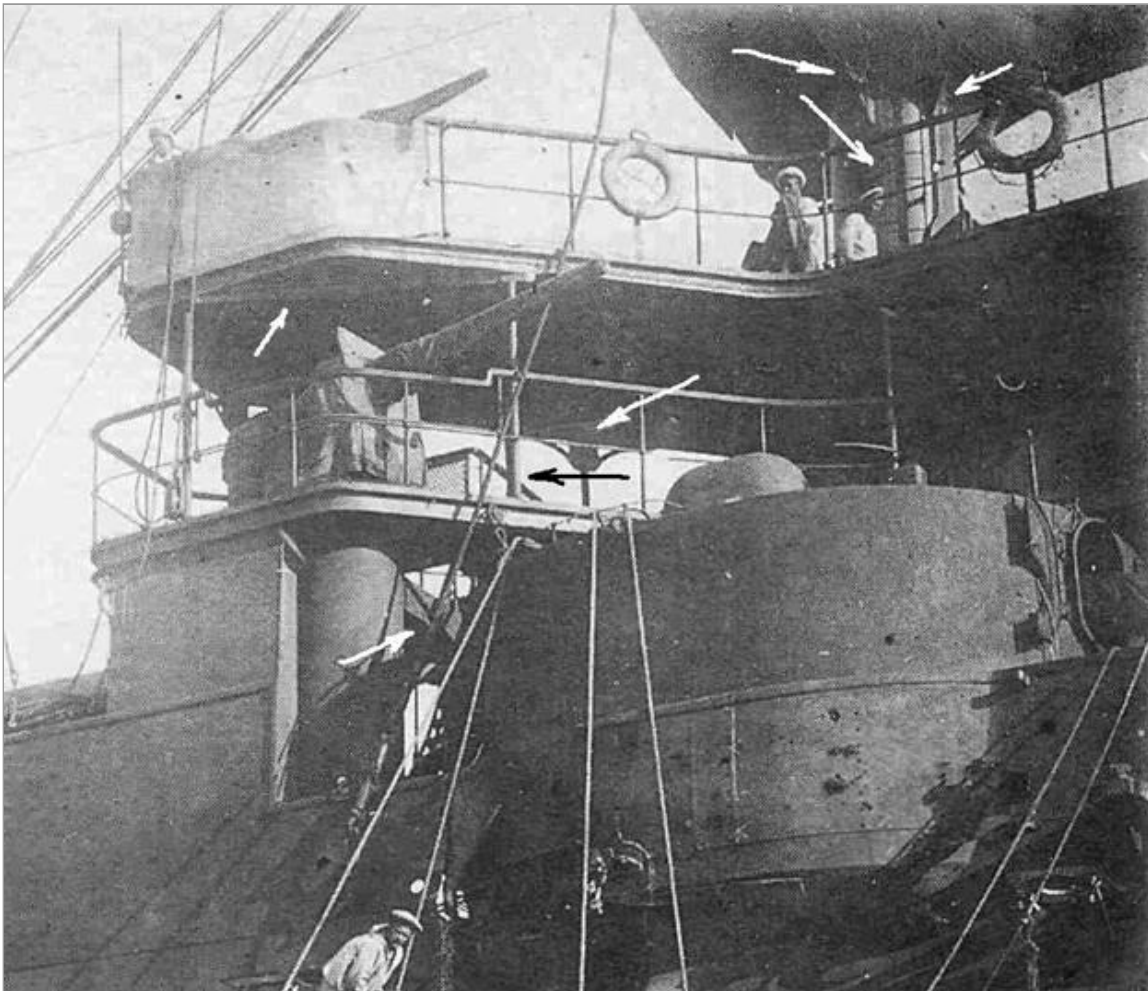


Рис. 49. Вид на кормовой мостик со стороны левого борта. На переднем плане кормовая башня 152-мм орудий. Над ней 75- и 47-мм орудия. 75-мм орудие установленное на мостике имеет в нижней части подкрепление в виде трубы диаметром 1 метр. Стрелками отмечены - вверху: кницы марса и трап, ведущий на марс, снизу: пиллерсы, поддерживающие кормовой мостик, его подкрепления и трап шедший на верхнюю палубу (отмечено стрелкой его ограждение). Судя по этому снимку трап имел направление поперек ДП (вверху) с мостика в вниз в сторону носа вдоль ДП (внизу).

Реконструкция кормы выполнена исключительно по фотографиям. Поэтому на чертежах могут присутствовать некоторые неточности. Под вопросом остается конструкция подкреплений нижнего яруса мостика.

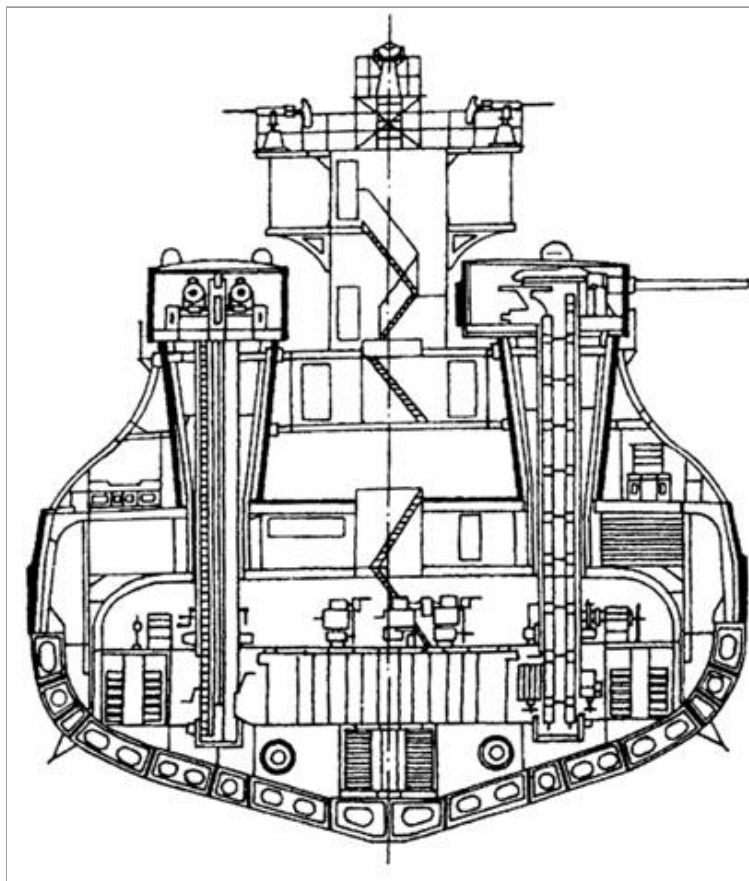


Рис. 50. Сечение по 24 кормовому шпангоуту. Вид в корму. Показан разрез кормового мостика и его рубок.

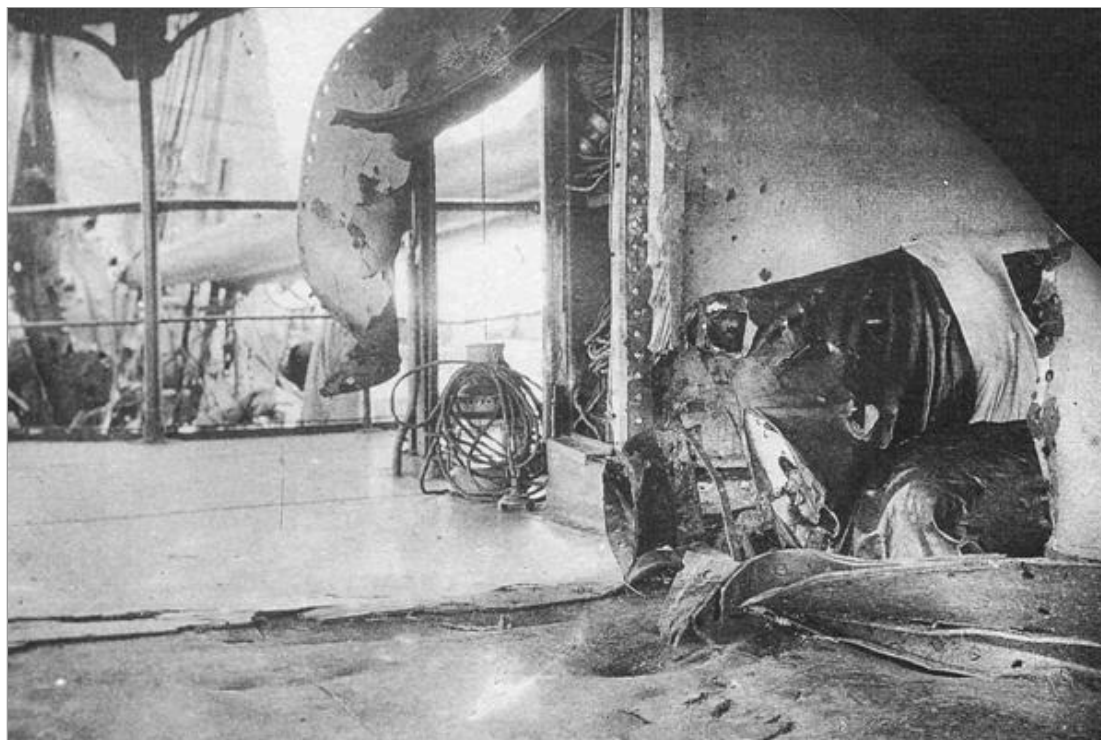


Рис. 51. Кормовой мостик, вид в нос. Левый борт броненосца (слева находилось место установки 75-мм орудия).

Трубы.

Центр первой дымовой трубы располагался на 12 носовом шпангоуте,

второй трубы - между 2 (2-м) и 3 кормовыми шпангоутами. Наружные кожухи дымовых труб изготавливались из листов 4-х миллиметровой стали. Изнутри они усиливались по периметру десятью уголками размером 300x100 мм. В районе установки грузовых стрел, металлические листы дополнительно усиливались двумя парами швеллеров (175x70мм). Обшивка трубы в этом месте имела 8 миллиметровую толщину.

Наружный диаметр кожухов дымовых труб составлял 4020 мм. Верхний срез кожухов располагались на высоте 23940 мм от КВЛ. Высота передней трубы составляла 13130 мм - от палубы нижнего мостика до верхнего среза, высота задней - 14700 мм от палубы спардека до верхнего среза кожуха. Над верхними торцами труб, на расстоянии в 200 мм были установлены козырьки высотой 400 мм и диаметром 4400 мм, с шатрообразными решетками, изготовленными из прутка диаметром 20 мм и имевшими высоту 800 мм, для парусиновых чехлов (см. выше).

На высоте 7000 мм от палубы спардека располагались литые "уши" крепления блоков П-образных шлюпбалок. На высоте 11000 мм от нижнего мостика листы обшивки кожухов усиливались металлической полосой, шириной 200 мм и толщиной 10 мм, к которой крепились серьги шести труб-штагов, раскрепляющих трубу (рис. 56) и блоки грузовых стрел. По левому борту, в передней части обеих труб были установлены легкие прутковые трапы шириной 300 мм. (Рис. 52, 53).

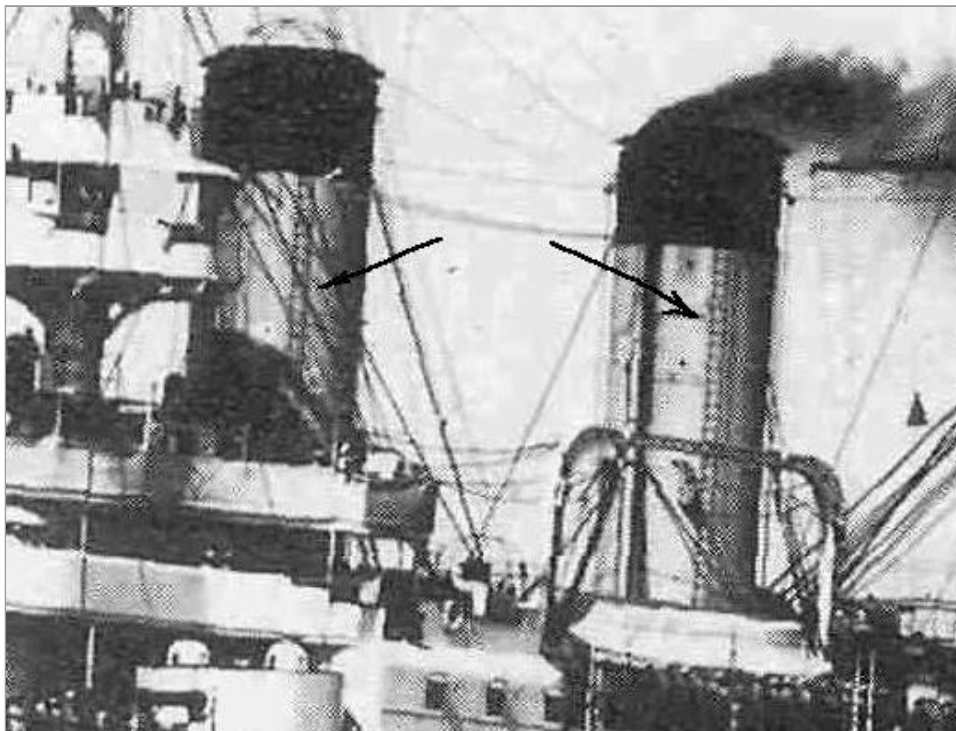


Рис. 52. Трапы и оттяжки труб. Вид три четверти спереди, левый борт.

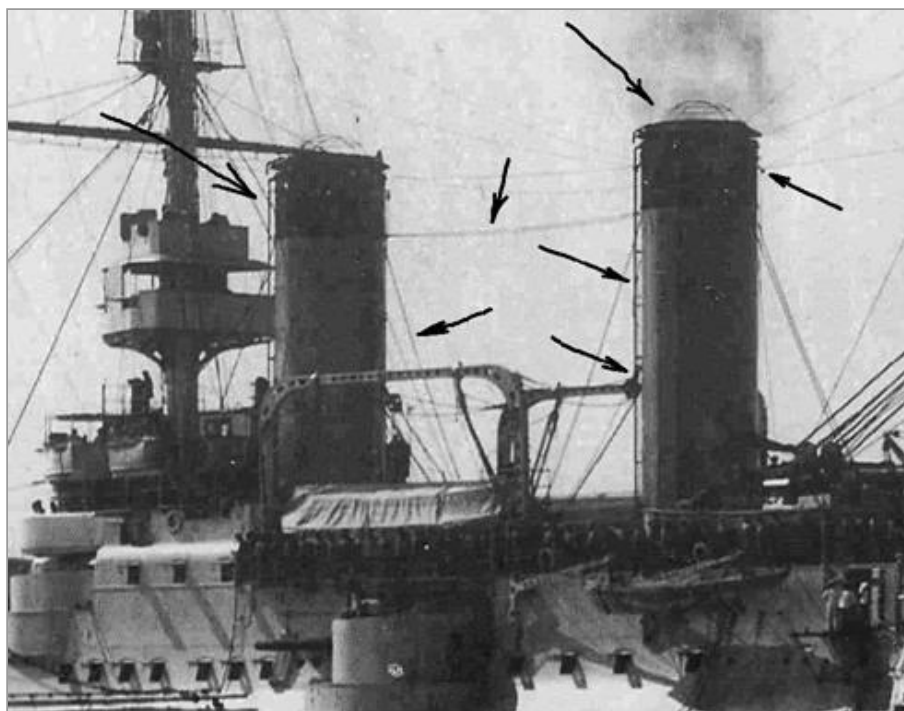


Рис. 53. Трубы - вид три четверти сзади. Стрелками отмечены блоки, трапы, оттяжки. Верх труб (выше кольца, на котором крепились оттяжки) окрашен в черный цвет.

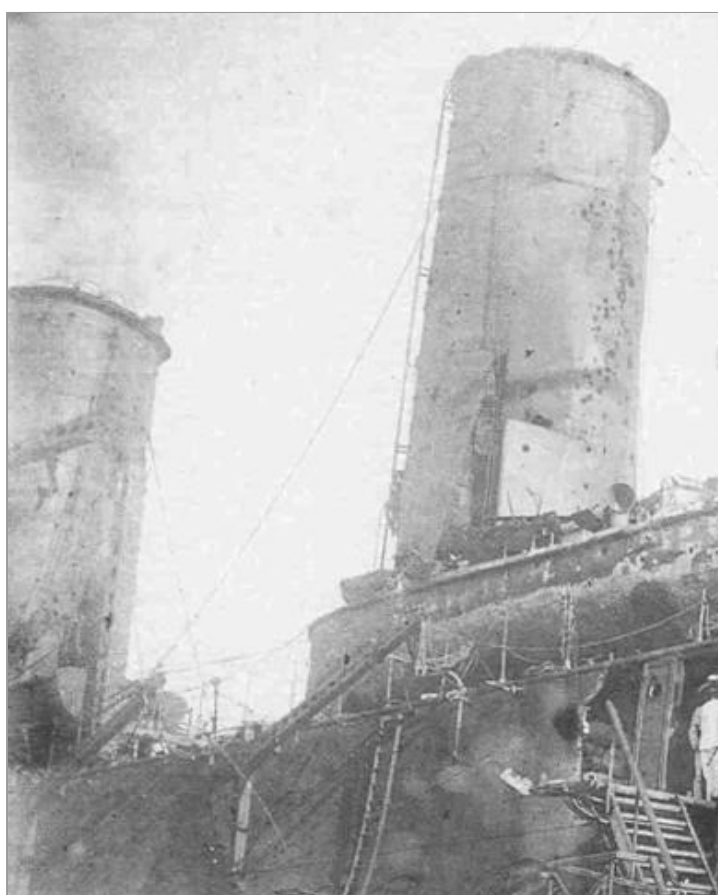


Рис. 54. Задняя труба, вид с левого борта.

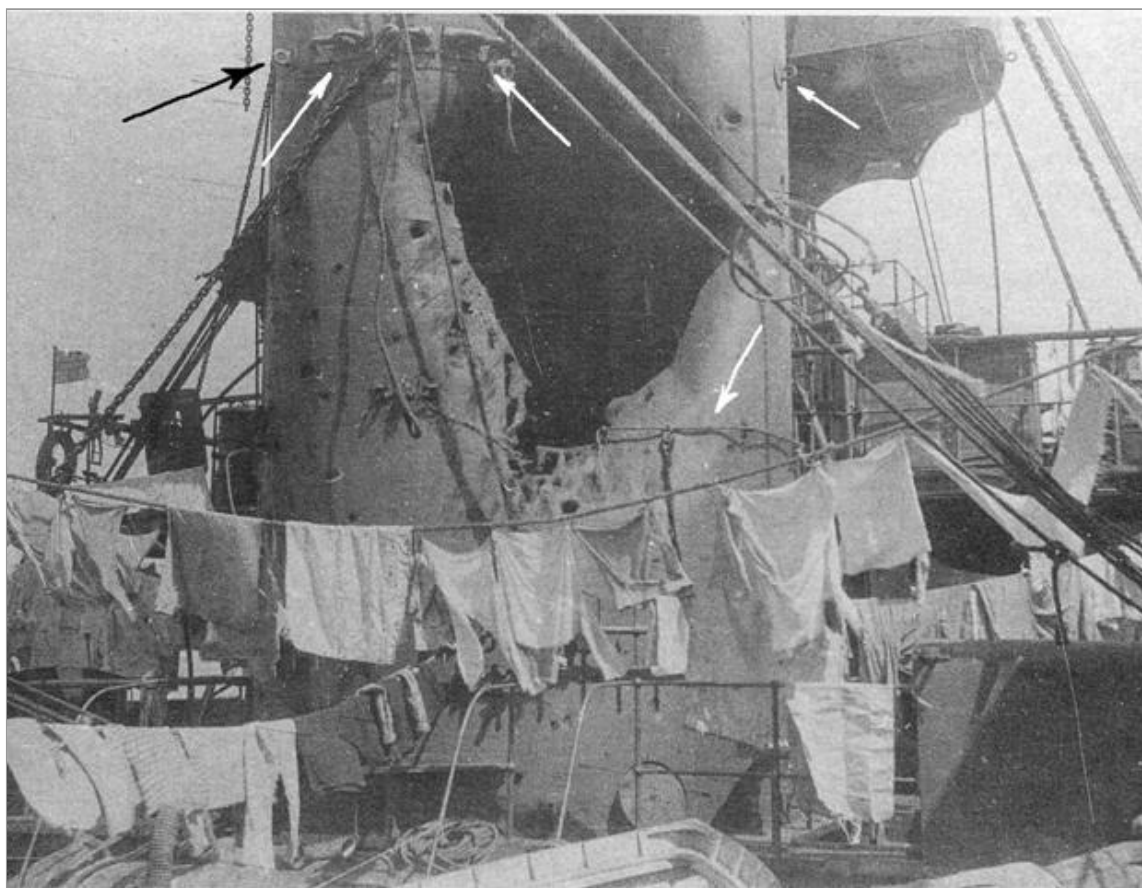


Рис. 55. Литые рымы для крепления блоков грузовых стрел и П-образных шлюпбалок. Внизу идет кольцевой леер, частично сорванный взрывом.



Рис. 56 Серьга.

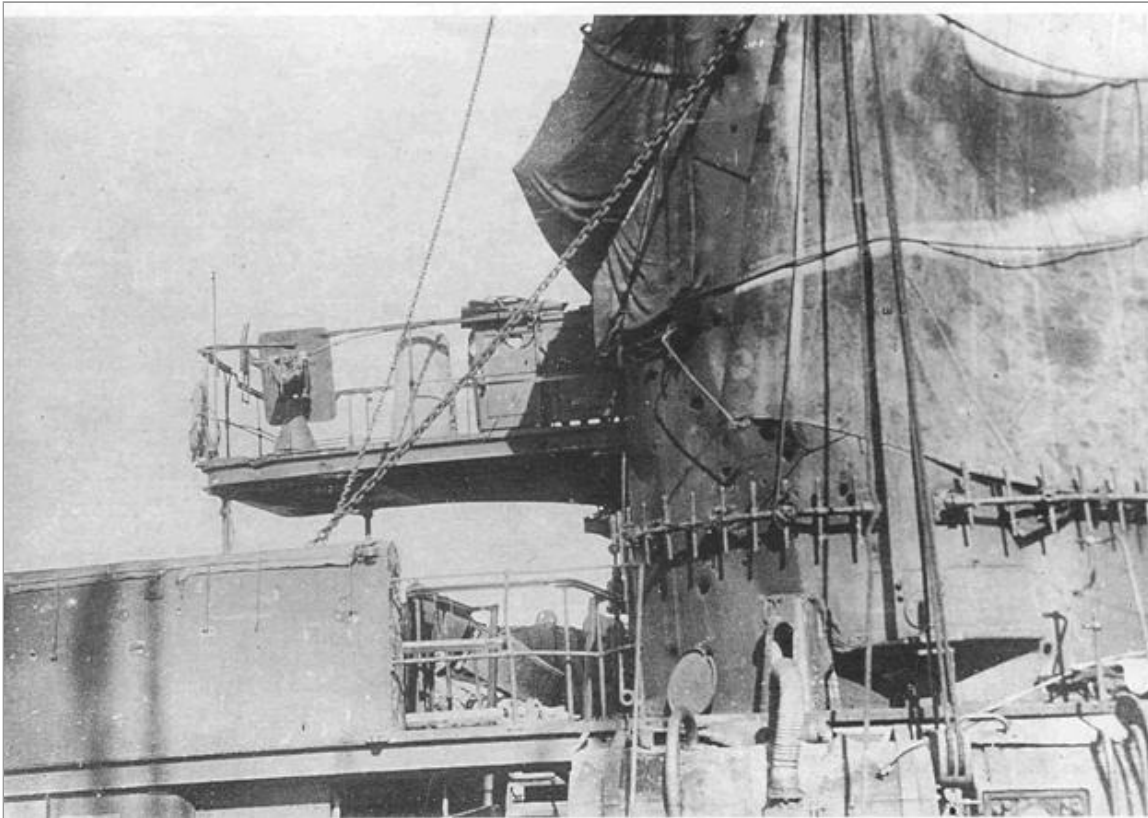


Рис. 57 Передняя труба. Вид со стороны ростр. Грузовая стрела левого борта снята. Слева на заднем плане фрагмент крыла переднего мостика с 47-мм орудием, манипулятором прожектора и шкафом сигнальных флагов. На переднем плане кафель-нагельные планки и напорная бочка. Хорошо видна арматура в ее верхней части. Обратите внимание - слева закинута на фальшборт парусиновый чехол, закрывающий вырез в фальшборте для хранения коечных сеток (см. пояснения на чертежах). Справа на фальшборте (у торца) два кронштейна (сверху и у палубы) предназначенных для установки тентовой стойки.

Ют.

На юте броненосца стоял фальшборт толщиной 8,5 мм, идущий от спардека до кормовой оконечности. В процессе службы он периодически видоизменялся. Часть фальшборта по бокам башни главного калибра была стационарной, а съемные фрагменты за и перед башней могли быстро демонтироваться. После вступления в строй и до начала русско-японской войны броненосец плавал с фальшбортом. Нет ни одного снимка, на котором он был бы снят. С вступлением в войну съемный фальшборт был убран. Позже (после войны) на юте появились леерные стойки, тогда съемные части фальшборта совсем ликвидировали.

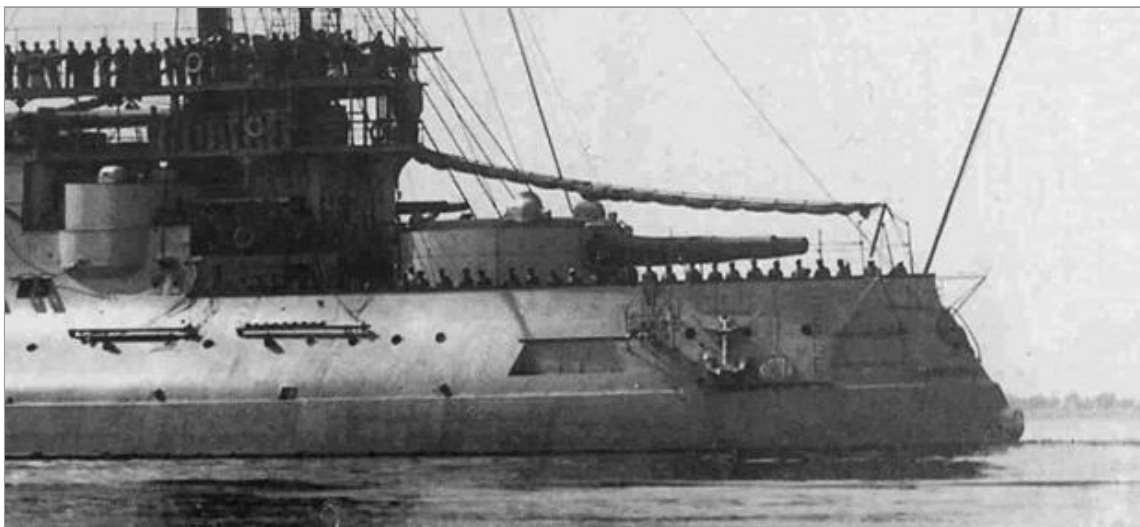


Рис. 58. "Цесаревич" во Франции, 1903 год. Идут ходовые испытания. Фальшборт установлен на всей длине юта броненосца. Над ютом висит свернутый тент.

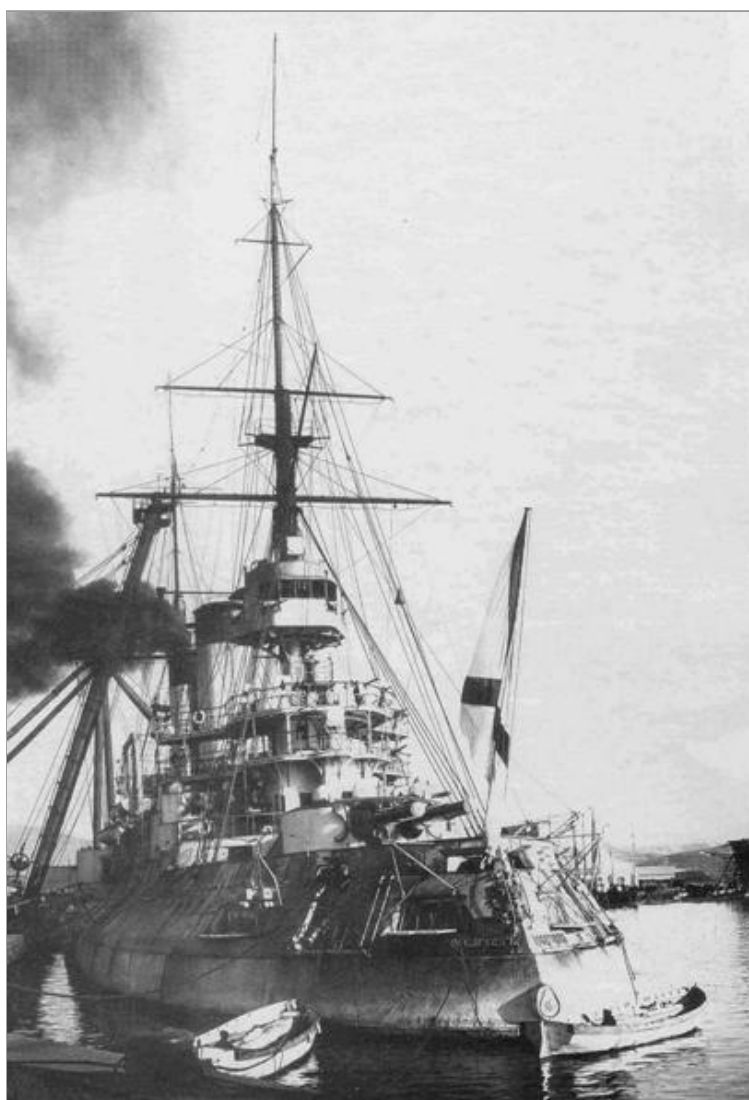


Рис. 59. "Цесаревич" в Порт-Артуре. Хорошо видны портики в фальшборте (в районе флагштока и запасного якоря).

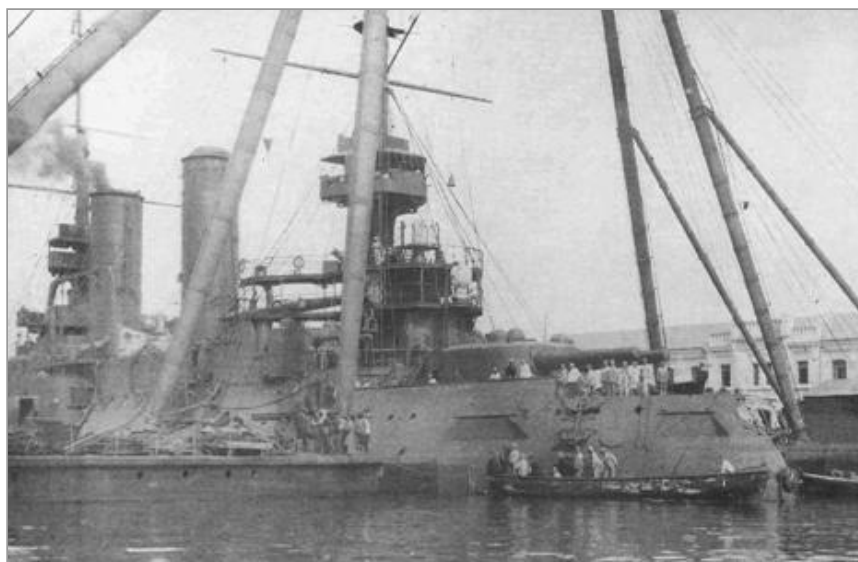


Рис. 60. Идет ремонт броненосца. Задняя часть фальшборта снята.

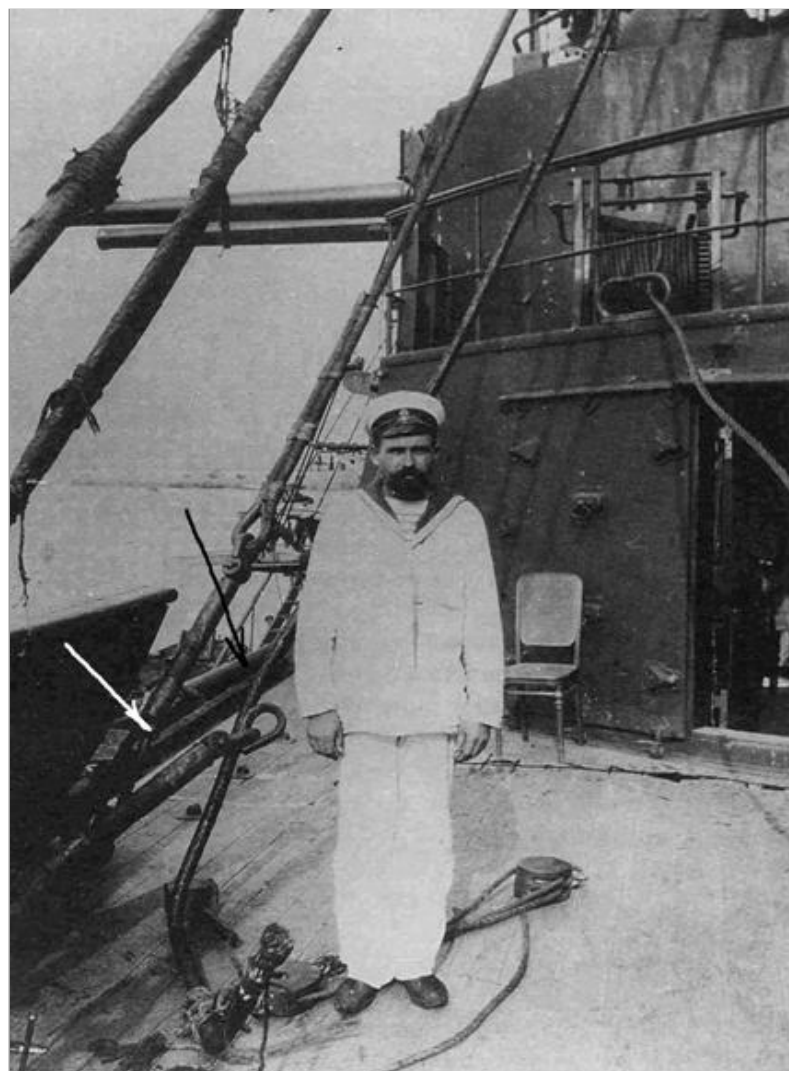


Рис. 61. Обратите внимание на паз идущий по обрезу палубы слева. В этот паз устанавливался съемный элемент фальшборта. Также заслуживает внимание хорошо видимая конструкция вьюшки на палубе спардека, сдвижная броневая дверь и леера.

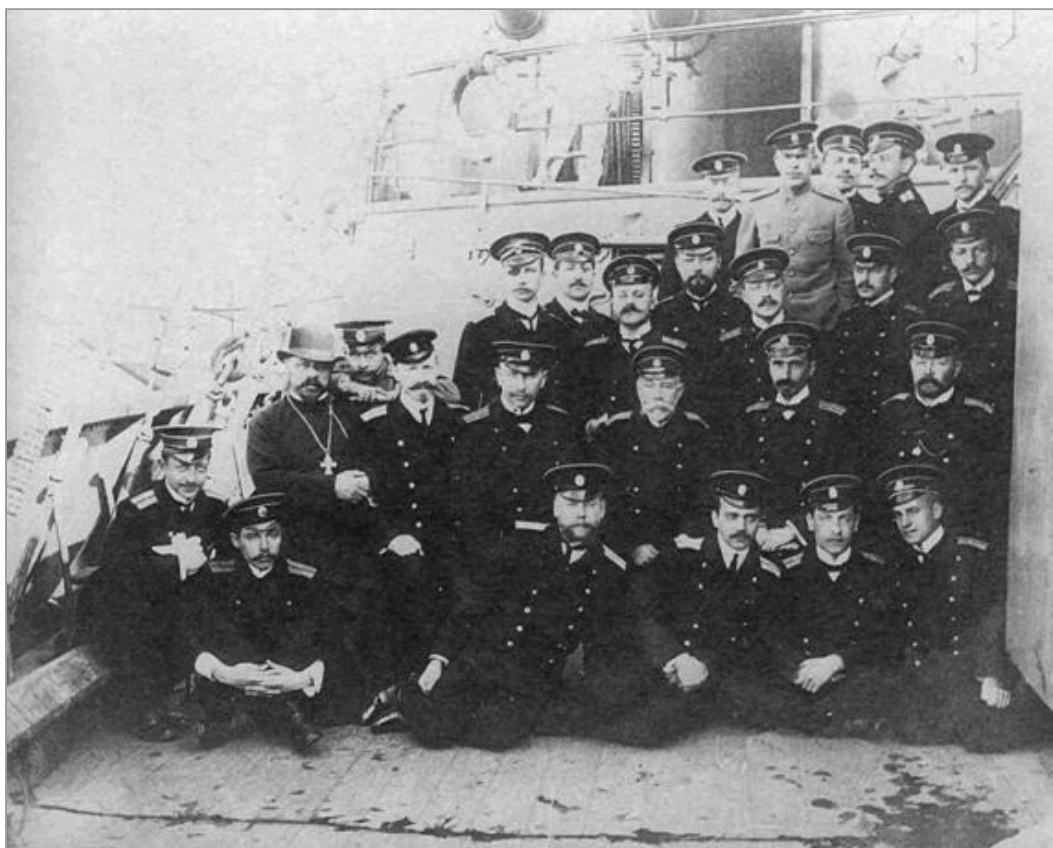


Рис. 62. Еще один снимок этого же участка палубы. Фальшборт установлен. Справа виден край 305-мм орудийной башни.

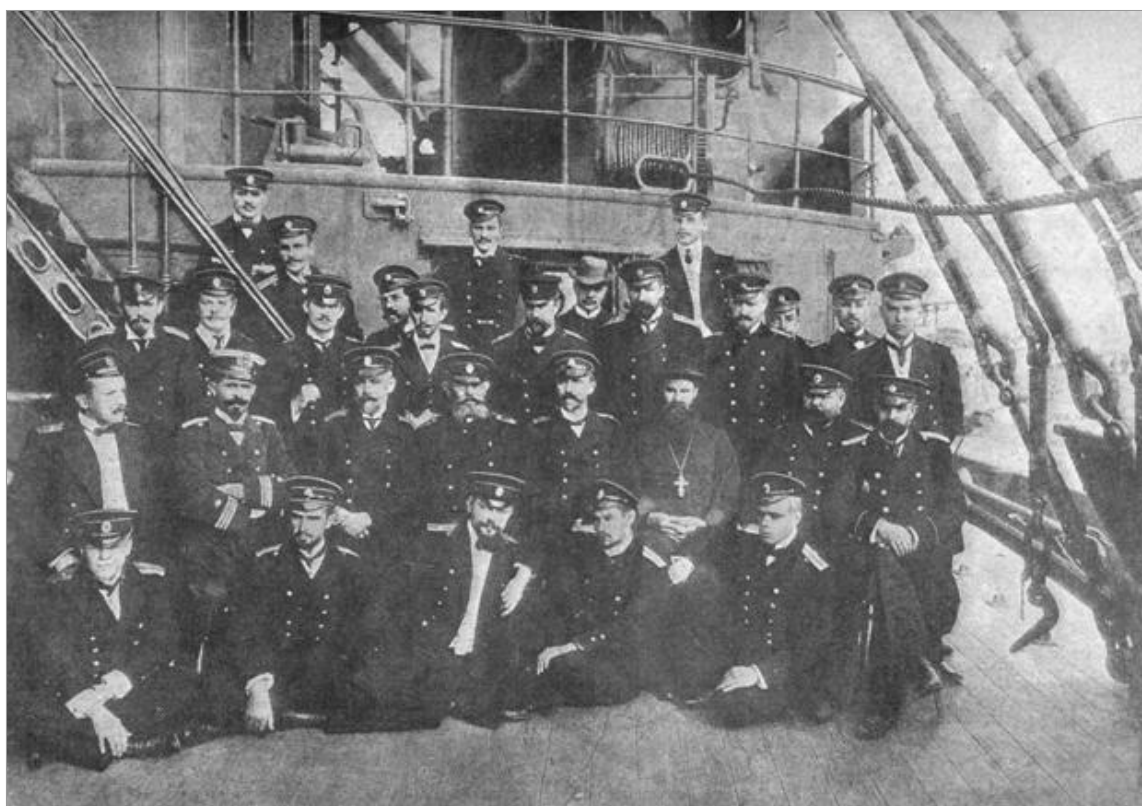


Рис. 63. Противоположный борт. Фальшборт отсутствует. Также виден паз по обрезу палубы для установки съемной секции фальшборта. Обратите внимание на киповую планку на палубе спардека и у вьюшки, серьгу на стенке надстройки, вырезы и особо стойки поручней трапа.

Броневая дверь - открыта. Чтобы открыть дверь по левому борту ее сдвигали влево, по правому - вправо. Справа виден открытый замок штага. Окно за трапом закрыто броневой крышкой. На заднем плане фрагмент кормовой рубки. Внизу световой люк, вид на который частично перекрыт киповой планкой.

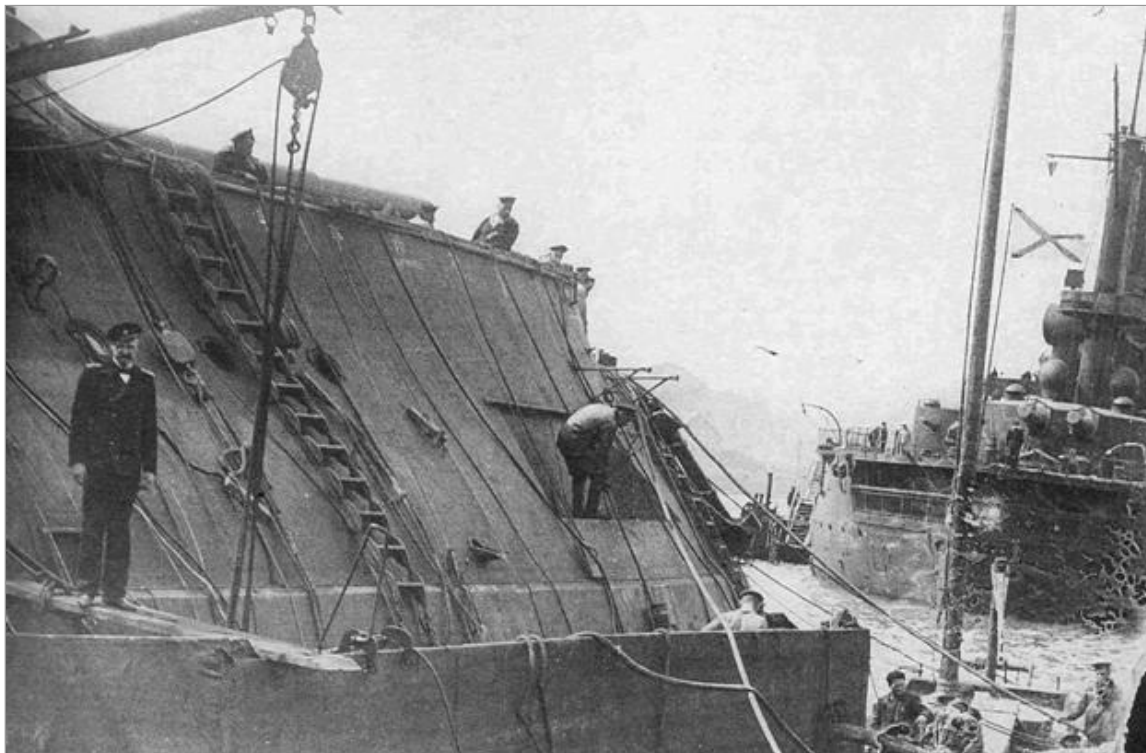


Рис. 64. Работы в кессоне. Видна наружная часть фальшборта левого борта.

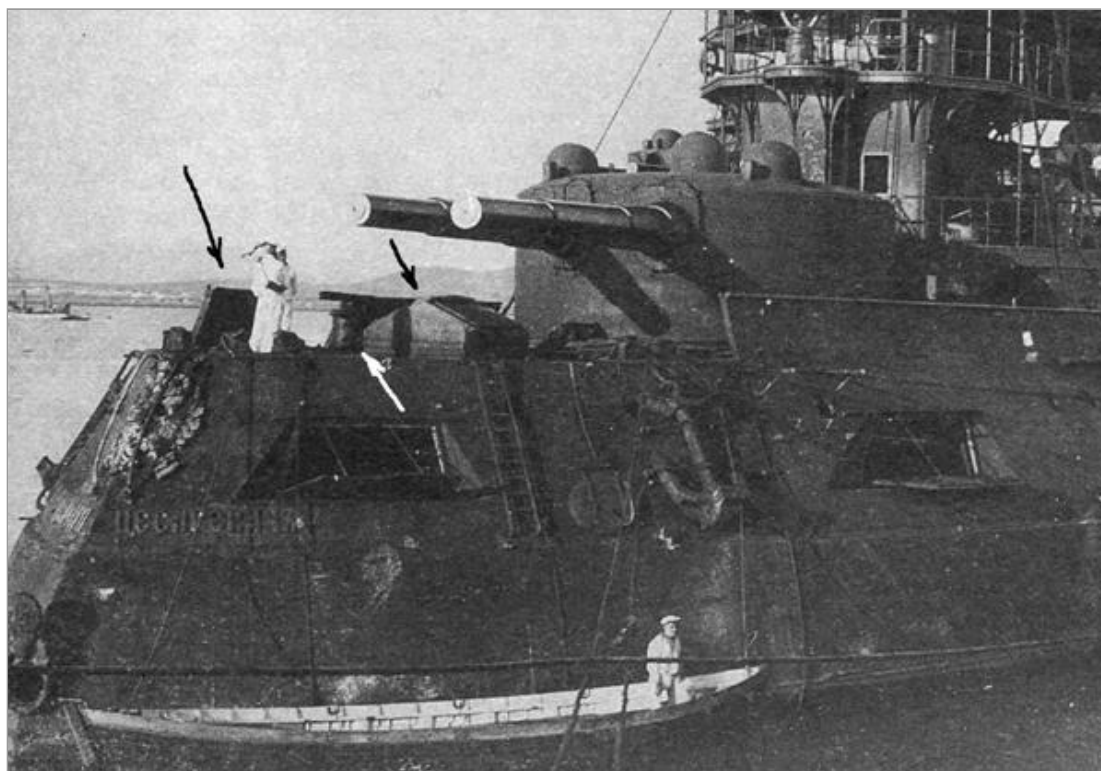


Рис. 65. В Циндао. Обратите внимание - по левому борту установлен фрагмент фальшборта. Справа - отсутствует. По этому снимку можно

определить количество и ориентировочную длину съемных элементов фальшборта. Также видна конструкция светового люка.



Рис. 66. Повреждения юта. Левый борт. Видна конструкция внутренней части фальшборта. На переднем плане кнехт, разбитый японским снарядом. Отсутствуют сорванные взрывом заглушки в верхней части кнехта. Обращает на себя внимание деревянная подушка кнехта и палубный настил.

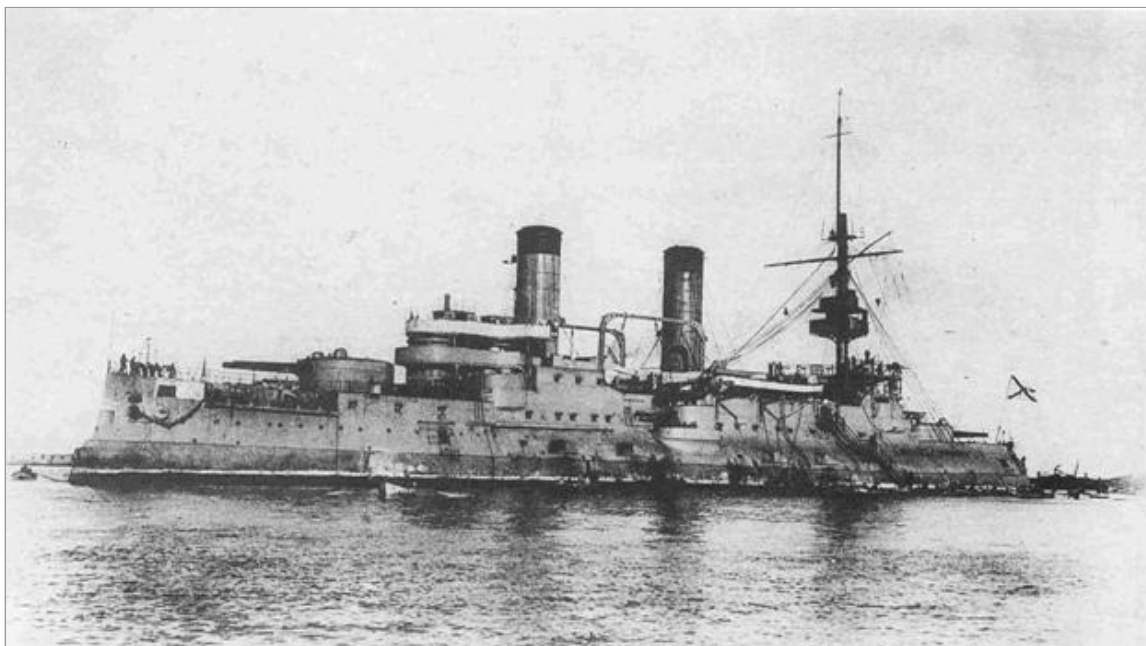


Рис. 67. "Цесаревич" в Средиземном море. Фальшборт опять установлен на всю длину юта.

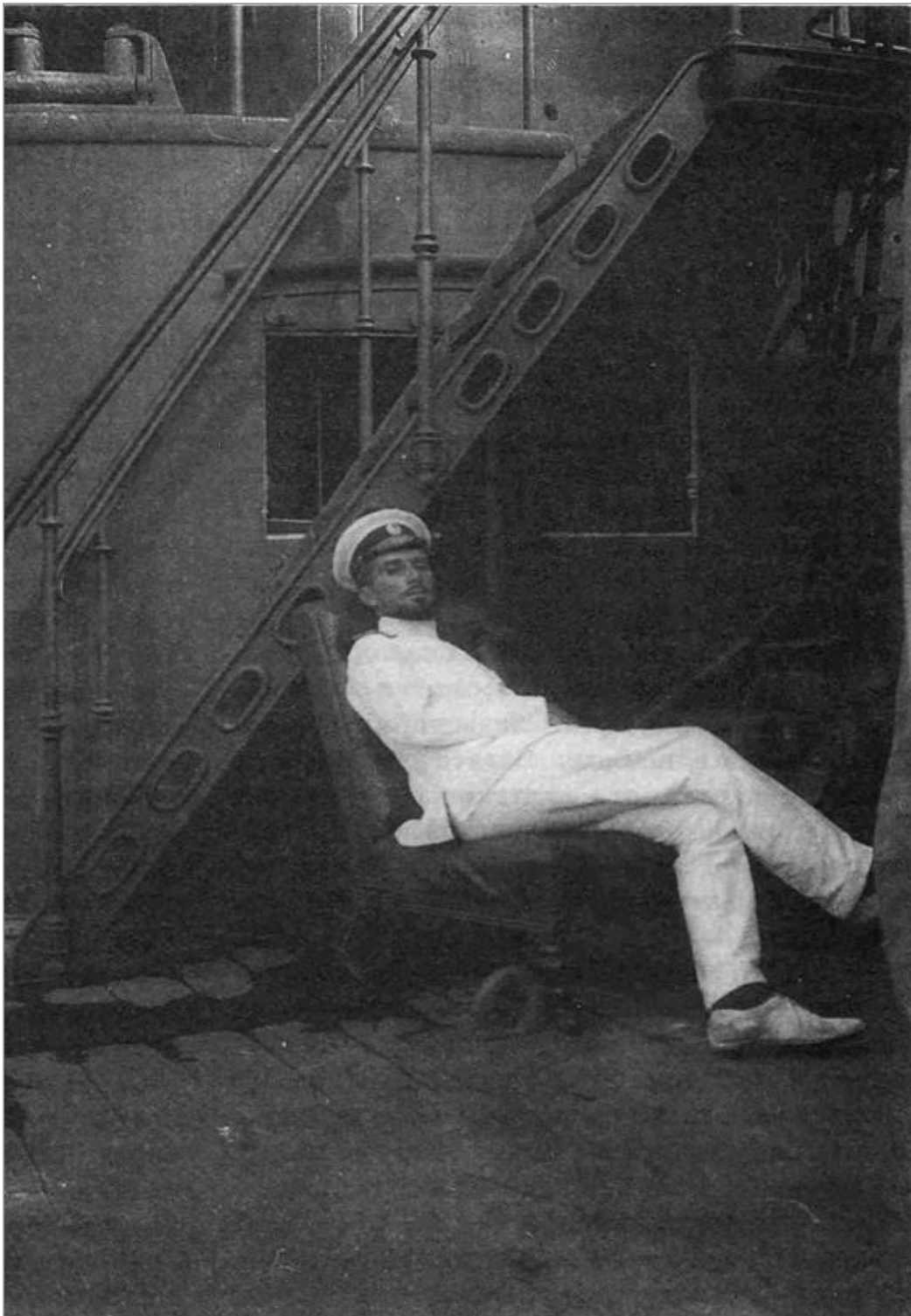


Рис.68. Трап левого борта на спардек (участок за башней главного калибра). По всей видимости, это был наименее загроможденный конструкциями участок палубы "Цесаревича" так как члены экипажа броненосца предпочитали сниматься именно здесь. Прекрасно видна конструкция трапа и фигурных стоек, поддерживающих его перила. Около ножки кресла виден рым. В борту надстройки прямоугольное окно. Над окном установлен козырек, под ним видны четыре кронштейна, на которые, по всей видимости, крепилась броневая крышка, закрывающая окно.

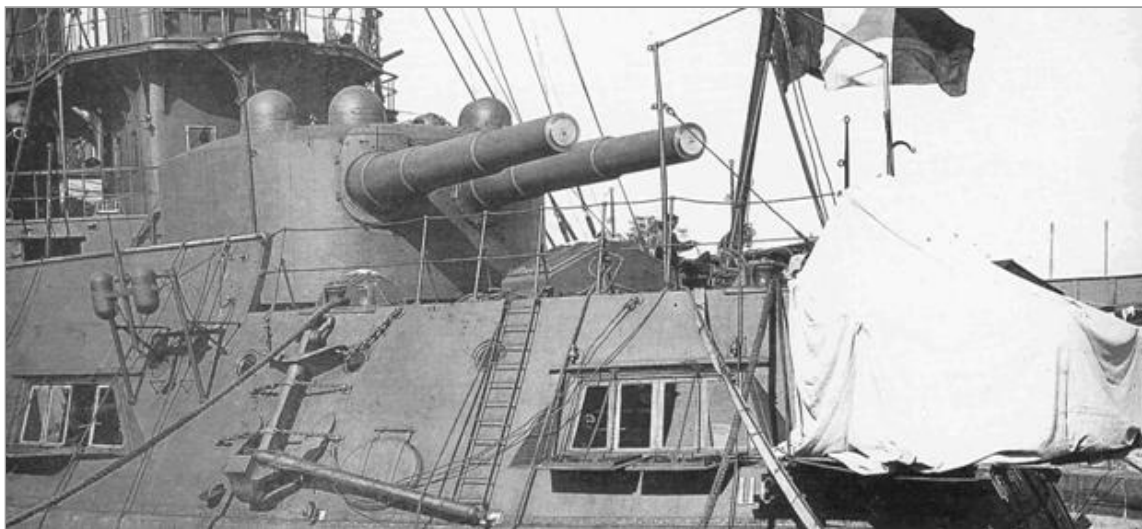


Рис. 69. "Цесаревич" в Балтийском море. Вместо съемного фальшборта установлены леера.

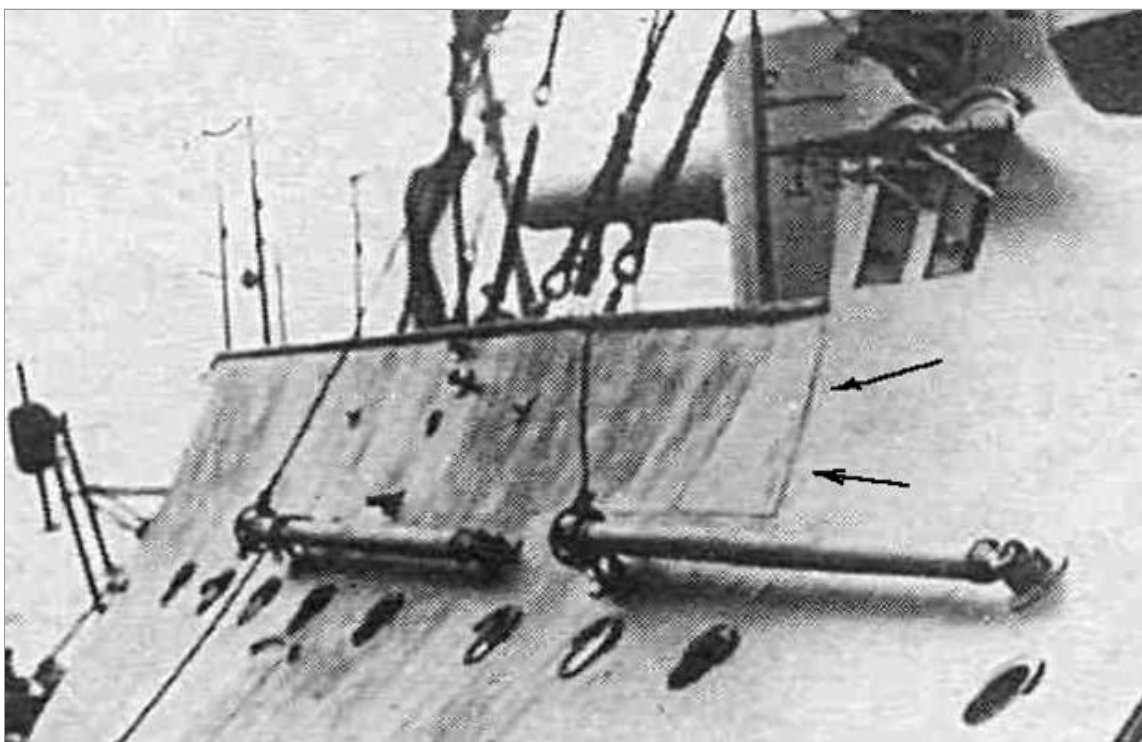


Рис. 70. Видна щель в месте установки съемного участка фальшборта. Снимок периода Первой Мировой войны.

Артиллерия.

Броненосец был вооружен 4 - 305-мм, 12 - 152-мм, 20 (18) - 75-мм и 10 пулеметами.

305-мм орудия.

Орудия главного калибра броненосца располагались в башнях, прототипом для которых послужили башни французского броненосца "Сен-Луи". При этом сами орудия, орудийные станки и механизмы вертикального наведения изготавливались в России.

Орудия установленные на "Цесаревиче" являлись 12-дюймовыми

пушками с длиной ствола 40 калибров. Орудия такого же типа ставились на броненосцы "Сисой Великий", "Севастополь", "Ретвизан", в дальнейшем на "Бородино" и другие. Из-за относительно небольшого размера башен, они выглядели значительно больше (длина орудия 12192 мм), что придавало броненосцу очень воинственный вид (Рис. 76).

Башни имели размеры в плане 7,6 x 6,05 м. Диаметр барбета в верхней части составлял 5 м (Рис. 71) Для сравнения башни броненосца "Сисой Великий" имели размеры в плане 9,2 x 8,6 м. Суммарная толщина брони барбета составляла 258 мм. Толщина вертикальных плит защищавших башню составляла 254 мм. С подкладкой суммарная толщина составляла 284 мм. Крыша башни защищалась 40 мм броней. Оси орудийных стволов располагались над КВЛ на высоте 9,6 м для носовых орудий и 7 м для кормовых орудий. В полу башни (в районе свеса ее задней части) располагался прямоугольный люк.

Ось вращения носовой башни главного калибра располагалась между 19 и 20 шпангоутом (по р.с.д.) или 29-30 шпангоутом (по ф.с.д.). Ось вращения кормовой башни располагалась на 83 шпангоуте (по р.с.д.) или 34 шпангоуте (по ф.с.д.).



Рис. 71. "Цесаревич" на разборке. Барбет кормовой башни.



Рис. 72. Носовая башня. Хорошо видны створки, закрывающие орудийные амбразуры и серьги на крыше в передней части башни. Амбразура в колпаке командира башни закрыта заслонкой. На переднем плане съемный вентиляционный дефлектор. Обратите также внимание на леерные стойки. В средней части леер выполнен в виде прутка, а в верхней части в виде деревянных перил (См. также рис.73).

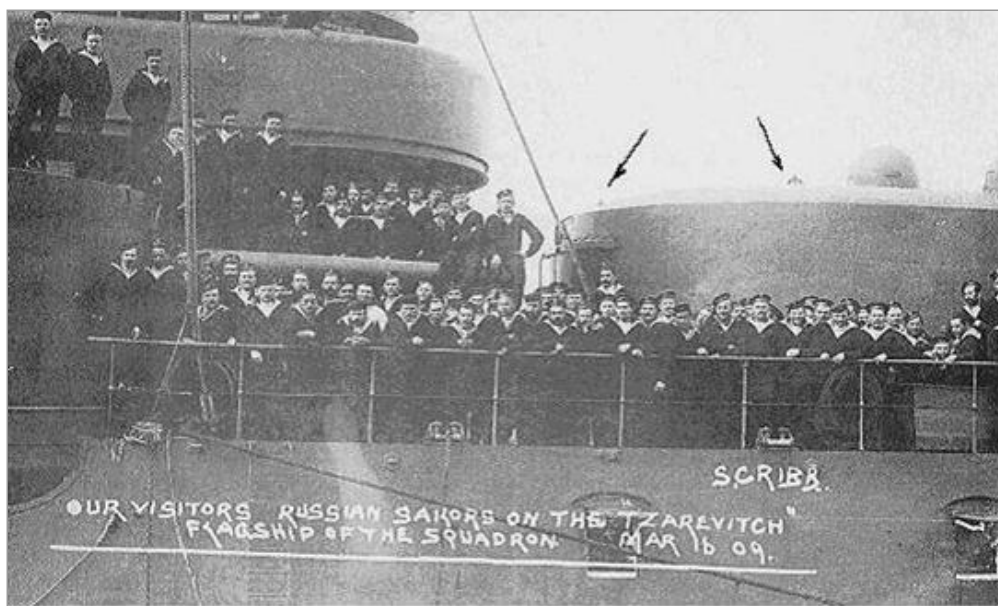


Рис. 73. Носовая башня. Хорошо видна конструкция броневой двери носовой башни. Обратите внимание, чтобы открыть дверь, ее необходимо было сдвинуть вправо. Стрелками отмечены серьги на крыше башни в ее задней части. За дверью видна верхняя часть трапа ведущего на крышу.

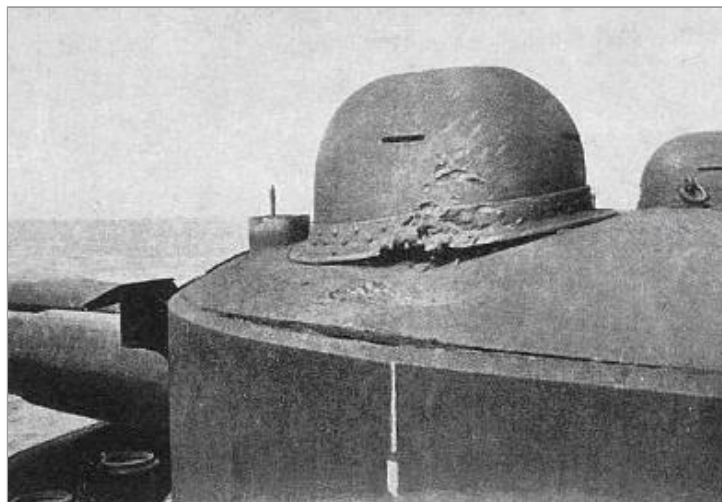


Рис. 74. Крыша и броневой колпак командира и наводчика орудия с надорванным краем окантовки. Колпак наводчика не был идеально круглым. Видна щель образованная в месте соединения вертикальной брони и брони крыши.

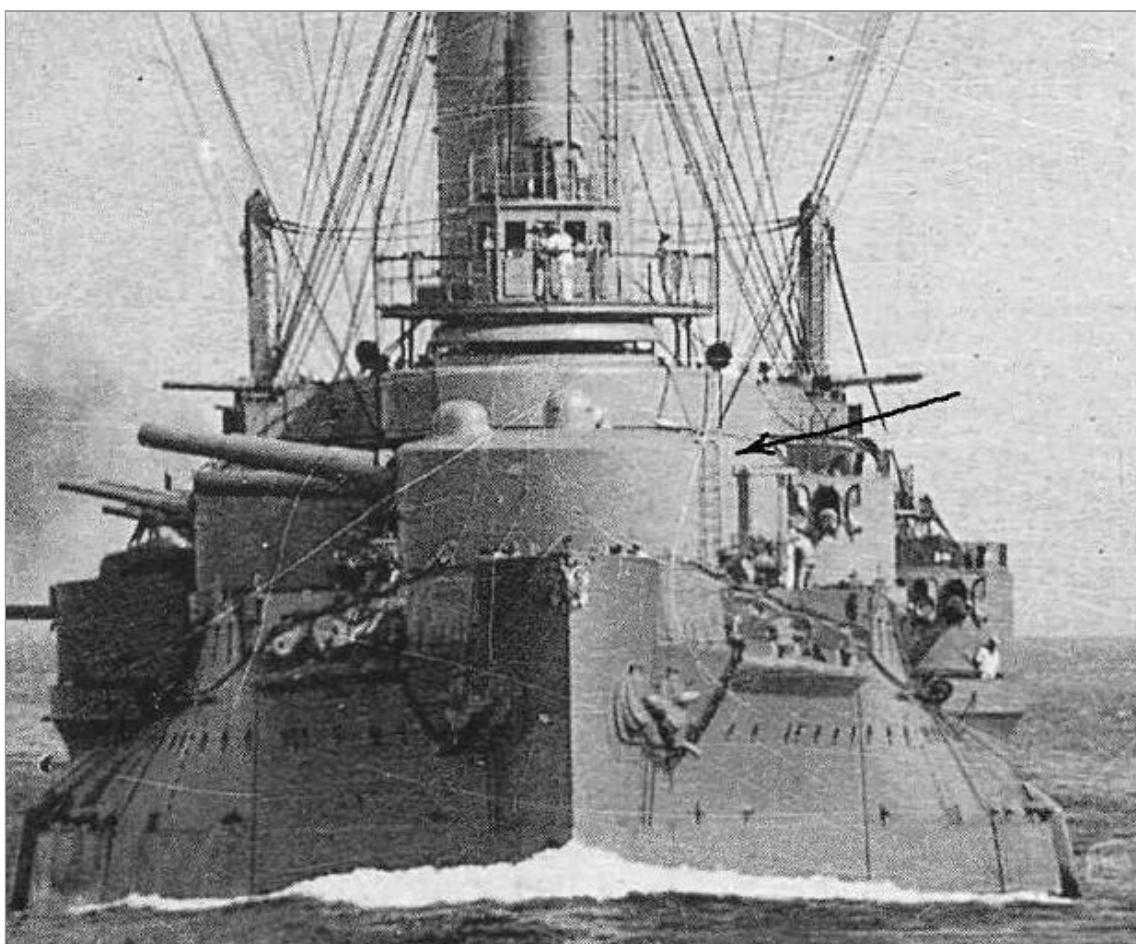


Рис. 75. В задней части башни слева от броневой двери располагался трап на ее крышу. Хорошо видно, что броневой колпак командира башни располагается практически на оси вращения башни (для этого достаточно мысленно продлить линию, образованную форштевнем).

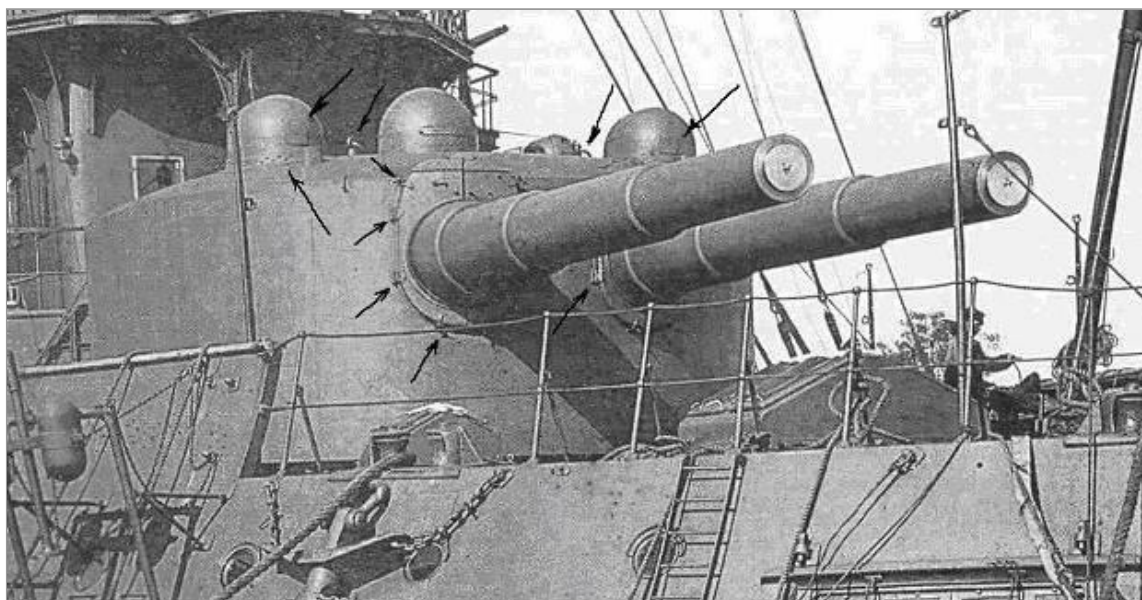


Рис. 76. Фотография дает хорошее представление о конструкции башни "Цесаревича". Виден клепаный "воротник" вокруг колпака наводчика, петли и задрайки створок оружейных амбразур и форма амбразур в колпаках наводчиков и командира башни (сравните форму амбразуры в передней части колпаков наводчиков и боковой на рис. 4). Особо следует отметить конструкцию створок амбразур. В верхней части были сделаны секторы на петлях, имеющие возможность накладываться на крышу башни из-за того, что амбразуры выполнены слегка выходящими за пределы вертикальной брони на крышу. Колпак командира башни в отличие от колпаков наводчиков в верхней части был круглым.

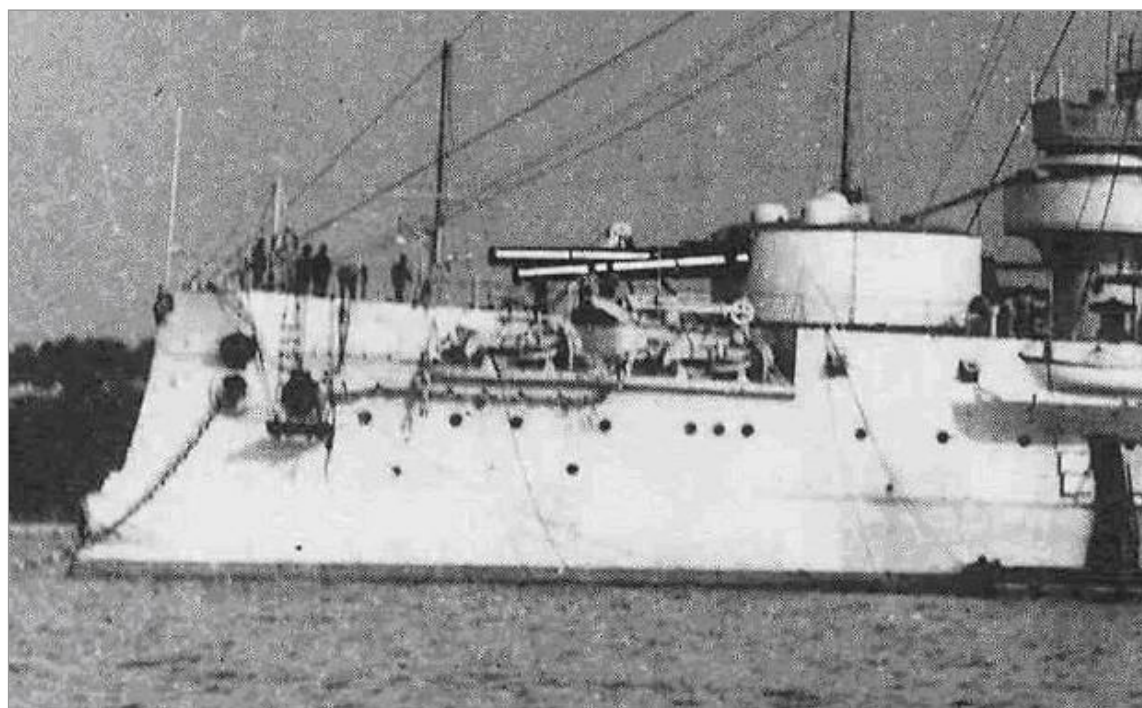


Рис. 77. Левое орудие носовой башни опущено максимально вниз.

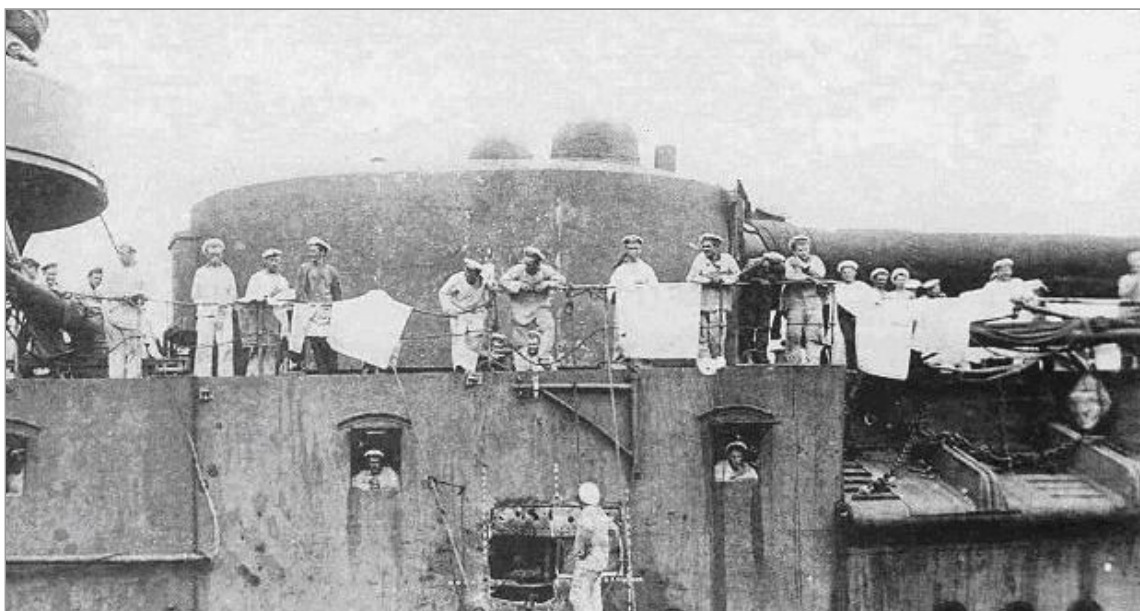


Рис. 78. Хорошо видна "серьезная" толщина броневой двери носовой башни и форма мушек на крыше.

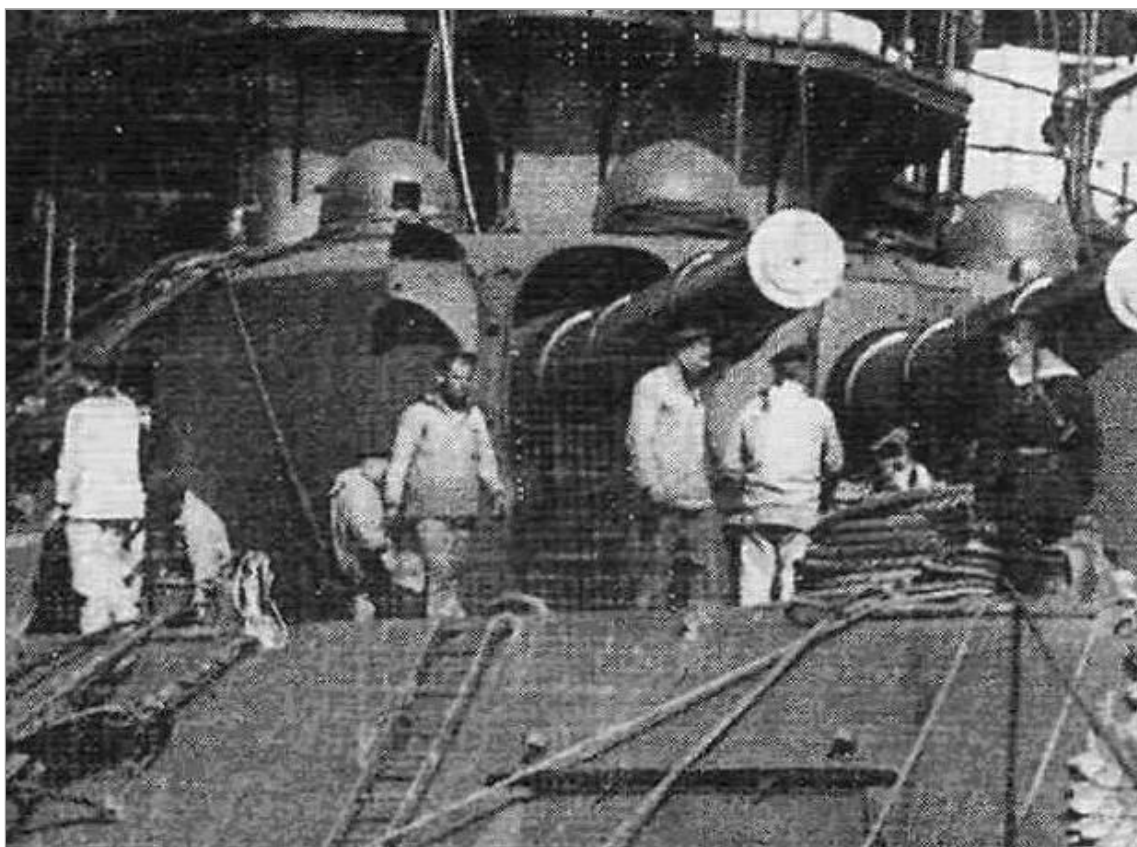


Рис. 79. Еще один снимок, на котором видна форма амбразуры в броневом колпаке наводчика (слева).

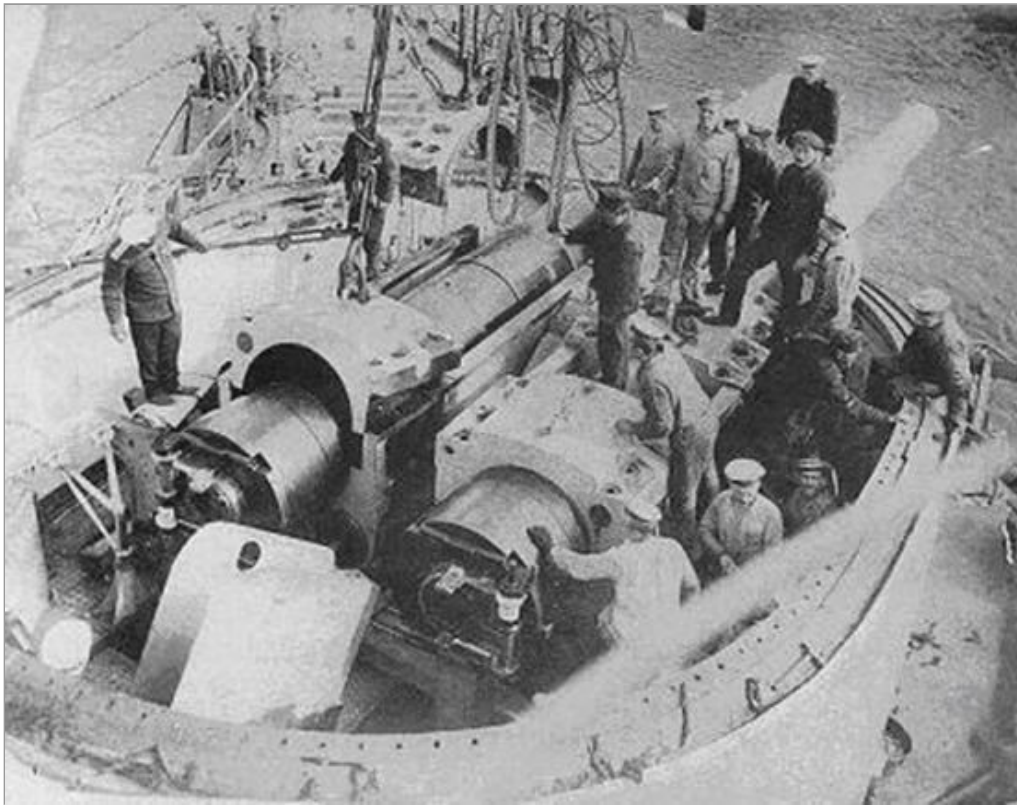


Рис. 80. Замена затворов орудий в носовой башне. Снимаются хомуты левого орудия. Передний висит на телях, задний поднимается. Башня развернута на правый борт. Хорошо видно внутреннее устройство башни.

152-мм орудия.

"Цесаревич" имел 12 - 152-мм орудий среднего калибра. Орудия располагались в шести двухорудийных башнях.

Четыре башни располагались на спардеке и две башни за кормовой башней ГК. Оси 152-мм орудий находились на высоте 9 м (9,6 м (?)) - носовых, 7 м средних и 8,8 м кормовых башен соответственно. Оси вращения носовых башен располагались между 30-31 шпангоутами по русской системе деления (р.с.д.) или 18-19 носовыми шпангоутами по французской системе деления (ф.с.д.). Средних - между 46-47 (или 2-3 носовыми) шпангоутами соответственно. Кормовые на 72 (или 23 кормовом) шпангоуте.*

**Башня была смещена на 1/4 шпации в сторону кормы.*

Башни имели слегка скошенную вперед крышу. Габарит башни в плане (на виде сверху) составлял 4,8 x 3,85 м [1] Т.е. башня в плане были слегка эллиптической формы. Податочная труба конусной формы образовывала в верхней части барбет диаметром 3,25 м (Рис. 90). Толщина брони башни и податочной трубы - 6 дюймов.

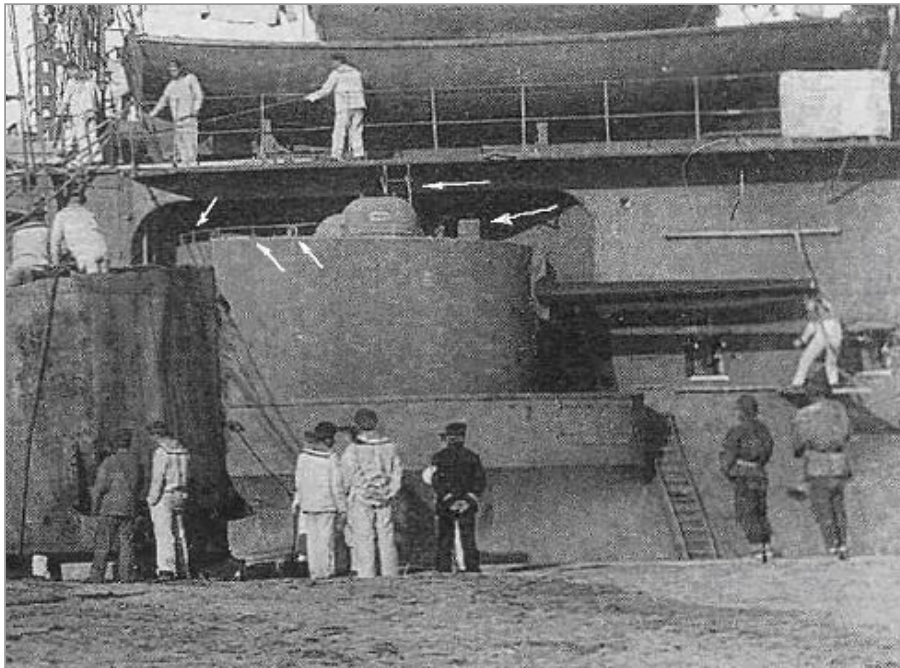


Рис. 81. Башня орудий среднего калибра (правая, средняя). Хорошо виден леер в задней части башни, мушка и трап на крышу башни с палубы спардека. Справа под орудийными стволами между окон - откидная площадка для обслуживания башни. Именно такой момент и запечатлен на фотографии. Площадка подвешивалась на петлях за бортовой леер и могла сдвигаться вдоль него, т.к. есть фотографии на которых она висит левее (см. рис. 87, 88).

По верху башни в задней ее части шел леер до колпака командирской башенки (и башенки наводчика) (Рис. 81). Леер крепился на 12 стойках. На рис. 82 показана амбразура орудия и прикрывающие ее створки. Видна конструкция внутренней части створки, петли и накидные гайки, крепящие створку в походном положении. Прислуга башни попадала в нее через броневую дверь в задней части. При реконструкции башни, конструкция двери была выполнена по снимку башни французского броненосца "Жорегиберри" (Рис. 85). Другой вход в башню располагался в крыше, в которой был люк за колпаками наводчика и командира. 152-мм башни броненосца устанавливались за фальшбортами (см. рис. 81 и 83). Высота фальшборта носовых и кормовых башен составляла - 1,3 м, средних - 0,6 м (Рис. 87). Толщина фальшборта - 8 мм [1]. Изнутри он усиливался уголками 130x80x15мм с шагом 1,65 м.

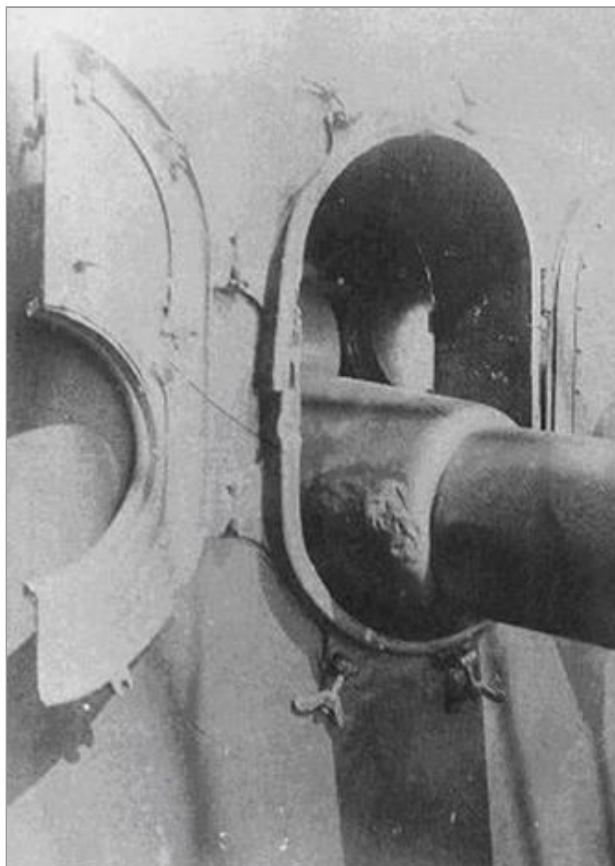


Рис. 82. Лобовая часть 152-мм орудийной башни.

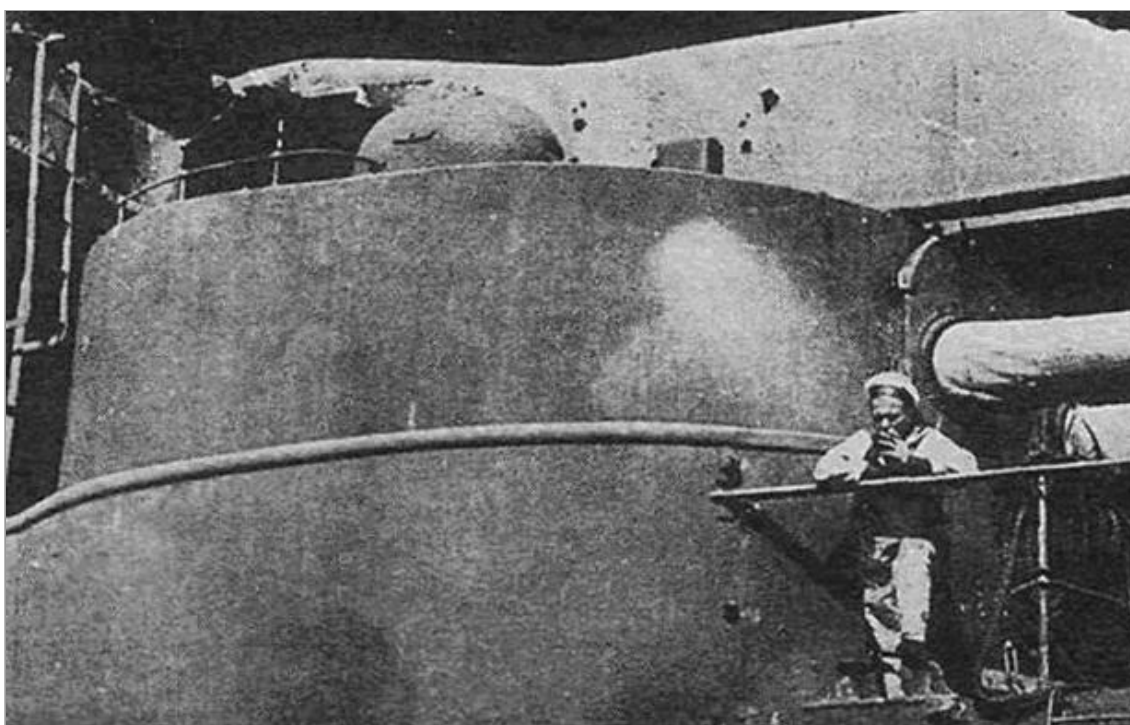


Рис. 83. Носовая башня правого борта. Обратите внимание, что амбразура колпака командира орудия закрыта заглушкой. Они открывались только во время стрельб.

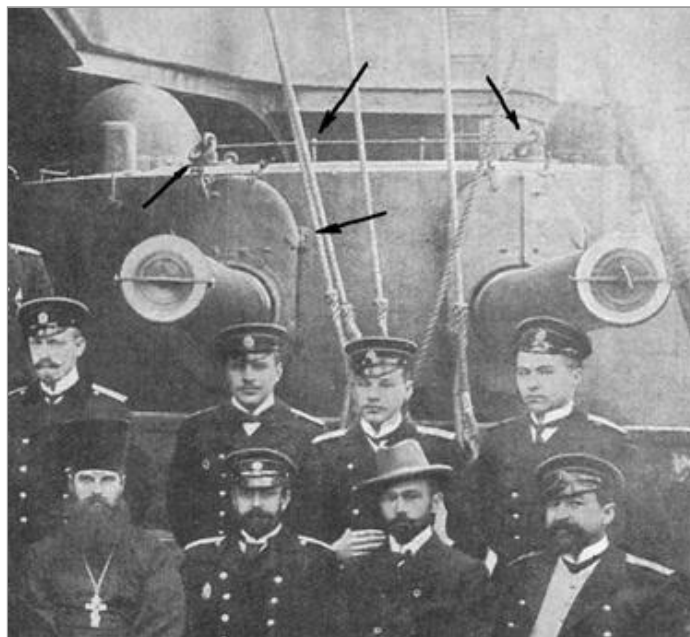


Рис. 84. Еще один снимок, дающий хорошее представление о конструкции лобовой части башни. Стрелками отмечены элементы, на которые следует обратить внимание.

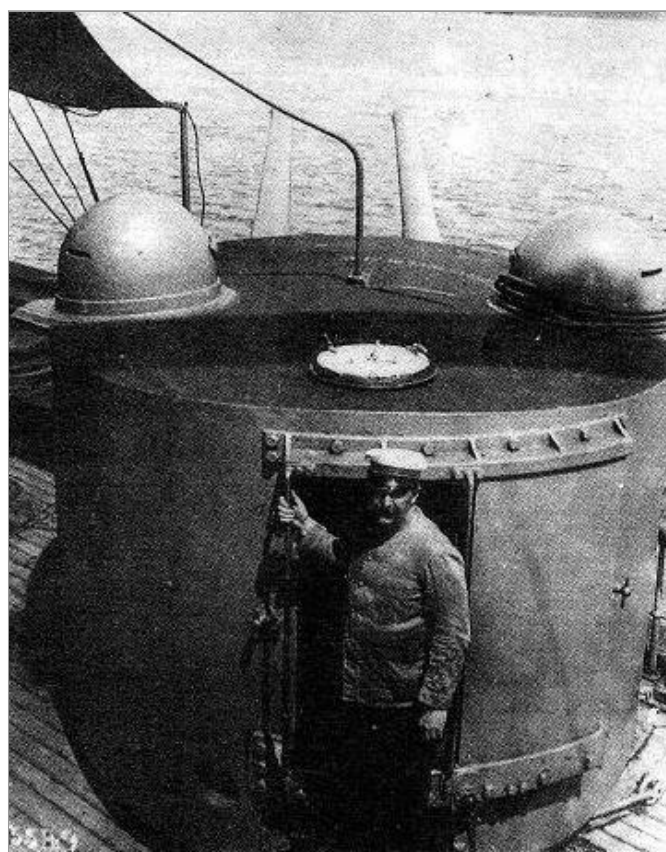


Рис. 85. Башня 138-мм орудий французского броненосца "Жорегиберри". Фотография дает хорошее представление об устройстве сдвижной броневой двери. Дверь находится в крайнем правом положении. Слева и справа (за кромкой двери) видны ограничители сдвига.

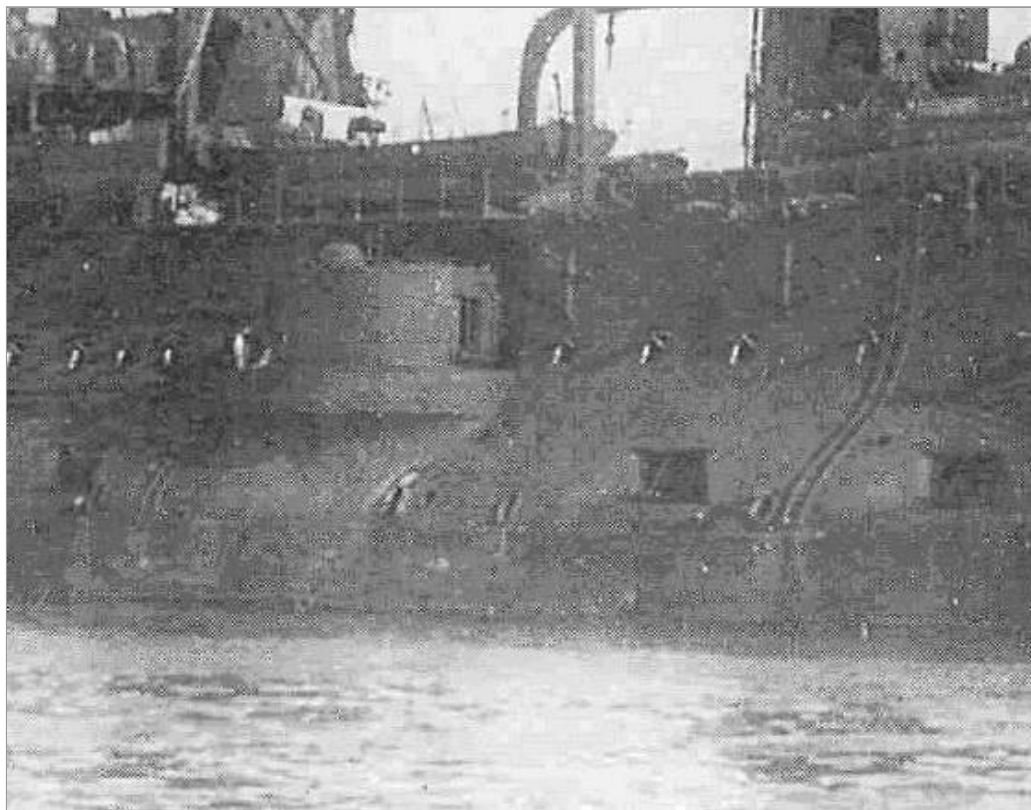


Рис. 86. Средняя башня левого борта. Одна из немногих фотографий на которой видна ее задняя часть. Хорошо просматриваются вертикальные поручни и направление, в котором открывалась дверь.



Рис. 87. Фальшборт средней башни правого борта. Обращает на себя внимание значительный свес башни.

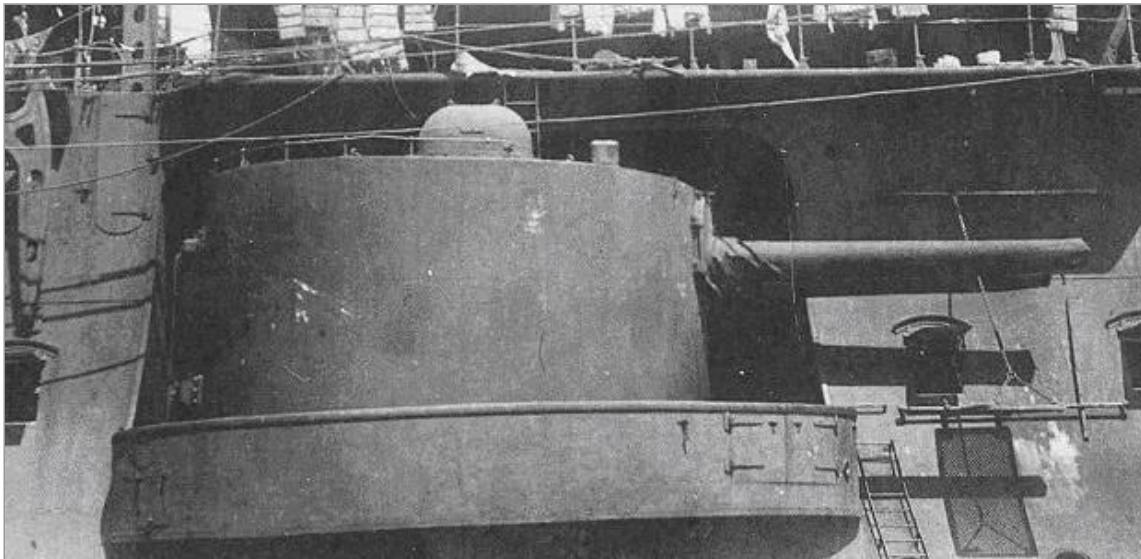


Рис. 88. Средняя башня правого борта. В фальшборте справа виден двухстворчатый портик, слева небольшой одностворчатый люк. За двухстворчатым портиком было место установки прожектора, который по рельсам убирался за башню. По всей видимости, за башней в борту располагалась дверь, через которую он и выкатывался (см. рис. 91).

152-мм башни не были абсолютно идентичны между собой. Первая и вторая башни левого борта и третья башня правого борта были зеркальным отражением тех же башен на противоположных бортах. Различия заключались в направлении открытия двери (в сторону ДП) и расположении люка на крыше башни (со стороны борта). Колпаки командира и наводчика выполнялись литьем и имели толщину стенки 51мм.

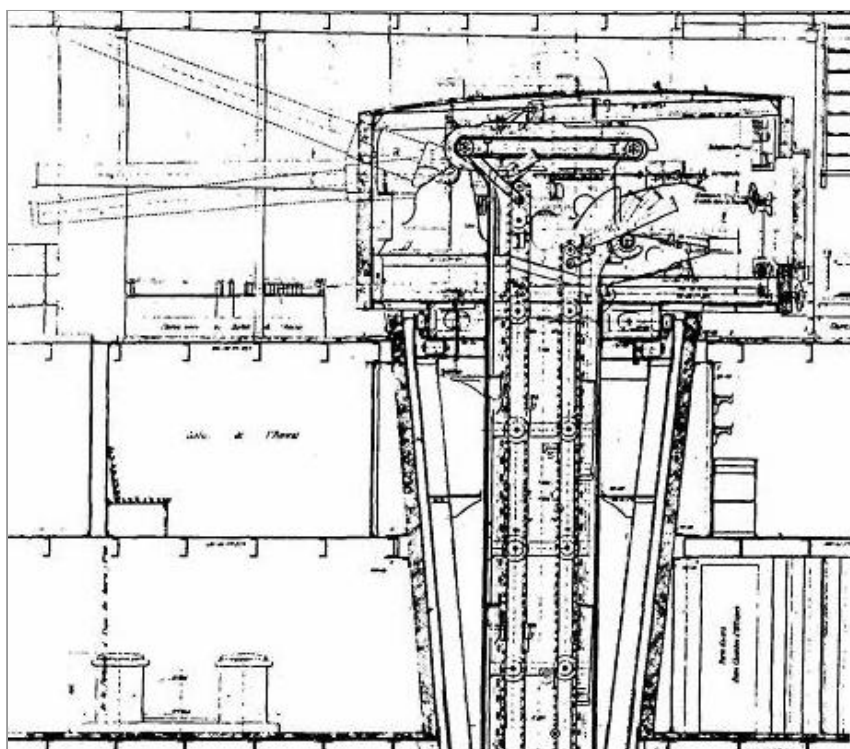


Рис. 89. Разрез башни среднего калибра [1]. Этот рисунок был взят за

основу при реконструкции внешнего вида 152-мм башни. При увеличении хорошо видна окантовка листом верхнего обреза барбета (мамеринец), которая прикрывала зазор между верхним торцом барбета и полом башни. Размеры мамеринца: высота 600 мм, толщина 20 мм.

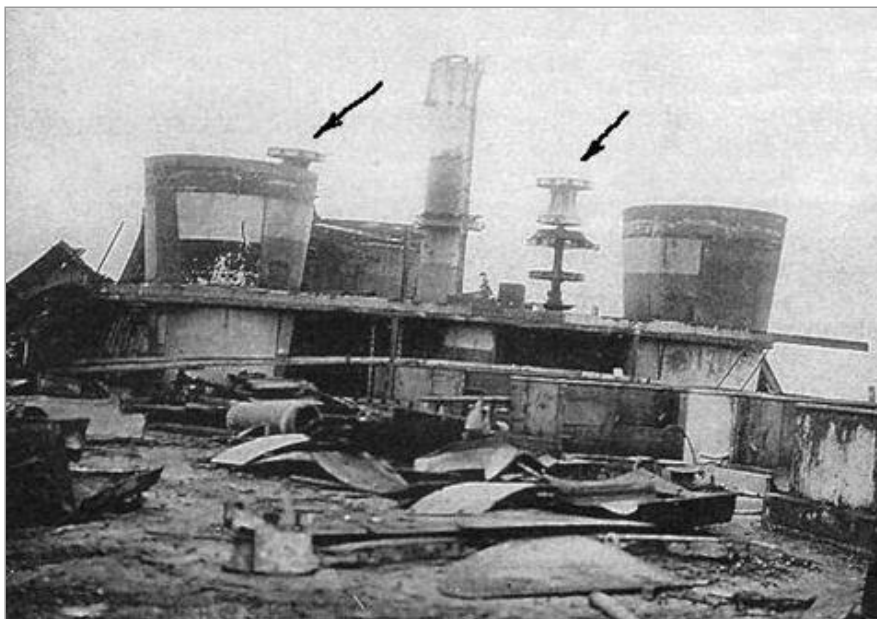


Рис. 90. "Гражданин" (бывший "Цесаревич") на разборке. 1925 год. Снимок дает представление о конструкции барбетов средних башен. Хорошо просматривается их форма в виде усеченного конуса вершиной вниз. Между башнями на 22 шпангоуте по ф.с.н. располагались два шпилья (См. также рис. 41).

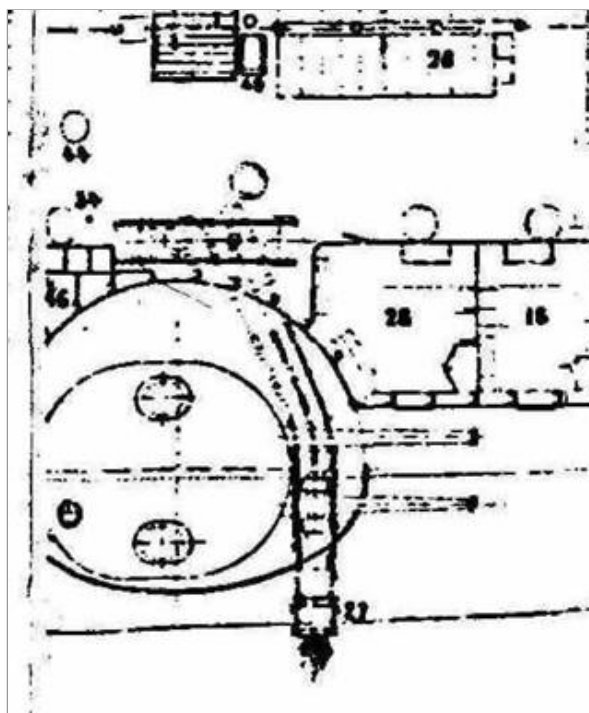


Рис. 91. Фрагмент архивного чертежа верхней палубы броненосца [1] дает представление о том, как должен был выдвигаться бортовой прожектор в районе средних орудийных башен. Был ли установлен прожектор - неизвестно, т.к. ни на одном снимке "Цесаревича" он не

виден.

75-мм орудия.

На броненосце было установлено 20 75-мм орудий, изготовленных во Франции. Орудия располагались следующим образом (номера казематов даны условно):

№1 в каземате под палубой бака, орудийный порт между 41-43 шпангоутами (все по ф.с.д.);

№2 середина порта на 15 носовом шпангоуте;

№3 середина порта на 9 носовом шпангоуте;

№4 между 5-6 кормовыми шпангоутами;

№5 середина порта на 12 кормовом шпангоуте;

№6 под палубой юта, орудийный порт между 37-39 кормовым шпангоутом;

№7 в кормовом каземате. Середина порта приходилась на 46 кормовой шпангоут.

Всего в бортовых казематах размещалось 14 орудий.

Еще 4 75-мм орудия располагались на носовом и 2 орудия на кормовом мостиках. В дальнейшем (ориентировочно в период ремонта броненосца после торпедирования) заднюю пару орудий на переднем мостике сняли. Также была снята еще одна пара орудий в носовом каземате. Эти четыре орудия остались в Порт-Артуре. Судя по немногим фотографиям, орудия на мостиках были установлены на станках Канэ на центральном штыре.

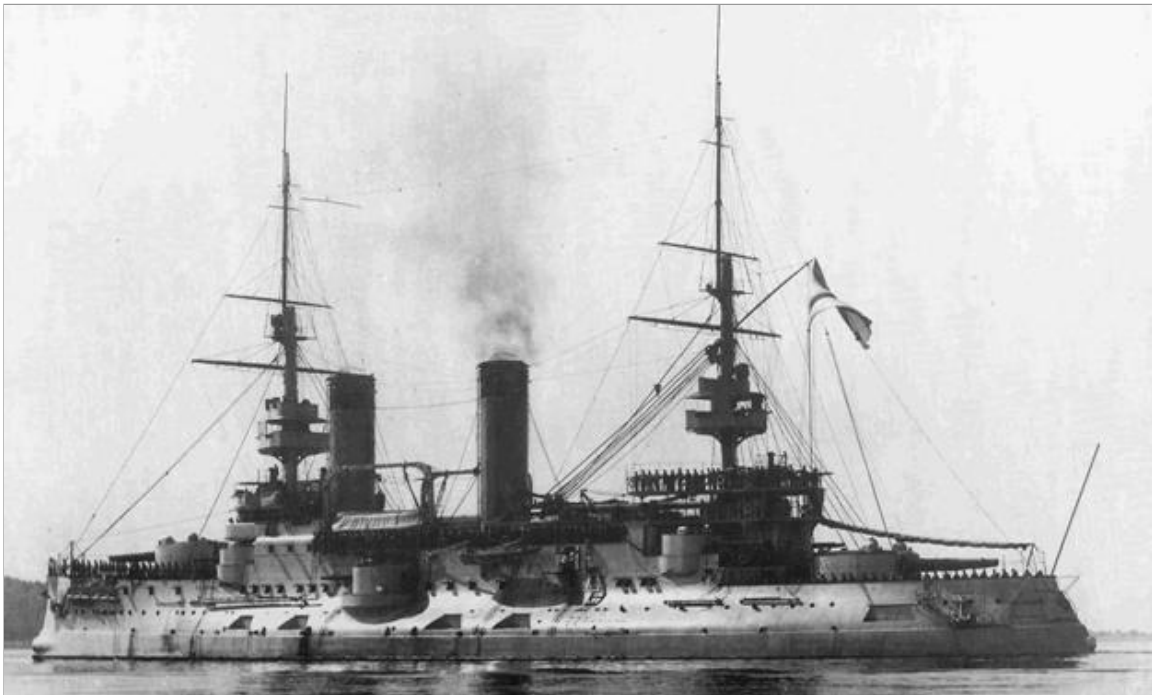


Рис. 92. На снимке хорошо видны все семь бортовых казематов броненосца.

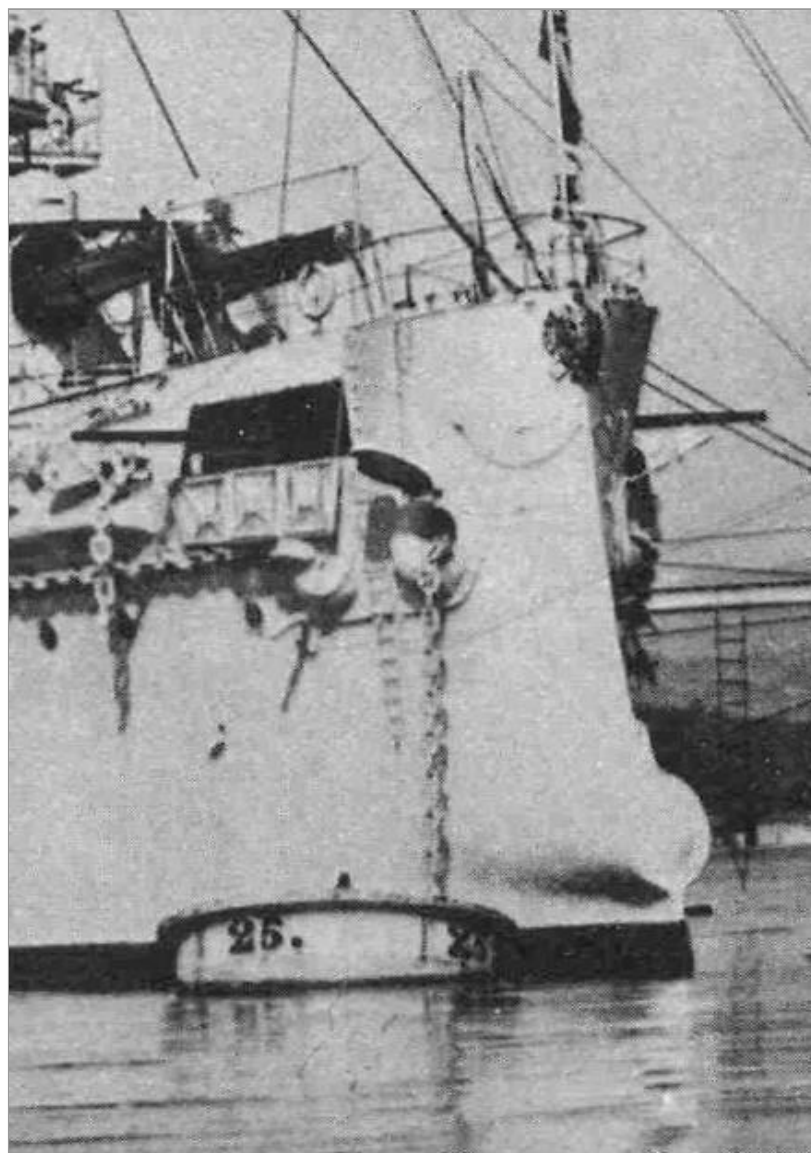


Рис. 93. Каземат 75-мм носового орудия (№1). Створки каземата (3 шт.) висят вертикально вниз. Носовая створка в откинутом положении ложилась на крышку второго якорного клюза.

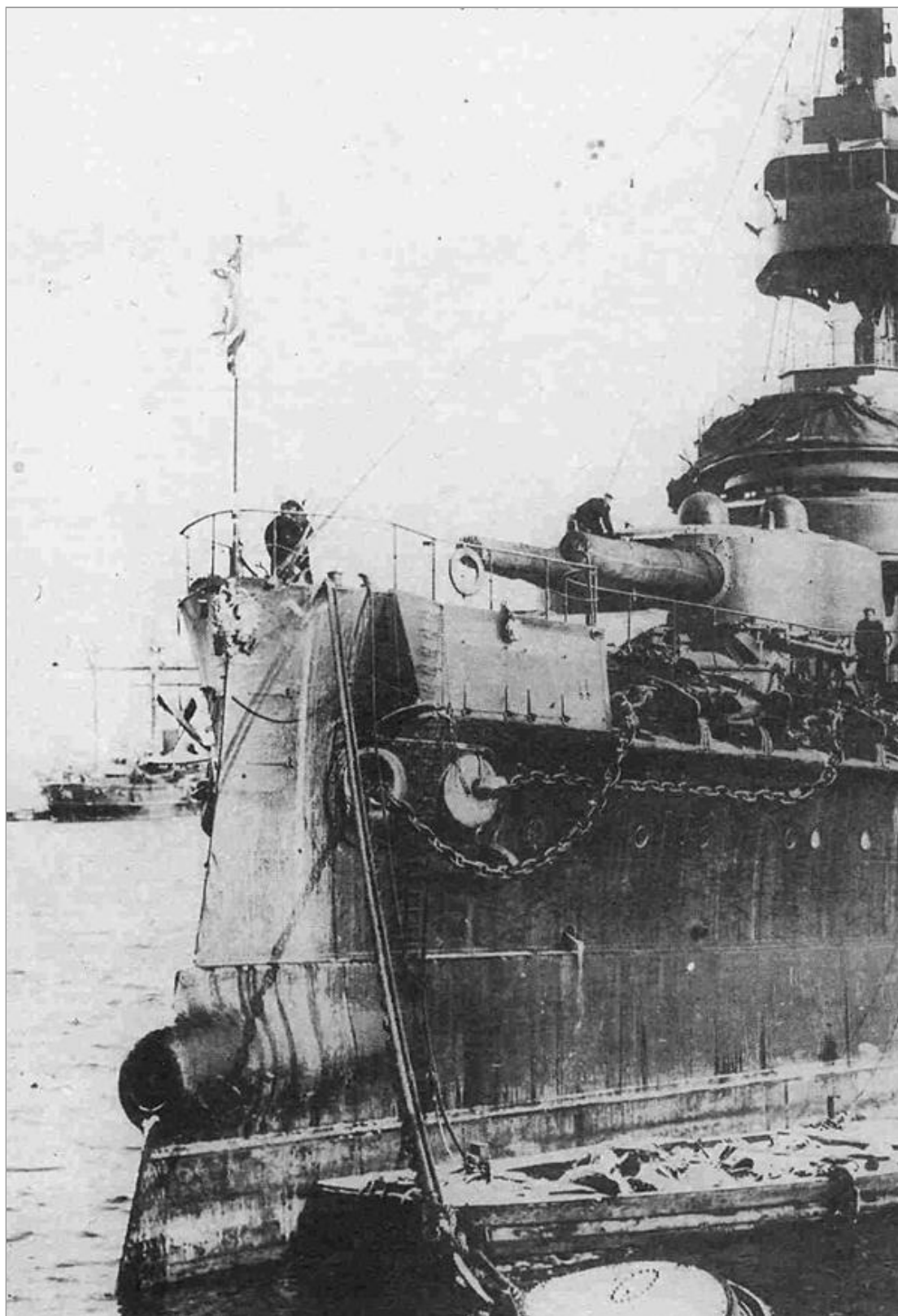


Рис. 94. Носовой каземат закрыт.

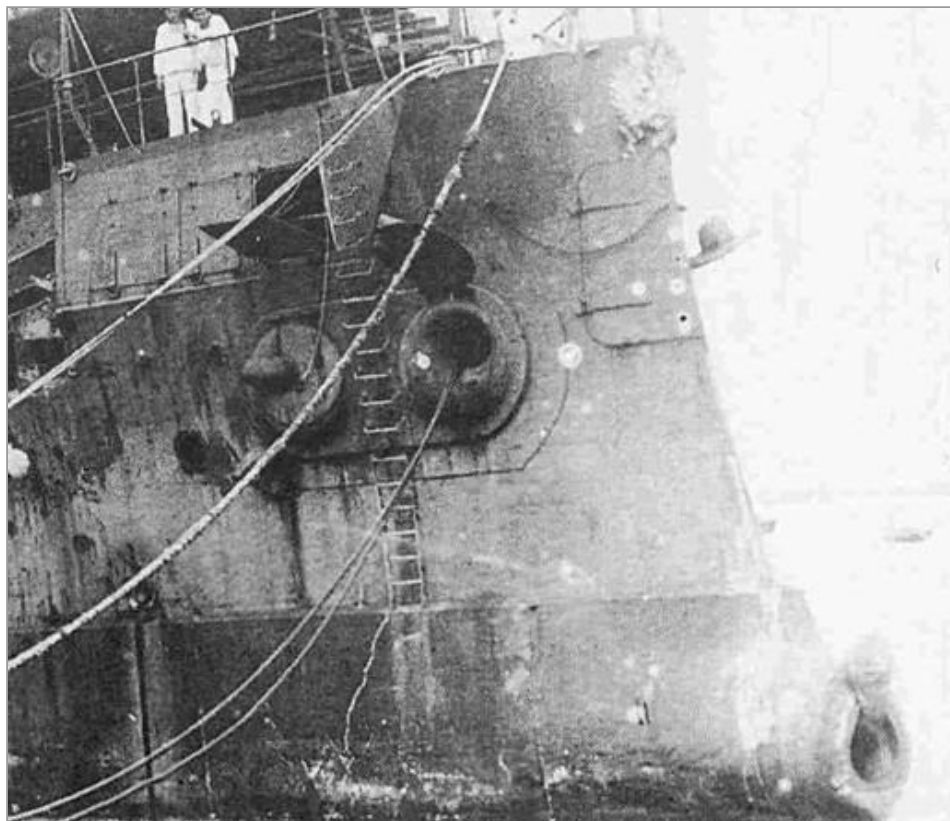


Рис. 95. Первая створка каземата откинута на цепях.

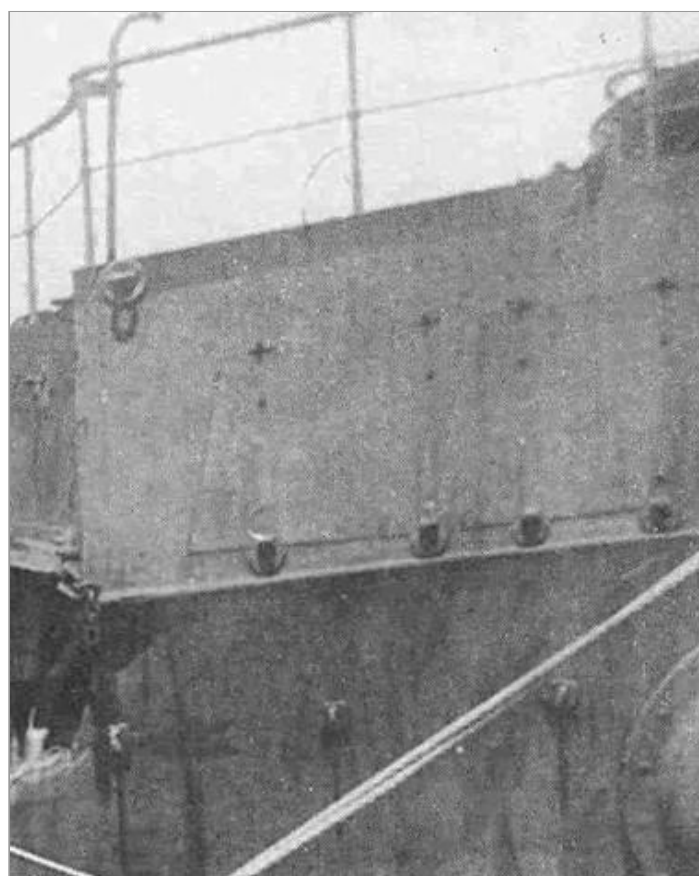


Рис. 96. Хорошо видны петли створок носового каземата и трапециидальная форма порта.

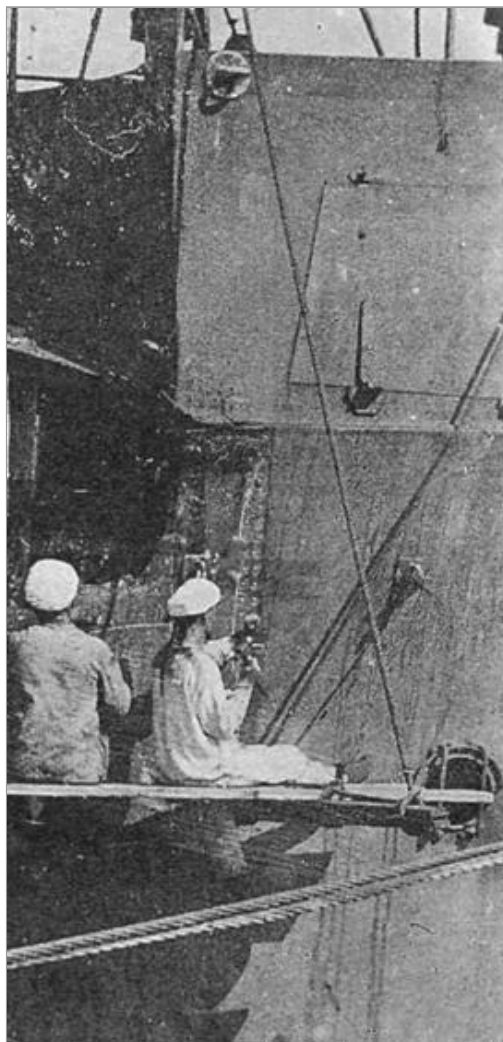


Рис. 97. Фрагмент третьей створки каземата.

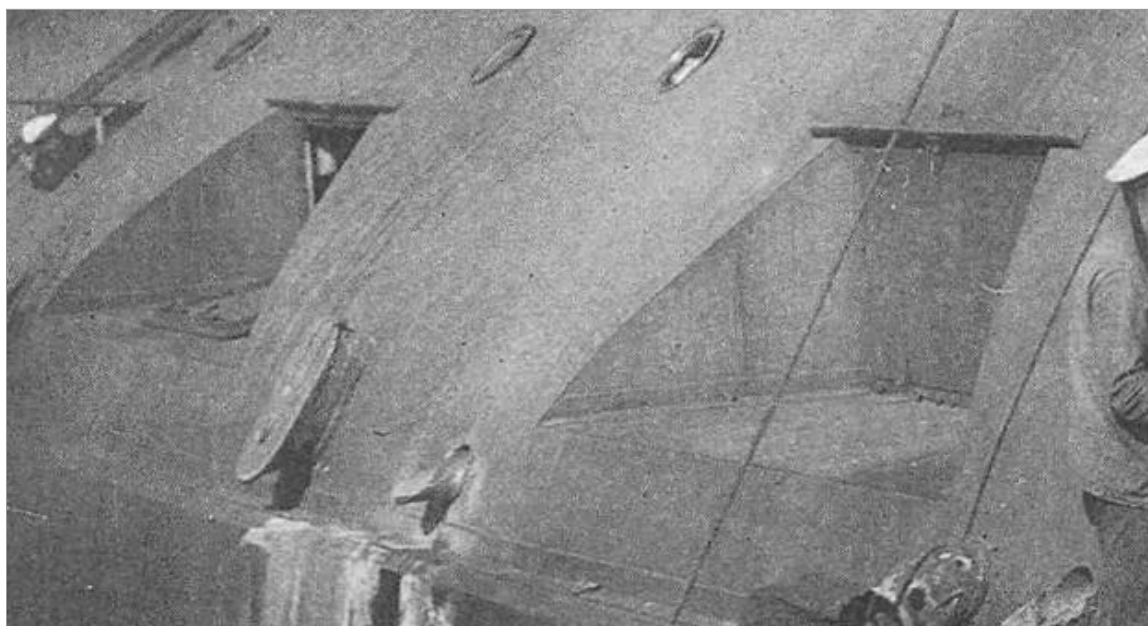


Рис. 98. Второй и третий казематы правого борта. Третий каземат открыт.

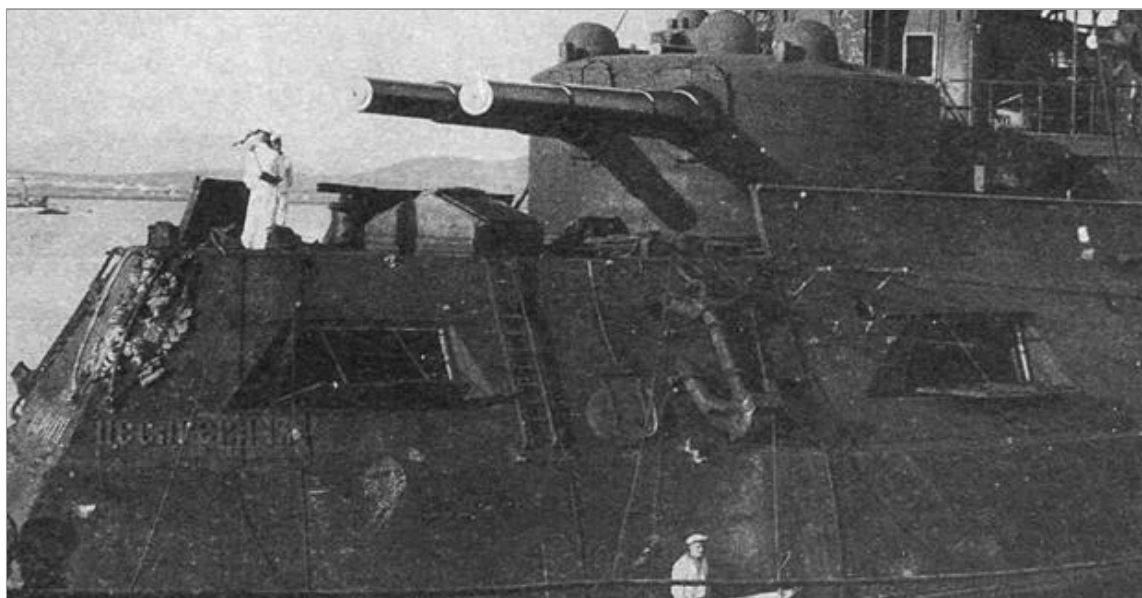


Рис. 99. Кормовые казематы правого борта.

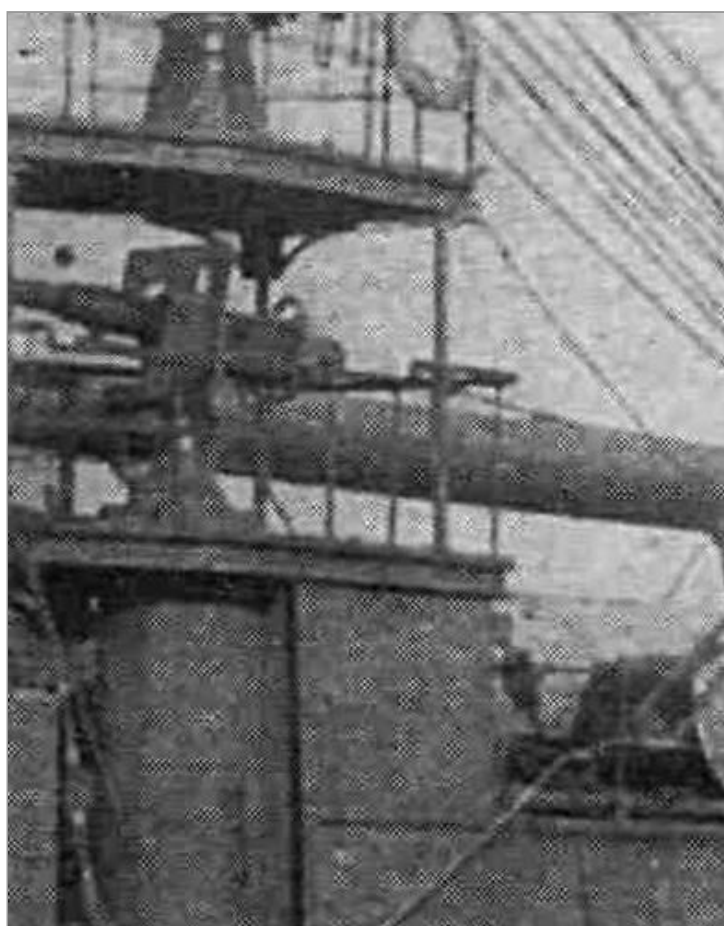


Рис. 100. 75-мм орудие на носовом мостике, правый борт. Под орудием подкрепление мостика в виде цилиндрической трубы. Перила в районе установки орудия занижены.

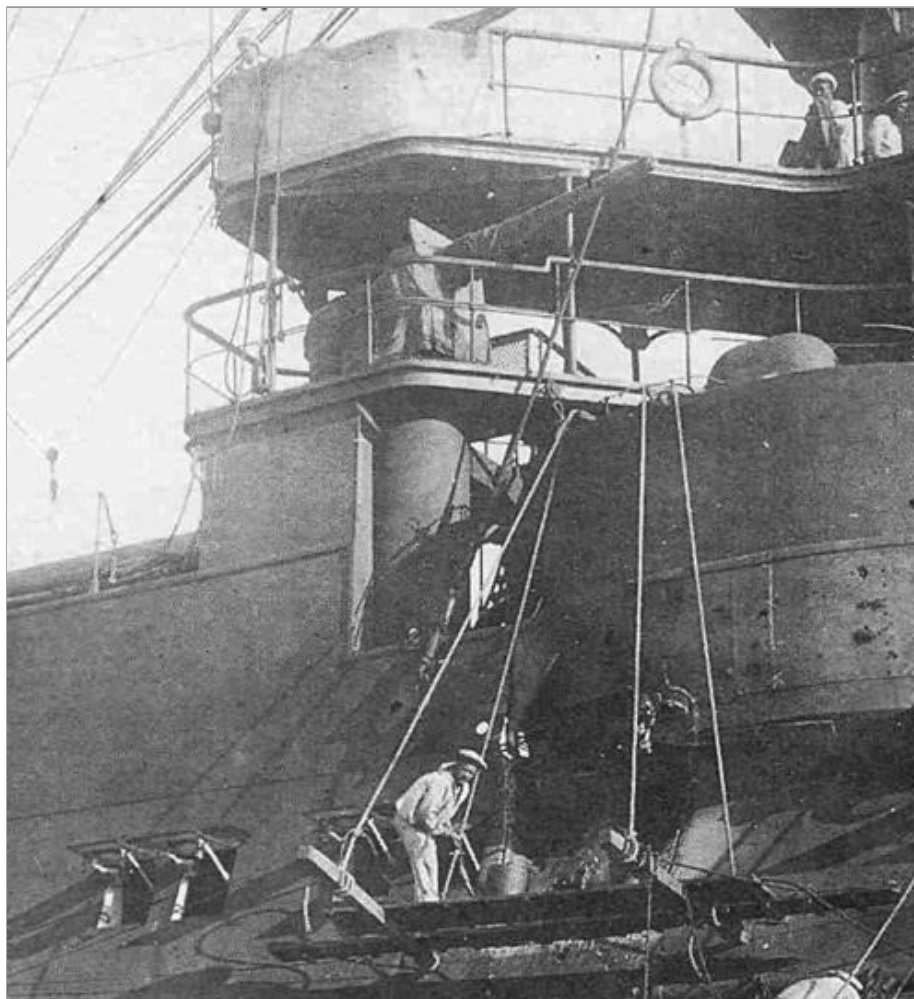


Рис. 101. 75-мм орудие на кормовом мостике, левый борт.

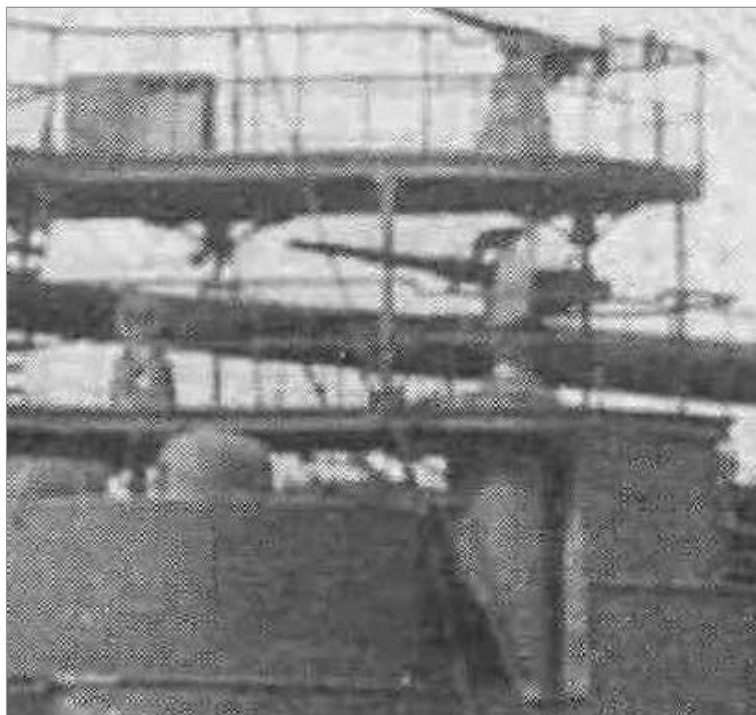


Рис. 102. Подкрепление под 75-мм орудие на кормовом мостике, правый борт.

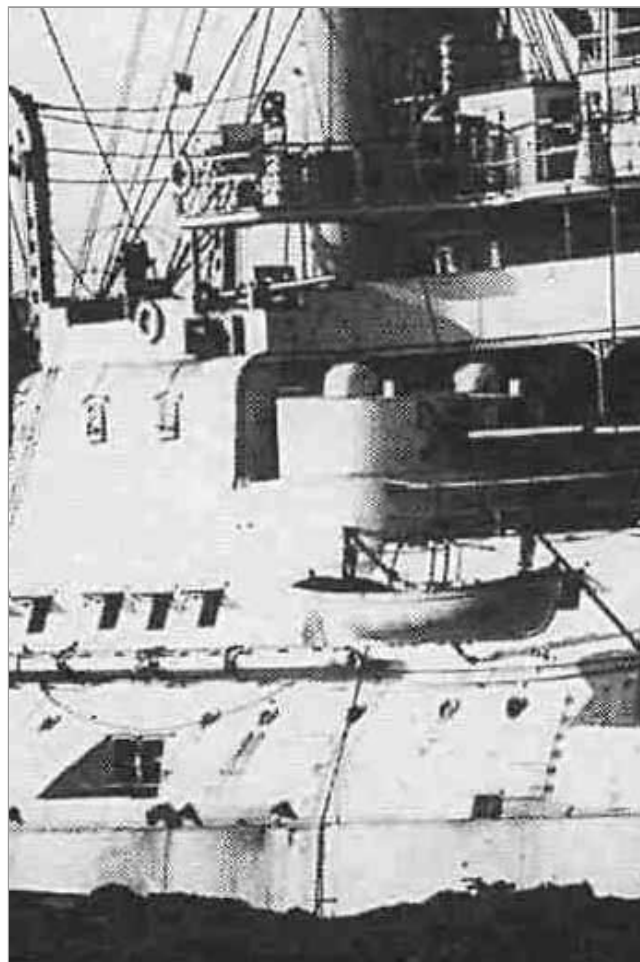


Рис. 103. Орудия на носовом мостике, правый борт.

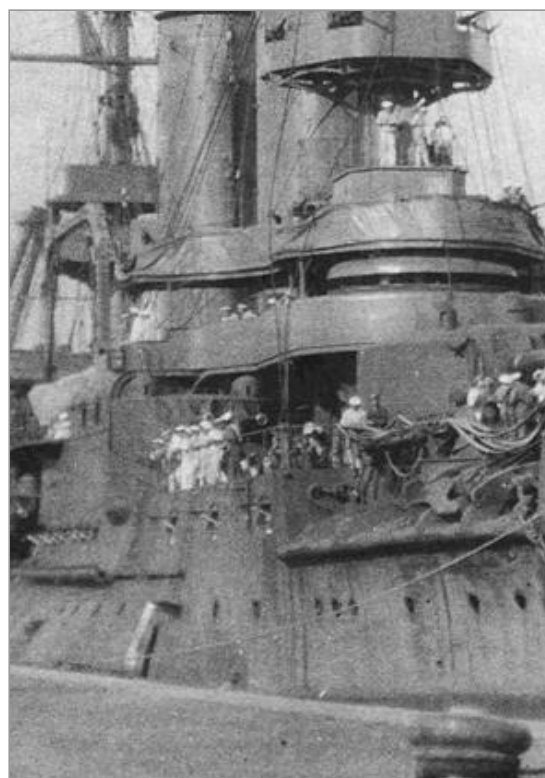


Рис. 104. В Порт-Артуре. 75-мм орудия с носового мостика демонтированы.

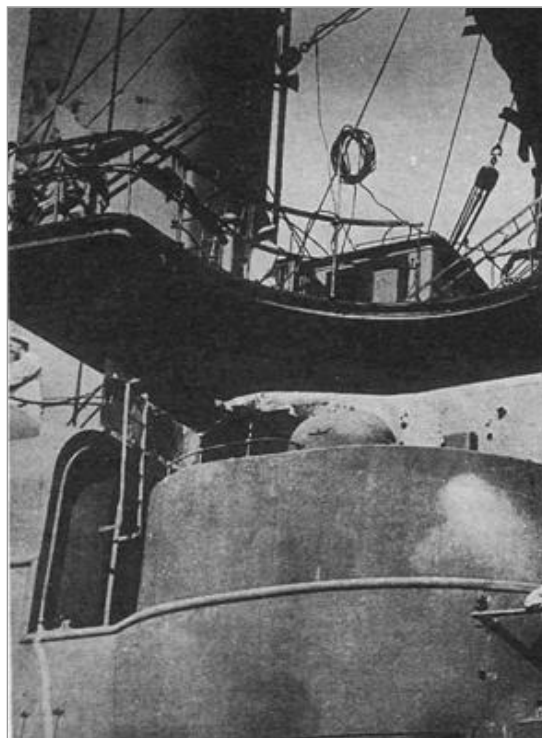


Рис. 105. То же место. Броненосец в Циндао. 75-мм орудие отсутствует. Орудия на носовом мостике так и не были установлены, и в бою 28 июля 1904 г. броненосец участвовал без них.

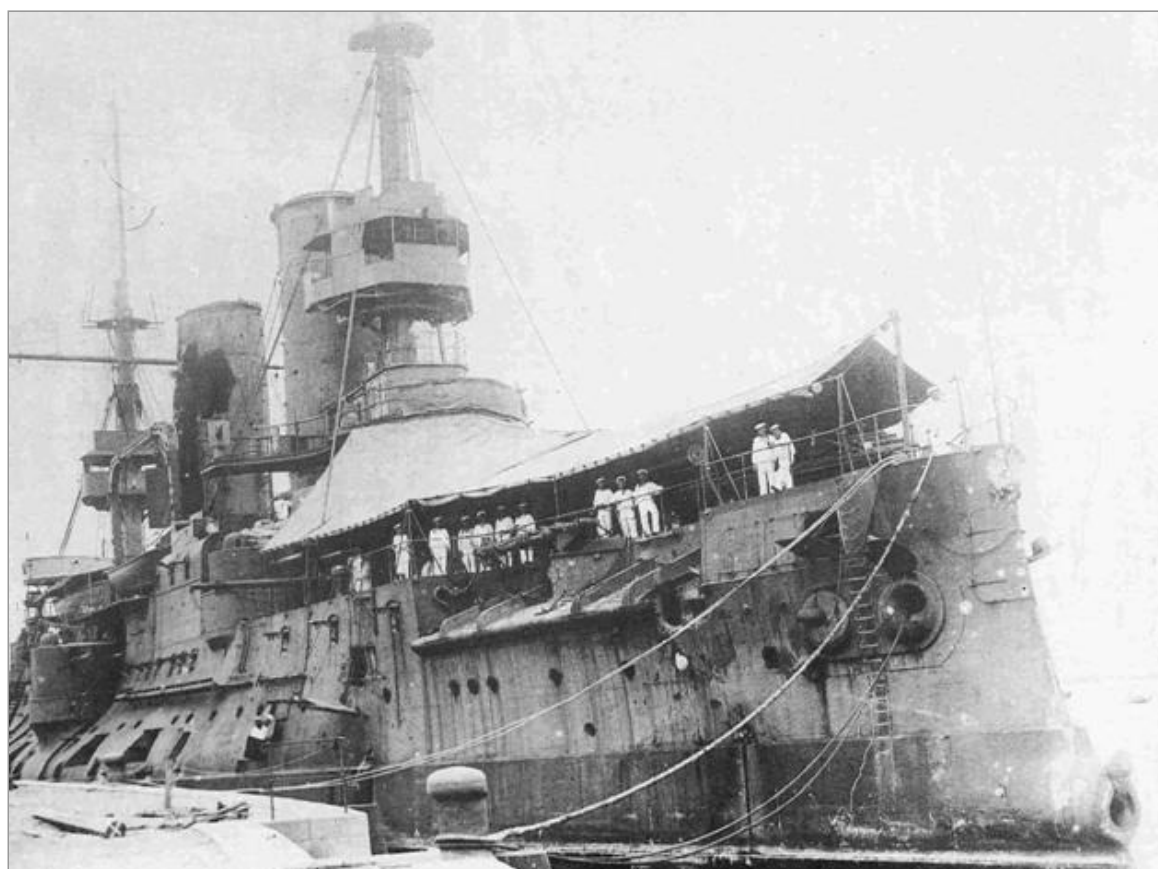


Рис. 106. Броненосец после боя. Еще один снимок подтверждающий отсутствие 75-мм орудий на носовом мостике в бою у Шантунга.

Тип станка	Канэ	ОСЗ обр. 1911 г.	Меллера	ЗУ обр. 1911 г., переделанная из станка Меллера	Обр. 1906 г. на центральном штыре	Бортовой обр. 1906 г.	Обр. 1908 г.
Угол ВН	-15°...+20°	-10°...+20°	-15°...+20°	+70°	-15°...+20°	-15°...+25°	-15°...+25°
Высота оси цапф от основания тумбы, мм	1100	1061	1115	1800	1092	1080	1080
Длина отката при боевом заряде, мм	200	330	400	400	200	200	200
Диаметр основания по центрам крепительных болтов, мм	1080	1022	860	860	1022	—	—
Вес щита, кг	около 1200	192	—	—	—	—	—
Вес откатных частей с пушкой, кг	1245	1048	950	950	983	983	983
Вес качающейся части с пушкой, кг	—	1466	1237	1170	—	—	1650
Вес пушки, установки и щита, кг	около 4000	2555	1720	около 2000	4420	4423	около 4000
Толщина щита, мм	19	35	—	—	19	—	—

Табл. 1 Характеристики 75-мм орудий [3].

47-мм орудия и пулеметы.

Двадцать 47-мм орудий располагались следующим образом: 6 - на переднем мостике, 6 на заднем и по 4 на марсах (без щитов). Пулеметы были установлены на крышах марсов. 2 на грот-марсе, 4 на фор-марсе. А так же на фальшборте в центральной части корабля (по 2 на борт). Эти 4 пулемета были сняты для нужд сухопутного фронта.

Минные аппараты.

На броненосце были установлены носовой и кормовой надводный, а также два бортовых подводных минных аппарата калибром 381мм.

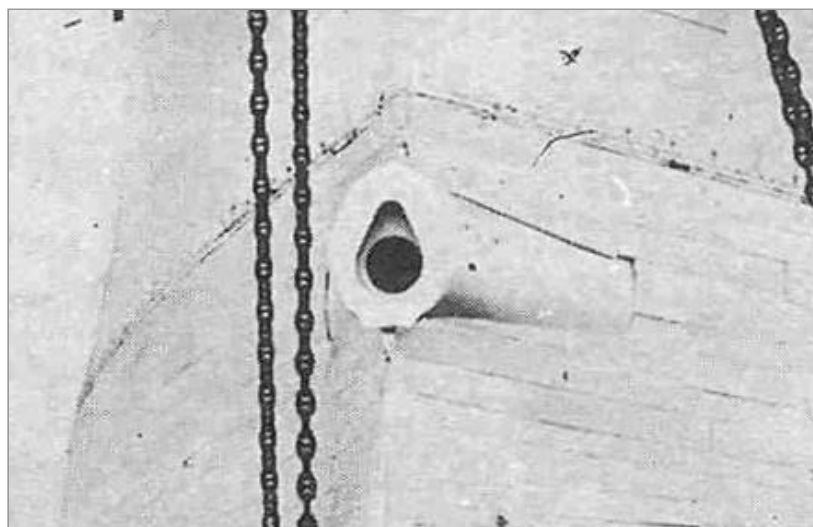


Рис. 107. "Цесаревич" перед спуском. Носовой минный аппарат. Броня не установлена.

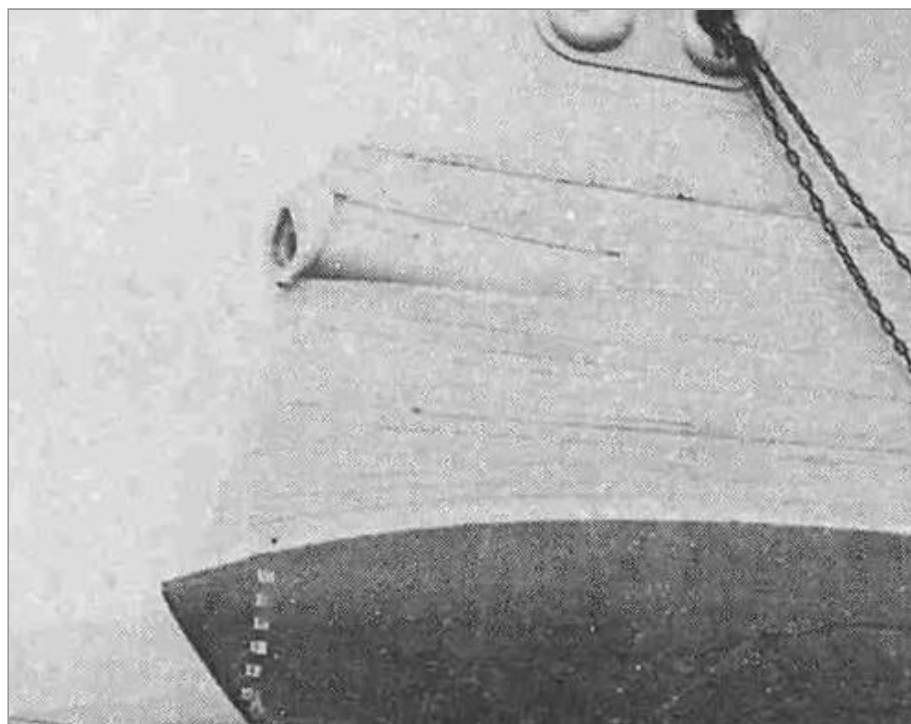


Рис. 108. Вид с боку. Зная диаметр отверстия минного аппарата (381мм) легко можно высчитать размеры прилива, в котором он располагался.

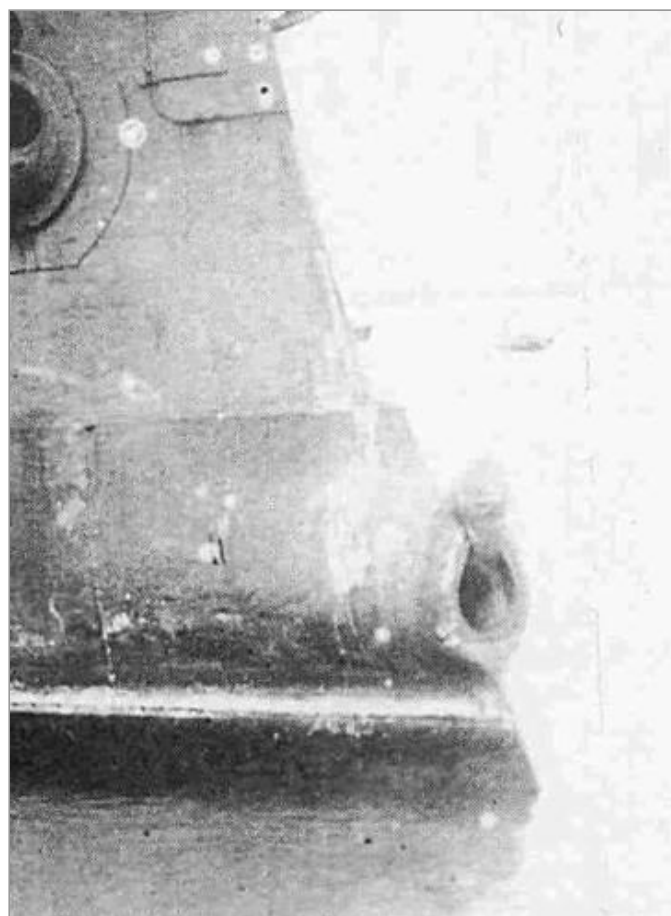


Рис. 109. Крышка минного аппарата открыта. На ней видна эмблема в виде восьмилучевой звезды. Для того, чтобы открыть минный аппарат его крышка поворачивалась вокруг оси параллельной ДП.

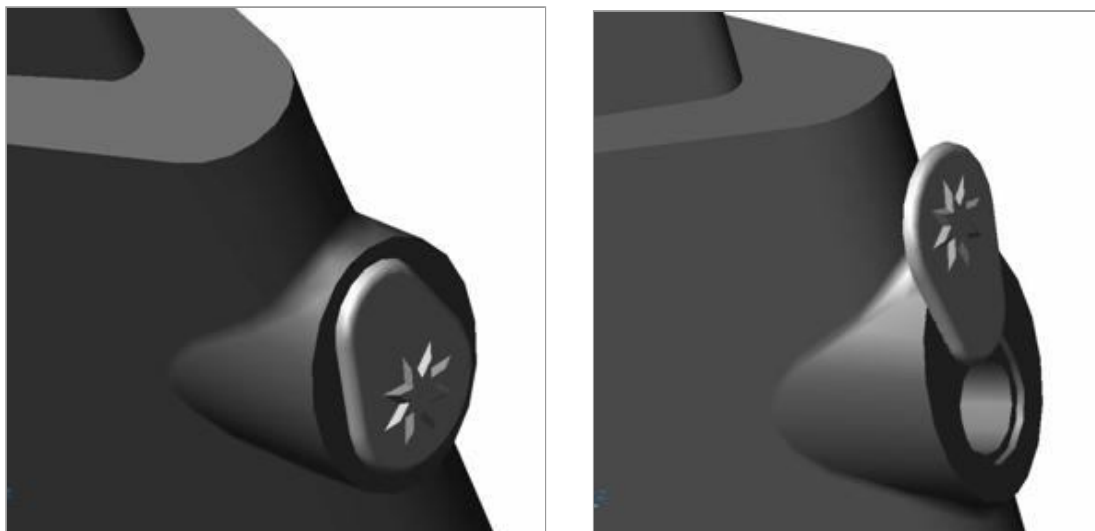


Рис. 110. Носовой минный аппарат. Реконструкция.

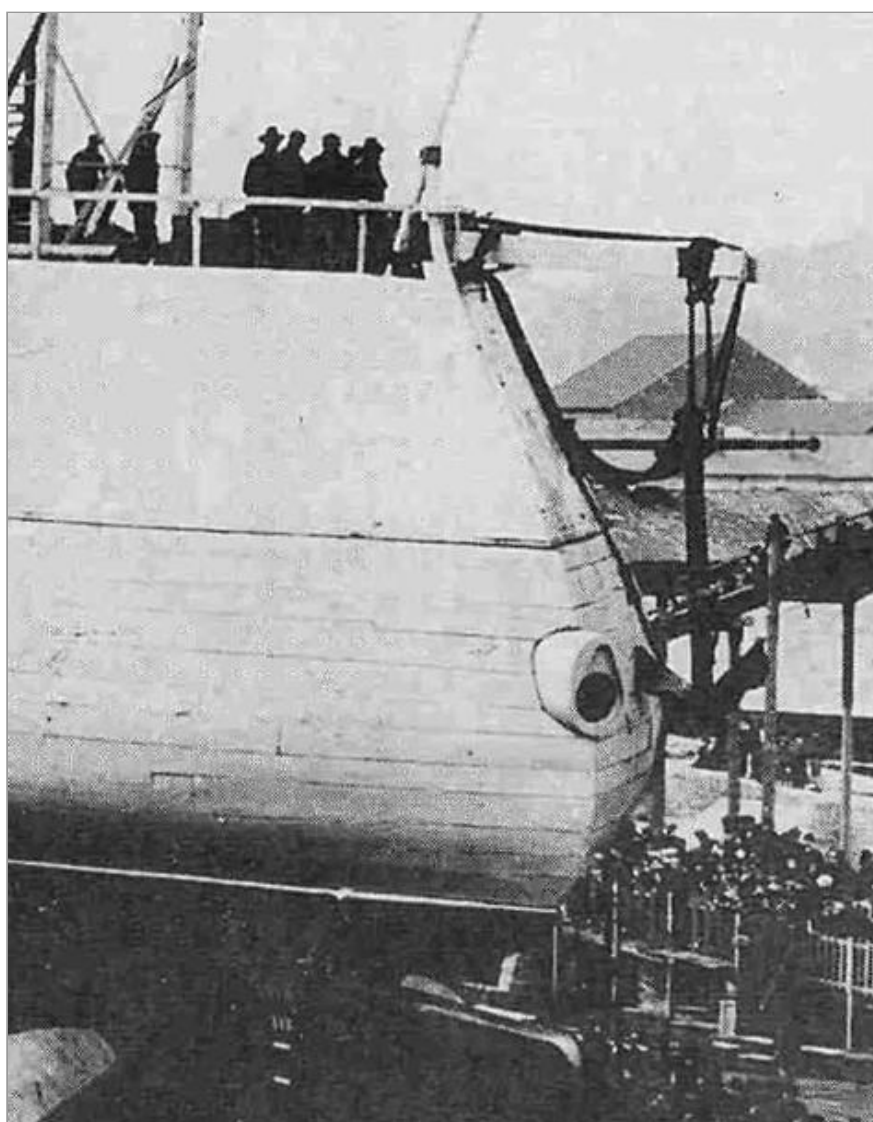


Рис. 111. Кормовой минный аппарат.

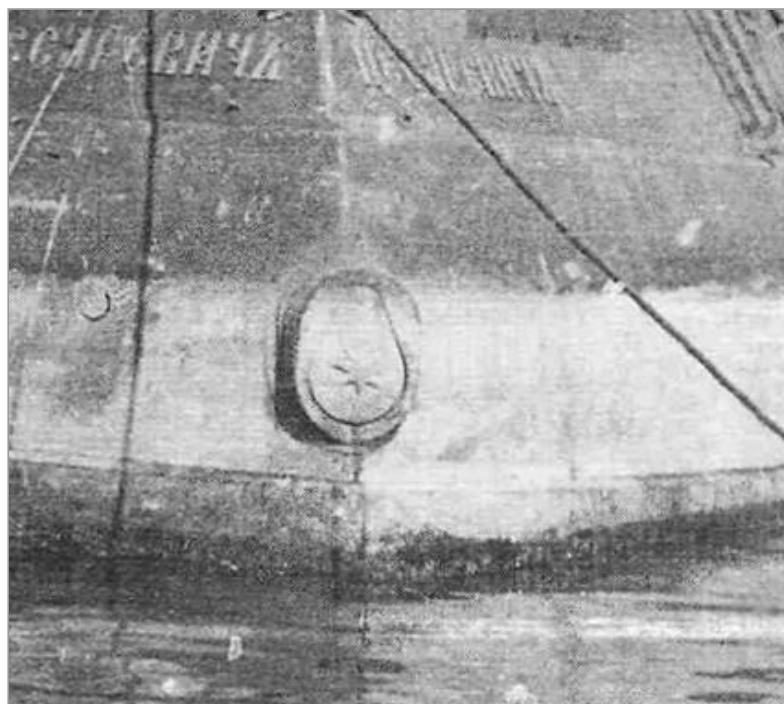


Рис. 112. В Порт-Артуре. Хорошо видна эмблема в виде восьмилучевой звезды на крышке минного аппарата (аналогична эмблеме носового аппарата).

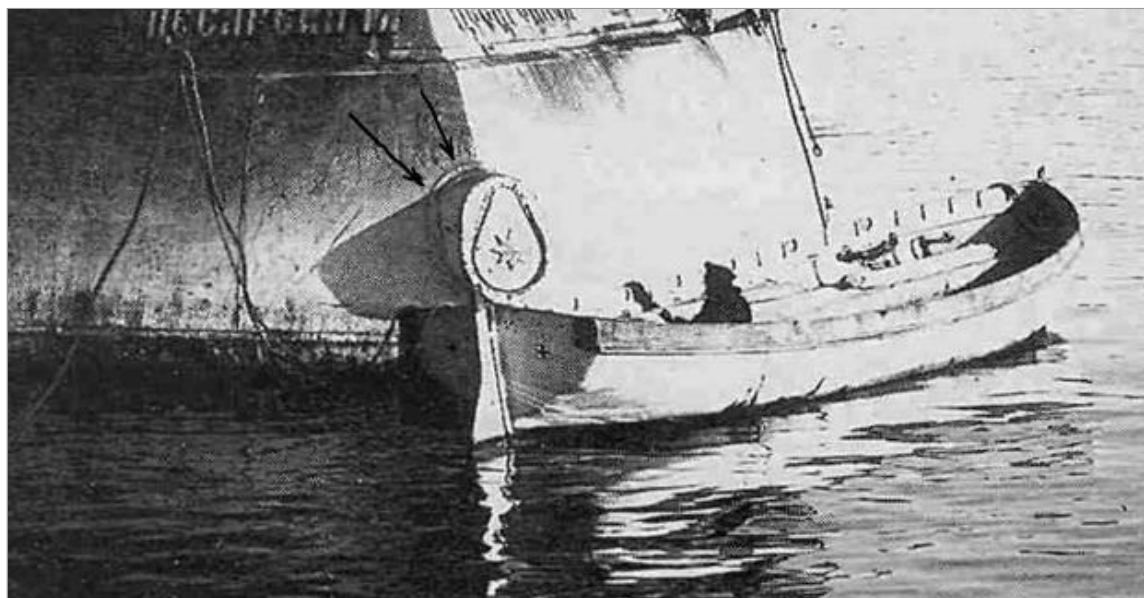


Рис. 113. Хорошо видна окантовка в районе соединения кожуха минного аппарата с бортом. Крышка аппарата несколько утоплена внутрь прилива ахтерштевня.

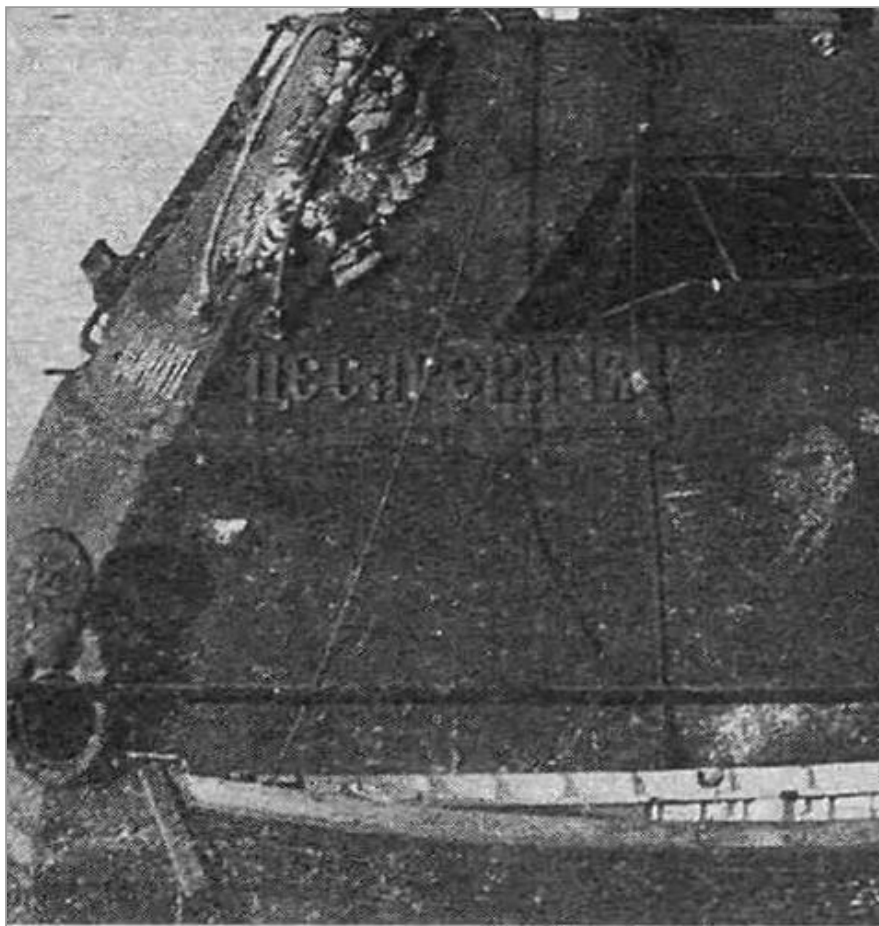


Рис. 114. Крышка открыта. Заметно утолщение крышки в районе расположения оси, вокруг которой она вращалась.

Мачты.

На броненосце были установлены две мачты. Фок-мачта располагалась между 18 и 18(2-м) носовыми шпангоутами*.

** Примечание: фок-мачта находилась не строго посередине шпации, а была сдвинута от 18 шпангоута на 400мм в нос.*

Диаметр мачты у основания - 1,5 м согласно проектному чертежу. По другим данным диаметр мачты у основания был несколько меньше и составлял всего 1 м. На чертежах мачта изображена согласно проектному виду броненосца. Этот момент требует дальнейшего уточнения.

В монографии Мельникова приводится чертеж салинга фок-мачты броненосца, который хорошо согласуется с фотографиями (Рис. 115). Наличие на чертеже размеров позволило довольно точно восстановить его конструкцию. Причем указана высота рея от ватерлинии - очень важный размер, который позволяет определить высоту мачты, составлявший 30 м 670 мм от КВЛ (без учета стеньги). Общая высота мачт с учетом дополнительных стеньг для радиотелеграфа составляла 64 метра.

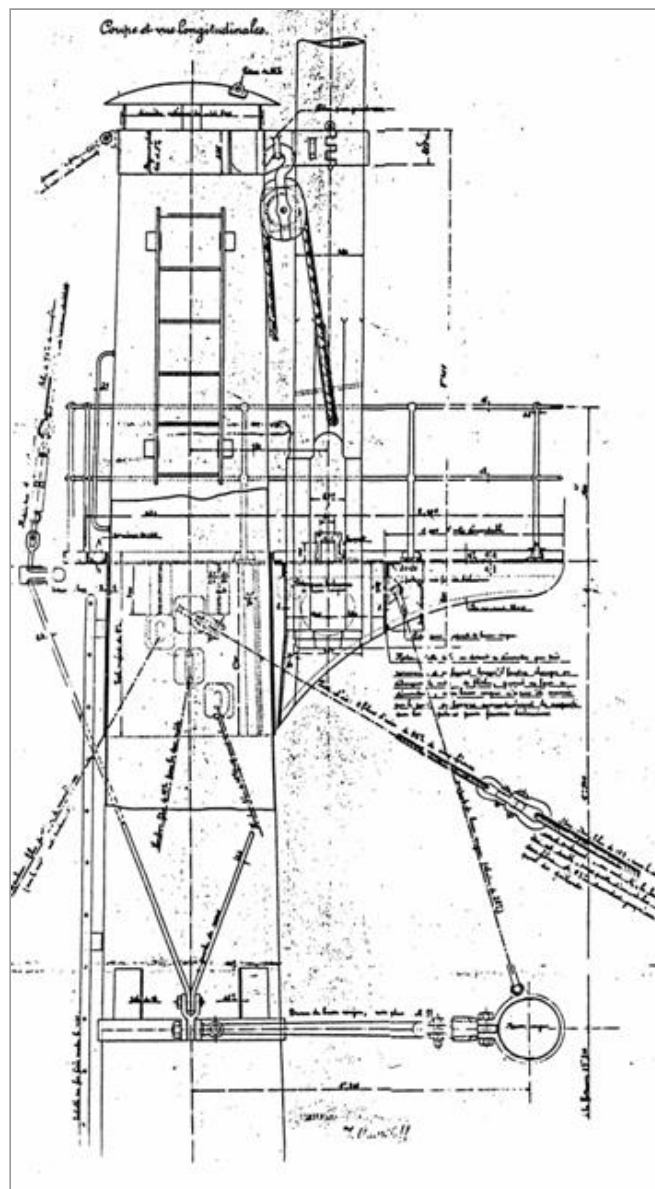


Рис. 115. Салинг фок-мачты. Рисунок из монографии Р.М. Мельникова.



Рис. 116. Топ фок-мачты.

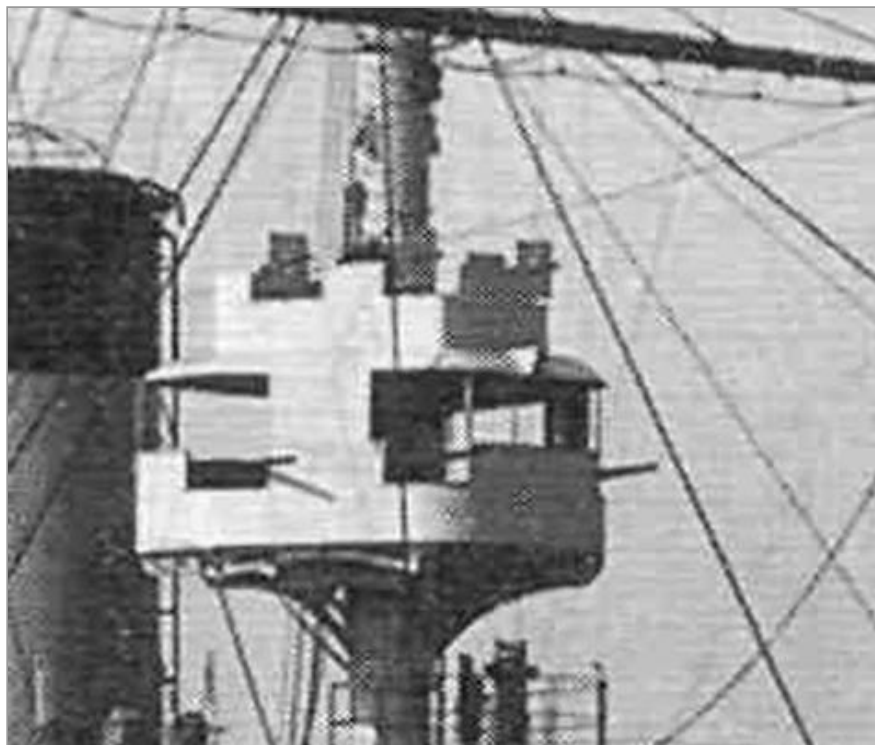


Рис. 117. Марс.

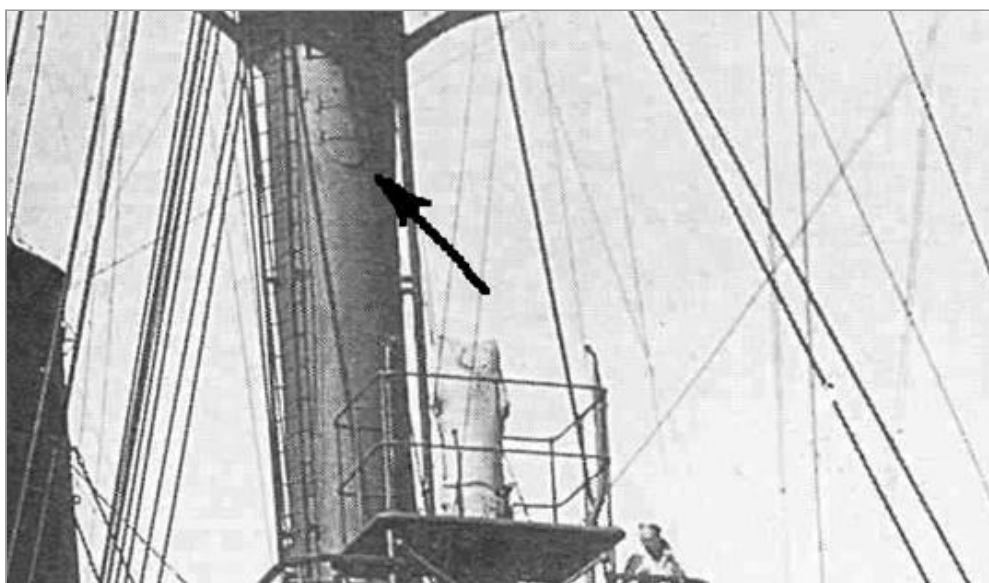


Рис. 118. Снимок грот-мачты после русско-японской войны. Вид со стороны кормы. Боевой марс снят. Снимок ценен тем, что видна дверь в мачте, через которую подавались снаряды для 47-мм орудий, и которую не стали заделывать после его демонтажа (рис. 121).

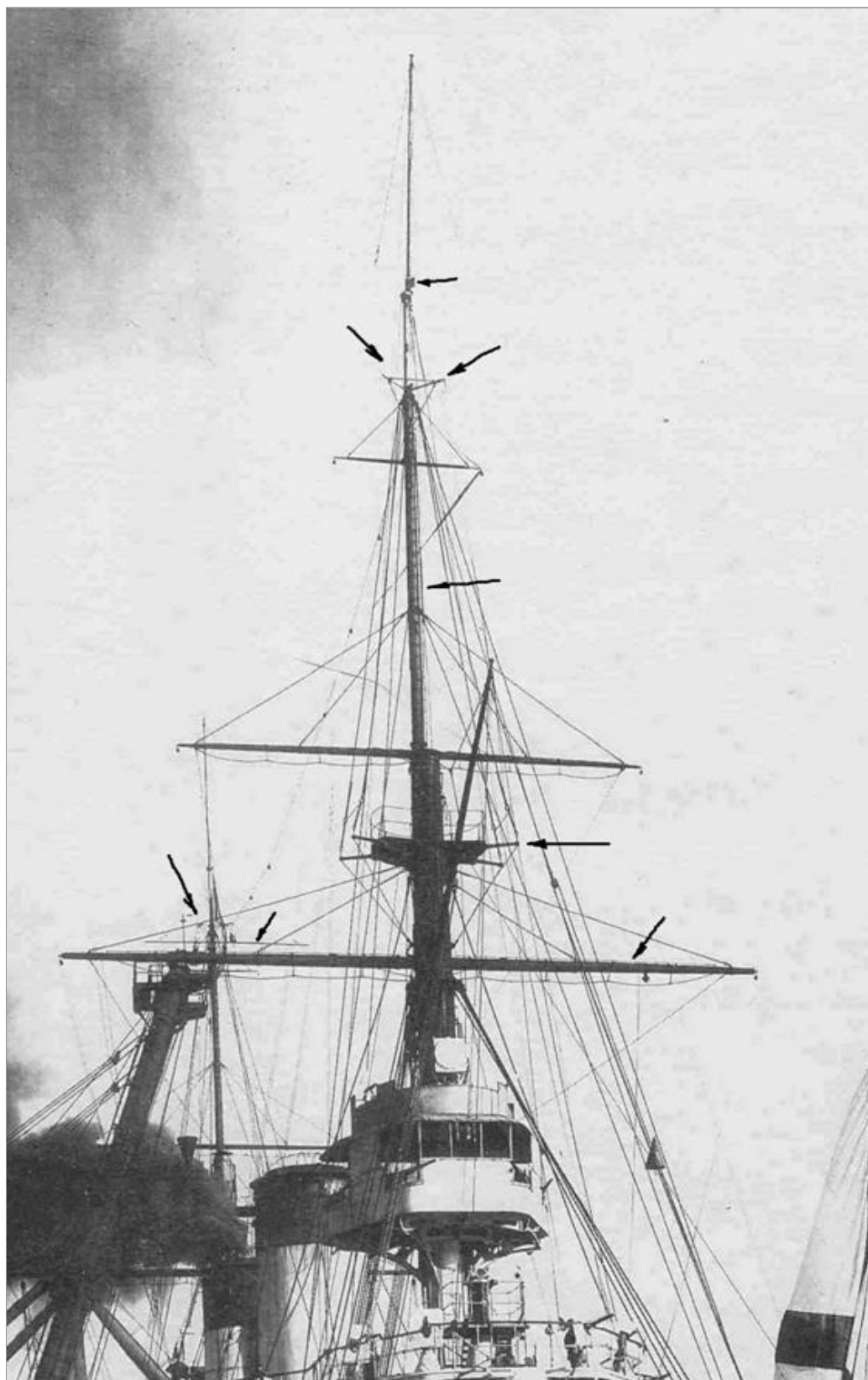


Рис. 119. Вид с кормы на грот-мачту. В верхней части мачты установлена дополнительная стеньга для крепления растяжек антенн радиотелеграфа. Ниже стрелкой отмечен топ грот-стеньги. Он выполнен в виде грибка на котором закреплен флажок (флюгер?).

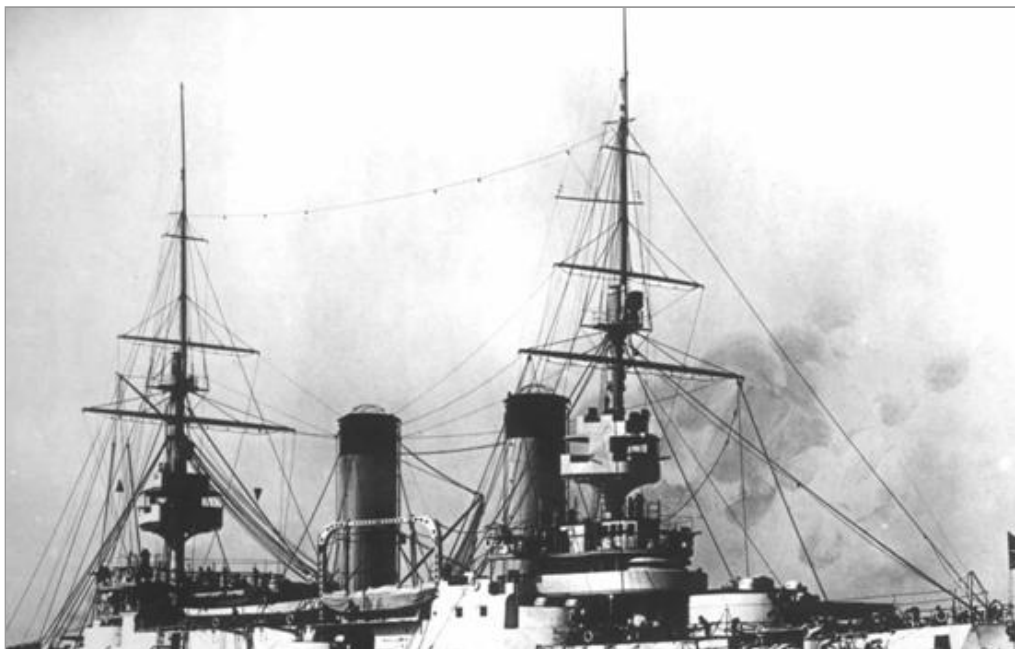


Рис. 120. Вид на грот- и фок-мачты броненосца. Виден дополнительный рей подвешенный за фок-мачтой. Был предназначен для крепления антенн радиотелеграфа.

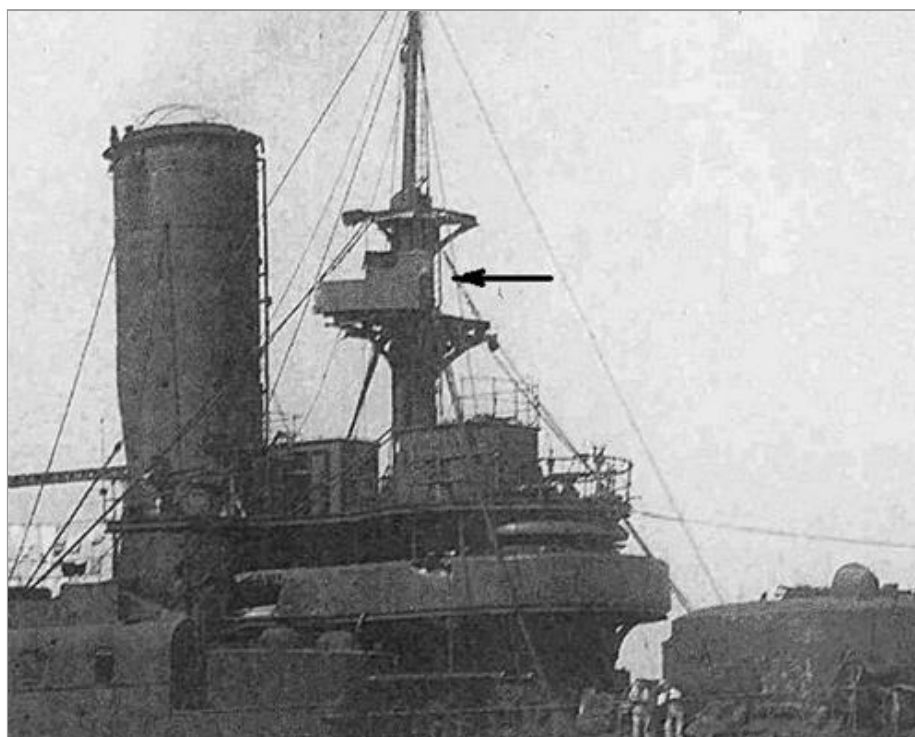


Рис. 121. Ремонт в Циндао. Видно, что крыша марса, на которой располагались пулеметы, поддерживалась снизу четырьмя кницами. Стрелкой отмечен трап, ведущий на крышу марса.

Броненосец в 1906-1925 гг.

Во второй части чертежей представлен броненосец по состоянию на период Первой Мировой войны (1917 год, Моонзунд). В межвоенный и военный период он проходил неоднократные модернизации несколько изменившие его внешний вид.

Находясь после боя в Циндао, броненосец прошел ремонт в ходе

которого у него была снята фок-мачта. В таком виде он по окончании русско-японской войны вернулся на Балтику.

В 1906 году прошел ремонт в Либаве. Был срезан фальшборт вокруг башен 152-мм орудий. Также убрали и съемный фальшборт на юте. Вместо него установили леерные стойки. Марс грот-мачты был переделан под прожекторную площадку. Осталась только его нижняя часть с кницами. Переделали кормовой и носовой мостики. Они лишились крыльев, при этом еще носовой мостик несколько укоротили из-за чего была ликвидирована и рубка радиотелеграфа. Всю мелкокалиберную артиллерию сняли, кроме двух 47-мм орудий на крыльях кормового мостика. По другим данным на броненосце еще оставалось 4 47-мм орудия. Установлены новые дальномеры. Изменился состав корабельных плавсредств (заменены катера).

В промежутки между 1910-11 гг. еще раз была изменена конструкция заднего мостика. В 1912 году установили дальномеры Барра и Струда с увеличенной до 2,74 м базой, и дифференциальные дальномеры А.Н. Крылова.

1914 год. 1 июня снят запасной якорь и П-образные рамовые шлюпбалки.

Зимой 1915-16 гг. сняли 75-мм орудия. Осталось только 10 орудий в центральных казематах. Тогда же убран и носовой минный аппарат. Установлены стрелы вместо рамовых шлюпбалок, снятых ранее (производство завода Крейтона в Або). С 16 ноября по 14 декабря во время ремонта в Кронштадте срезали задний мостик и убрали кормовую рубку (бывший адмиральский салон). Снята компасная площадка между труб.

В 1916 году установлены два 37-мм зенитных орудия. Сняли еще четыре 75-мм орудия (их осталось 6 штук). Затем 37-мм зенитные орудия сняли и заменили на 4 75-мм зенитных орудия и 2 40-мм автоматических орудия "Виккерс" МК.II (обр. 1915 г.). Три 75-мм "аэропушки" установили на станках Металлического завода и одну - Обуховского. Располагались они в районе передней трубы. Местоположение 40-мм автоматов по фотографиям установить не удалось. Предположительно они были установлены на фальшборте в районе второй трубы, где до этого стояли пулеметы Максим либо на переднем мостике побортно от ходовой рубки.

Изменен рангоут: сняты грот- и фок-реи, а также реи со стеньг.

С 1917 года переименован в "Гражданин".

В 1918 году сдан к порту.

В 1925 году - разобран.

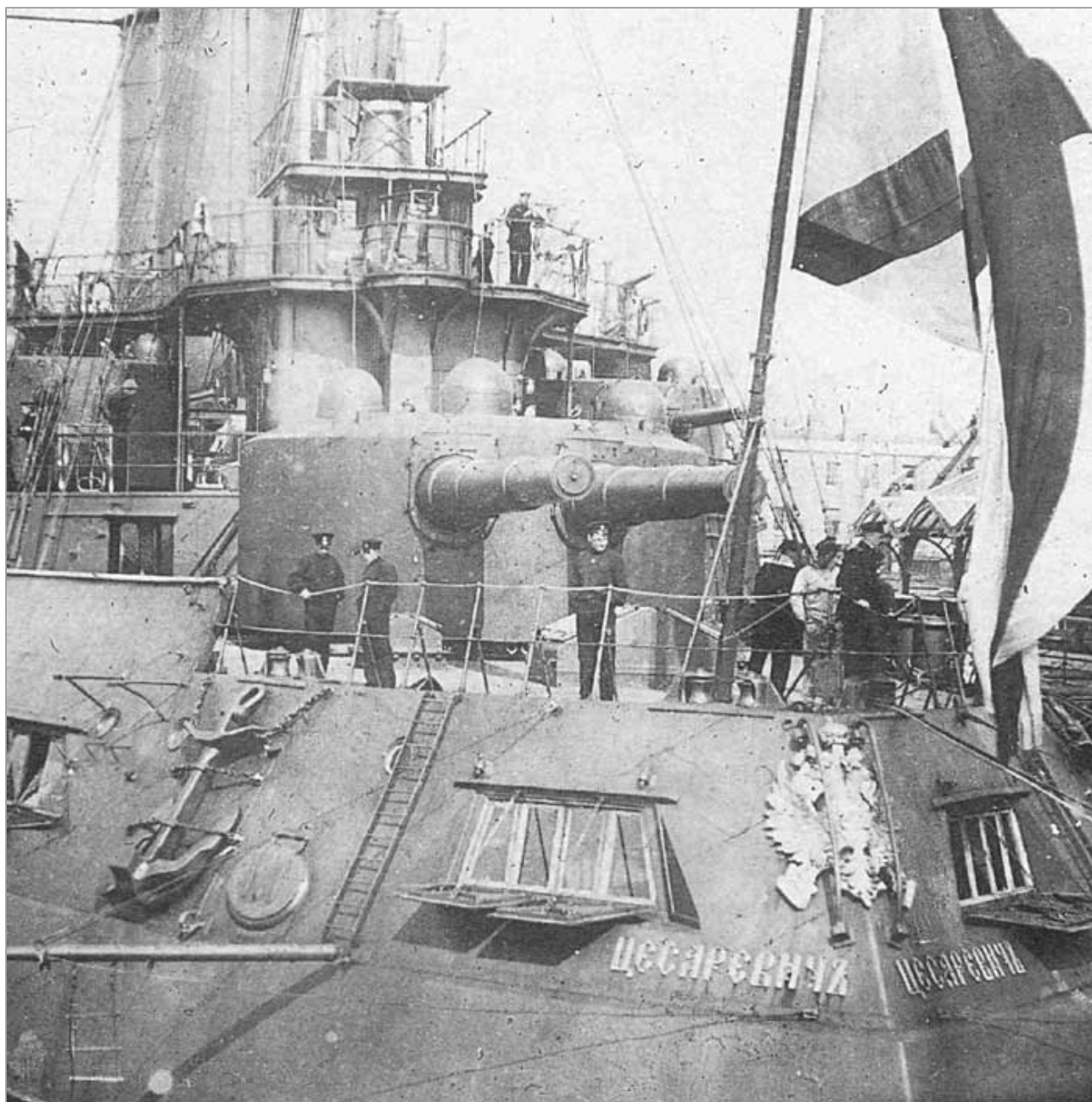


Рис. 122. Ютовая часть броненосца с видом на кормовой мостик. Съемный фальшборт убран. Вместо него установлены тросовые леерные стойки. Кормовой мостик обрезан. Прожектор снят. Вместо него установлен дальномер.

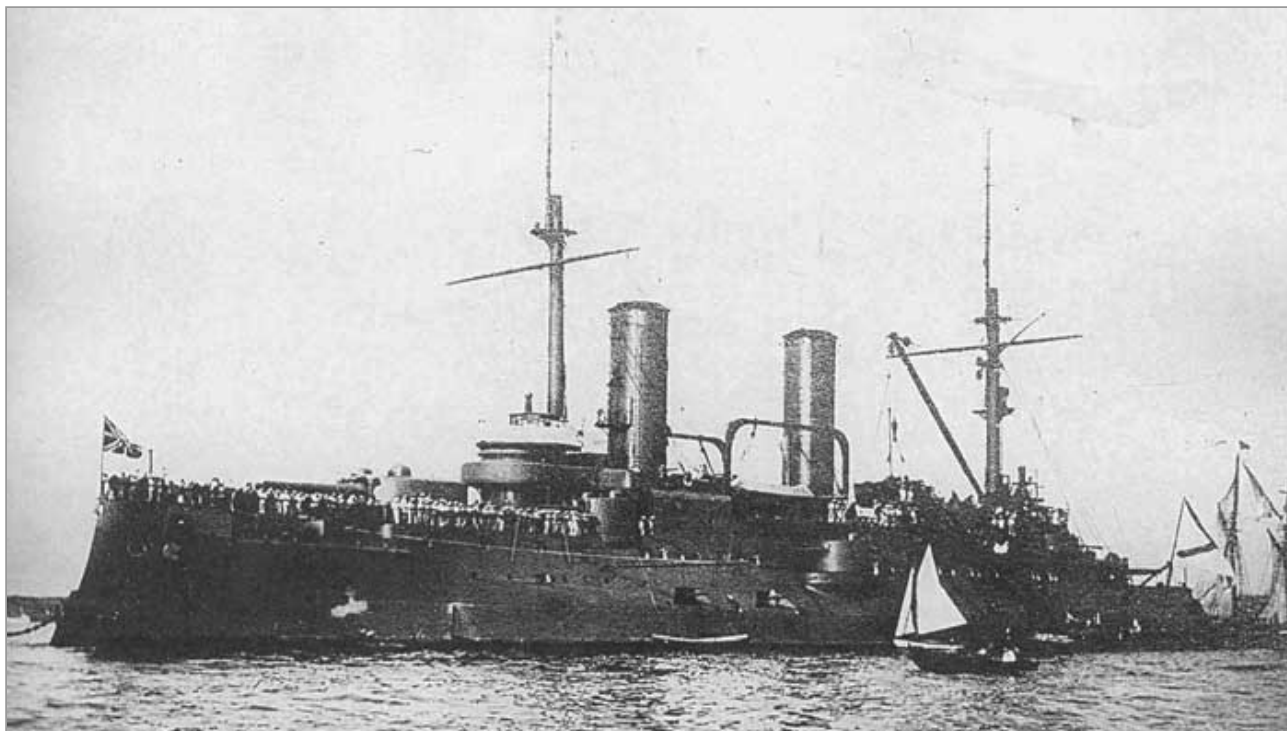


Рис.123. С грот-мачты срезан боевой марс. Переделан под прожекторную площадку. Площадка на фок-мачте - отсутствует.

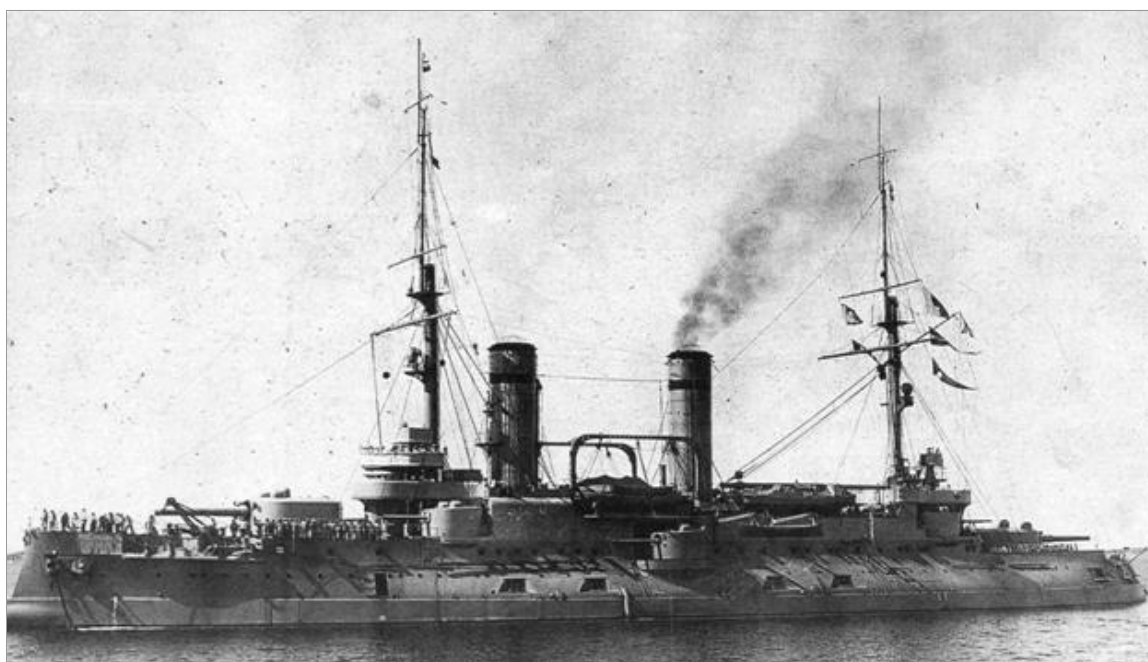


Рис.124. На фок-мачте установлена прожекторная площадка. Фальшборты вокруг башен среднего калибра срезаны (вокруг средних башен - частично). Носовой мостик переделан. Убраны крылья верхнего яруса мостика и рубка радиотелеграфа.

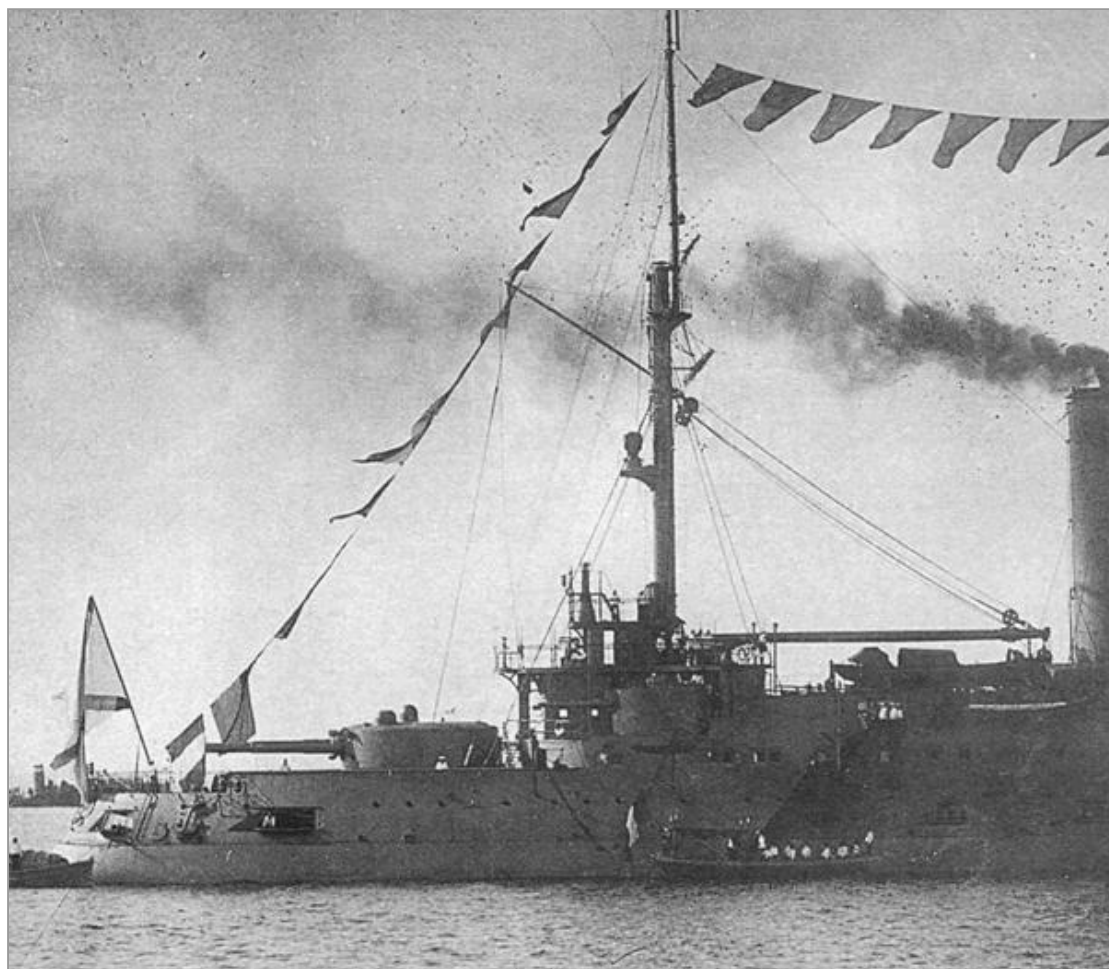


Рис. 125. Кормовой мостик броненосца опять перестроен.

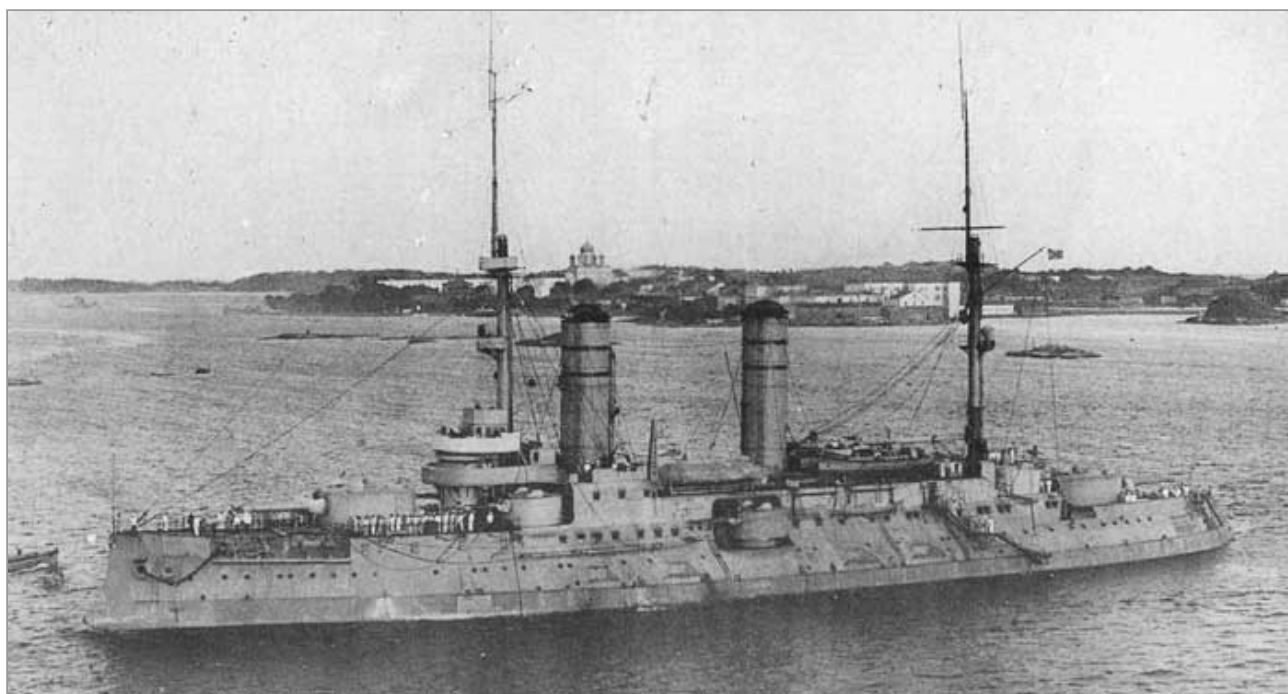


Рис. 126. Кормовой мостик окончательно ликвидирован. П-образные шлюпбалки и стрелы с труб сняты. Вместо них установлены краны завода Крейтона.

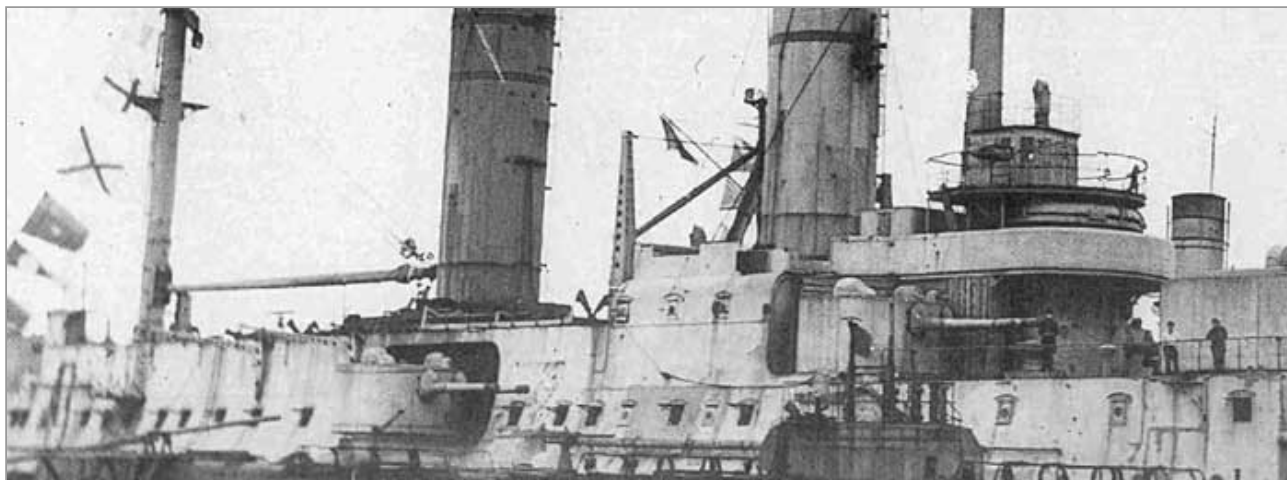


Рис. 127. Вид на центральную часть броненосца. Фальшборт вокруг средних башен 152-мм орудий окончательно убран.

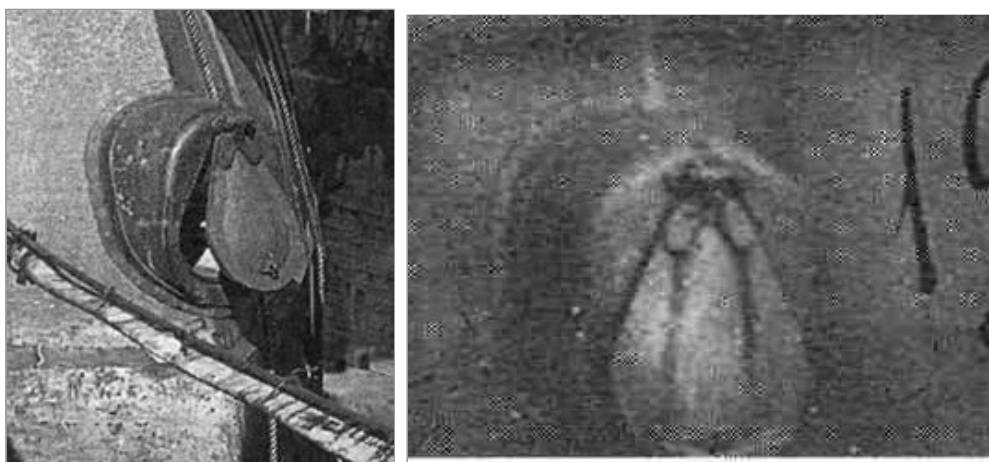


Рис. 128. Два снимка дающих представление о изменении конструкции крышки кормового минного аппарата (теперь она откидывается вверх на петле).

(с) Логинов А.А.
г. В. Новгород
dgi_dgi@mail.ru
март-декабрь 2006 г.