

УДК 355.49:359(470)"1805–1807"



Лебедев А.А.

Проблема технического состояния корабельных сил 2-й Архипелагской экспедиции (1805–1807 гг.). Малоизученный аспект блистательной экспедиции

Лебедев Алексей Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и управления персоналом Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации

E-mail: aalebedew@yandex.ru

Статья посвящена одному из малоизвестных сюжетов 2-й Архипелагской экспедиции Балтийского флота 1805–1807 гг. На основе не известных ранее материалов РГА ВМФ дается анализ состояния корабельных сил эскадры Д.Н. Сенявина и его влияние на ход экспедиции, что, с одной стороны, восполняет одну из важных лагун истории отечественного флота, а, с другой, – показывает насколько большое значение имеет поддержание флота в должном состоянии.

Ключевые слова: Русский флот, Балтийский флот, 2-я Архипелагская экспедиция, Д.Н. Сенявин, Дарданеллы, Афон, Лиссабон, линейные корабли, корпус, прочность.

2-я Архипелагская экспедиция Балтийского флота (1805–1807 гг.) – отмеченная успешными действиями в Адриатике, победами адмирала Д.Н. Сенявина в Дарданелльском (10 11 мая 1807 г.) и Афонском (19 июня 1807 г.) сражениях и одной из самых плотных блокад Дарданелл, – по праву считается одной из наиболее блистательных страниц в истории отечественного Военно-морского флота. Как следствие, ее сложно назвать обойденной вниманием современников и потомков. Однако ряд сюжетов (и в первую очередь проблемных) все-таки остался вне поля зрения исследователей. Об одном из них – состоянии корабельных сил, входивших в состав экспедиции, – и пойдет речь в данной статье. Изучение этого аспекта способно весьма серьезно дополнить общепринятые представления о 2-й Архипелагской.

Несмотря на то, что в эскадрах Д.Н. Сенявина, А.С. Грейга¹ и И.А. Игнатьева² на Средиземное море были отправлены едва ли не лучшие силы Балтийского флота, проблем, связанных с состоянием своих кораблей, морякам 2-й Архипелагской экспедиции хватило с избытком. Некоторые из своих кораблей офицеры вообще открыто именовали «гнилыми»³. И оснований для этого у них, прямо скажем, было более чем достаточно.

Во-первых, практически все корабли, пришедшие в Архипелаг из состава Черноморского флота, уже в 1805–1806 гг. вышли из строя, а некоторые и вовсе едва держались на воде. Вот лишь некоторые данные об их состоянии:

«Вверенный мне фрегат, – рапортовал 6 июля 1806 г. командир «Св. Михаила», – имеет по ватерлинии движение, так что при малом волнении верхняя часть отделяется и на правую сторону старался направить дифферент, но не мог; притом имеет большой перелом, так что вся палуба перекосилась и на правой стороне в констпельской так осело, что уже бимсы подтесывали для свободного движения румпеля; в бархоуте и ватер-вельсах штыки [стыки – А.Л.] расходятся; ахтер- и форштевни, брештоки имеют большое движение; некоторые бимсы имеют гнилость, степс у бушприта имеет трещины и во время качки погиб и движение; также во всем корпусе фрегата и в обшивках и в наборе есть гнилость, от чего имеет течь, так что в 24 часа прибывает воды от 10 до 35 дюйм в тихую погоду; А во время качки имеет нерегулярную гораздо большую течь. Парусов взятых, кроме с

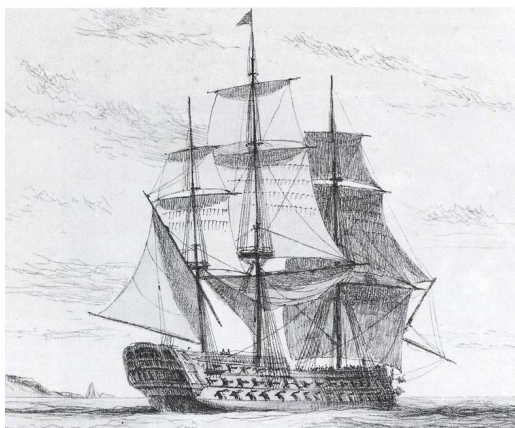


Дмитрий Николаевич Сенявин (1763–1831), адмирал, командующий Второй Архипелагской экспедицией

¹ Алексей Самуилович Грейг (1775–1845) – адмирал (1828), в 1816–1833 гг. командующий Черноморским флотом, в 1840–1845 гг. президент Вольного экономического общества. Участник практически всех боевых действий русского флота в период Адриатической и Второй Архипелагской экспедиций 1805–1807 гг. Командовал кораблем «Ретвизан» в эскадре Д.Н. Сенявина. Участник Афонского сражения. (Прим. ред.)

² Иван Александрович Игнатьев (?–1807) – капитан-командор (с 1804), участник Красногорского и Выборгского сражений 1790 г. С 1805 г. командовал кораблем «Сильный» в эскадре Д.Н. Сенявина. Убит в Дарданелльском сражении. (Прим. ред.)

³ Тарле Е.В. Экспедиция адмирала Сенявина в Средиземном море (1805–1807 гг.) // Тарле Е.В. Сочинения: В 12 т. Т. 10. М.: Изд-во АН СССР, 1959. С. 313.



Линейный корабль начала XIX в.

ет сильное движение и если в самом скорейшем времени не будет исправлен починкою, прибудет в большое расслабление от чего... и руль изломается; водорез нужно поправить, дабы совсем не испортился и не мог бы перетереть канатов, высунувшимися из одного болтами, фальшивую обшивку под крамболами, где попорчено от якорных лап, около ватерлинии, для предохранения настоящей от червоядия нужно исправить; и в рассуждении наступающего ныне осеннего времени почитаю все оное весьма опасным, дабы корабль не мог подвергнуться каковому-либо бедствию»².



Линейный корабль «Москва». С гравюры первой половины XIX в.

Во-вторых, росло число поломок и повреждений и на кораблях, пришедших в Средиземное море с Балтики. В частности, уже в конце 1806 г. те или иные проблемы испытывали линейные корабли «Москва», «Ярослав» и «Св. Елена».

«В теперешнем плавании с сверенным мне кораблем, – гласит рапорт командира «Москвы» от 31 октября, – от Триеста во время крепкого ветра 26-го числа переломился румпель, который оказался весь гнил, и оковка около его переломилась же, бизань-руслень с правой стороны оказался весьма гнилым, и фок-мачта, по чрезвычайной ее гибкости на правую сторону, наводит в безопасности великое сумнение; по причине чего и делала великую помеху в употреблении нужных парусов»³.

«В бытность порученного мне корабля в крейсерстве в море, – значит в донесении командира «Св. Елены» от 3 ноября, – от случившихся крепких ветров и большого волнения на фок- и бизань-мачтах с правой стороны раскололись чиксы, на бушприте эзельгофт сверху имеет большую трещину, на крюйс-стеннге ланг-салинг пополам переломился <...> вокруг корабля с наружных сторон по бархоуту стыки раздались, и конопать из оных выжало вон, а с левой стороны [где – А.Л.] два стыка оказались под медными листами, показывалась течь, В палубах же ватер-вельсы имеют большое движение, от чего также происходила течь»⁴.

«В бытность в крейсерстве порученного мне корабля <...> – читаем в рапорте командира «Ярослава» от 30 октября, – во время крепких ветров и качки бывших раскололись; а потому их следует переменить Под гон-деком мидель-бимс ослаб в скреплении и от того имеет довольно большое движение <...> Ватер-вельсы в обеих палубах от сильных потрясений корабля в качку в пазах и стыках разошлись; Грота-рей <...> от слабости бугилей в замках расходится. Перо руля при волнении от рудера отходит, и рулем делает большие ударения, так что корабль имеет содрогание, уповательно в петлях

¹ РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 46. Л. 43–43об.

Констпельская – каюта в самой корме нижней палубы корабля, гардемаринское помещение. *Бимсы, брештуки (брештоки), фор- и ахтерштевни, шпангоуты, ватервейсы (ватер-вельсы)* – элементы набора (каркаса) корпуса парусного корабля. *Кницы* – угольники, скрепляющие элементы набора. *Бархоуты* – усиленные пояся обшивки корпуса. *Румпель* – рычаг, при помощи которого поворачивается корабельный руль. *Стенс* – гнездо, в которое упирается нижний конец бушприта (передней наклонной мачты парусного корабля). *Такелаж* – совокупность всех снастей на корабле. Стоячий такелаж раскрепляет мачты; бегучий служит для управления парусами и подъема на свои места стеньг, реев (см. прим. 2), флагов и сигналов; пушечный – для удержания на своих местах пушек и накачивания их после отката при выстреле.

² РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 46. Л. 50–50 об., 61.

Лонга-салинги (ланг-салинги) и крастицы, стеньги и рей – элементы *рангоута* (деревьев, служащих для несения парусов). *Стеньга* – рангоутное дерево, продолжающее мачту в высоту, *рей* – горизонтальное дерево на мачте или стеньге, *эзельгофт* – обойма, скрепляющая мачту со стеньгой, *лонга-салинги и крастицы* – основа *марса* (площадки на мачте) или *салинга* (марсоподобной конструкции на стеньге). *Чиксы* – накладки с боков мачты, поддерживающие лонга-салинги. *Бугель (бугиль)* – железный обруч, скрепляющий некоторые элементы рангоута. *Ёрш* – стальной гвоздь квадратного сечения с зазубринами на углах.

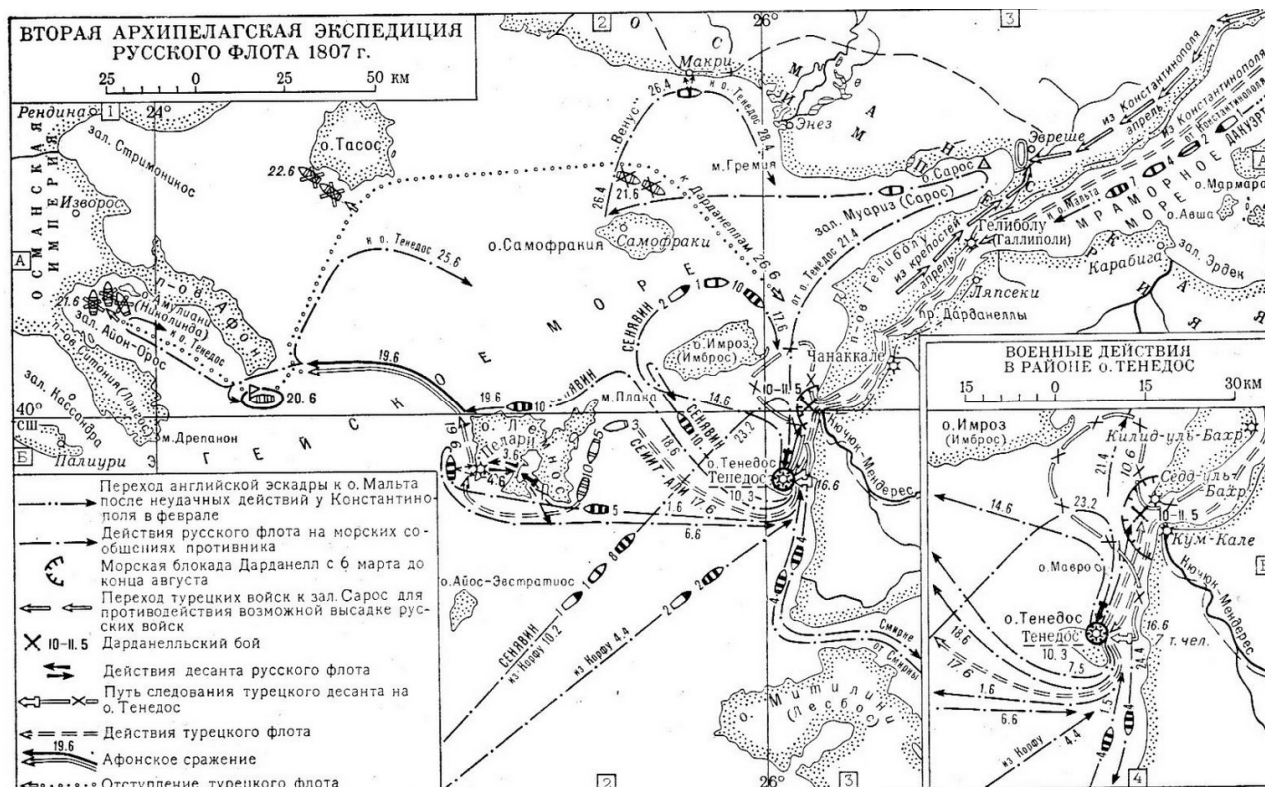
³ РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 46. Л. 60.

Руслень – площадка за бортом, к которой крепятся снасти, раскрепляющие мачты и стеньги с боков.

⁴ РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 46. Л. 53–53об.

ослаб от сильного ветра и качки, Фор-стень- и лось-штаги, также довольно пробегающего [бегучего такелажа – А.Л.] и парусов перервалось, Грот-марса-рей переломился <...> Пяртнерс у бушприта и бимс, к которому он прикреплен, по гнилости своей весьма неблагонадежны. Нижнюю палубу и весь корабль снаружи следует выконопатить, ибо при малейшей качке оказывается течь <...> Хотя из вышеписанных повреждений некоторые во время похода и исправлены, но не с надлежащею прочностью, а других никаких при корабле пособий сделать не можно»¹.

Как следствие, уже в начале кампании 1807 г., когда понадобилось направить силы против выступившей против России Османской империи, выбор у Д.Н. Сенявина был, прямо скажем, невелик. Из 15 линейных кораблей и линейных фрегатов один («Св. Михаил») вообще был небоеспособен, а пять («Азия», «Москва», «Св. Петр», «Св. Елена» и «Ярослав») имели серьезные проблемы с прочностью.



Вторая Архипелагская экспедиция Русского флота. 1807

После же напряженной весенне-летней кампании 1807 г. в Эгейском море ситуация и вовсе обострилась до предела. Во всяком случае, судя по ремонтной ведомости, составленной в Корфу в сентябре 1807 г. число кораблей с поломками и повреждениями явно увеличилось². Более того, командир корабля «Уриил» указал на опасность дальнейшего использования своего корабля в море при сохранении имеющегося артиллерийского вооружения.

«Сего месяца господин флота капитан-лейтенант Бортовик мне донес, – писал Сенявину капитан 2 ранга Быченский, – что от бывшего 20-го числа крепкого ветра и большого волнения, от качки в корпусе корабля найдены им в разных местах расслабления в членах, которые обще с господами вахтенными лейтенантами я осмотрел и нашел действительно в бимсах и кницах большую гнилость и многие расколовшими, а в каких местах В[аше] П[ревосходительство], при сем честь имею представить ведомость, из которой видеть можно, что корабль сей в рассуждении расслабления членов и немалой гнилости к предлежащему дальнейшему плаванью без большой опасности понести артиллерию не благонадежен»³.

Однако по-настоящему весь ужас ситуации проявился лишь во время перехода Сенявина по маршруту Корфу – Кронштадт, когда, застигнутые жестоким штормом, русские корабли едва смогли добраться лишь до столицы Португалии Лиссабона. Служивший на линейном корабле «Рафаил» мичман П.И. Панафидин вспоминал:

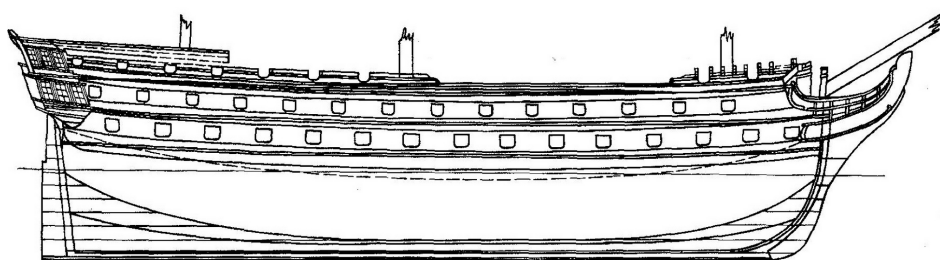
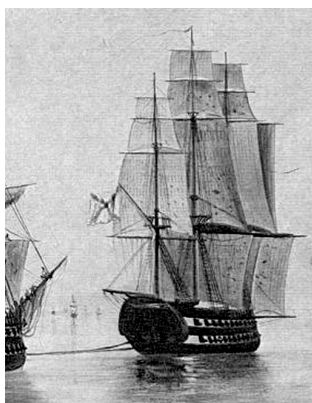
«В 10 часов ветер точно с такой же силой переменился. В 11 часов уже не было ни одного паруса: все рвало и даже штормовые стаксели не могли быть поставлены. Корабль от спорного волнения бросало с ужасной силою во все стороны. Не было места на корабле, куда бы не лилась вода, так что в моей каюте на кубрике я не нашел

¹ Там же. Л. 59–59 об.

Рудертост (рудер) – часть ахтерштевня (см. прим. 1 на с. 158), к которой крепится на петлях руль. *Штаги* – снасти, укрепляющие мачты спереди. *Пяртнерс* – отверстие в палубе или (как в данном случае) в переборке, через которое проходит мачта.

² РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 83. Л. 62–62 об.

³ Там же. Л. 55–55 об.



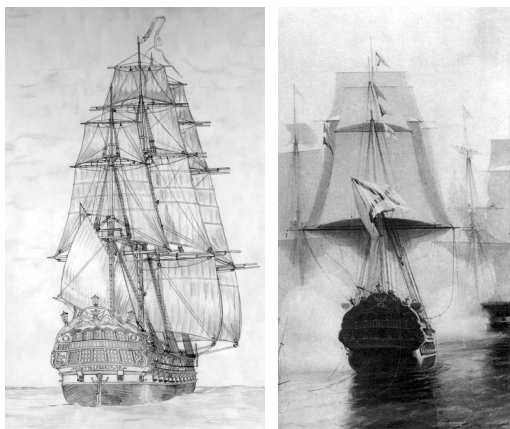
Линейный корабль типа «Селафаил»: слева – «Селафаил» буксирует плененный турецкий адмиральский линейный корабль «Сед-Эль-Бахр» (фрагмент картины А.П. Богомолова «Русский флот после Афинского сражения»); справа – с чертежа начала 1800-х гг.

где бы повесить свою койку. Едва только успел найти место не слишком мокрое, как в это время вижу с фонарем бегущего шкипера:

- Куда ты, Ефремыч?
- "В констапельскую".
- Что там сделалось?
- "Оторвало порты и несколько обшивных досок, и корабль при качке черпает воду!"

Можешь судить, как слова шкипера были ужасны: они произнесены как будто вестником гибели! Но что же было делать, как не отдаться в Милосердие Божие! Он не исчерпаем в своих милостях, и, скрепя сердце, с молитвою в душе, я лег в койку, чтобы собрать силы для вахты в 4 часа; сон не смыкал глаз. Это было в 2 часа 27 октября. Три обшивочные доски прорвали болты, которыми были прижаты к кораблю; вода лилась рекою в корабль; к довершению всего, корабль сделал перелом до такой степени, что транец лег на румпель, – румпелем нельзя было править, должно было по необходимости подтесать транец, чем мы невольно еще расслабляли скрепление [набора корабля. – А.Л.], а чтоб облегчить корму, то надобно спустить в трюм или бросить за борт несколько пушек; но при ужасной качке того и другого нельзя было сделать, и от того корабль более и более ломался. Все помпы были в действии и едва могли отливать воду. Искусный тиммерман и деятельный шкипер успели к 4 часам притянуть веревками обшивочные доски и пустоту набить паклею; течь не уменьшалась, но по крайней мере вода не лилась рекою¹.

Хватало повреждений и на кораблях «Селафаил», «Ретвизан», «Ярослав». В общем, чтобы «не подвергать вящей опасности эти корабли и сберечь остальные», Сенявин решил идти в Лиссабон², где ему и открылась вся плачевность состояния кораблей вверенной ему эскадры.



Линейный корабль «Твердый» (справа – фрагмент картины А.П. Боголюбова «Афонское сражение 19 июня 1807 г.», 1853)

«Во время бывшего в 26-й день сего месяца шторму, – указано в рапорте командира линейного корабля «Твердый» от 31 октября 1807 г., – на вверенном мне корабле оказались следующие повреждения: Все бимсы в клямсах сделали движение на ¼ дюйма; в орлоп-деке на правой стороне лопнули: одна висячая и одна лежачая книця; на гон-деке против середины корабля висячих книц на правой стороне две, на левой три сделали продольные трещины; на опор-деке переломились две висячие кницы. Рулевой погон на правой стороне у блока переломился. Ватервельсы во всех палубах сделали движение, и конопать из оных вышла. С гальюна решетчатые люки и дощатую настилку, покрытую свинцом, волнением выбило <...> На всех палубах и по наружную сторону корабля от сильной качки ослабла конопать. Течь в корабле простиралась от 1-го до 2-х дюйм в час³.

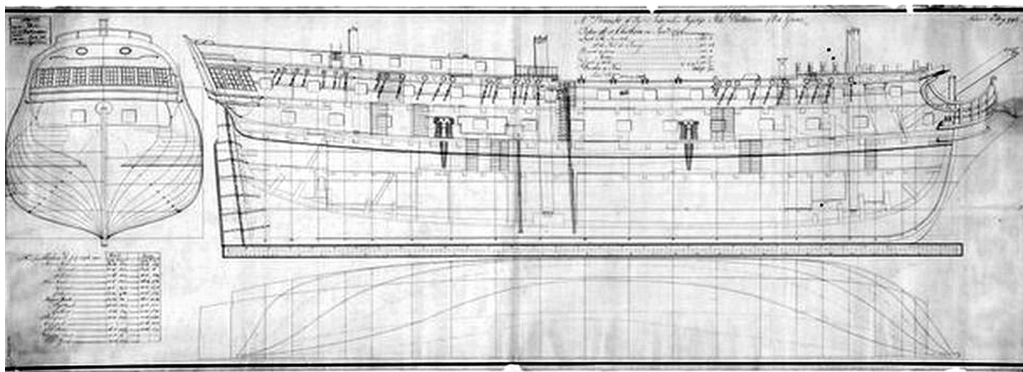
«В приключившихся повреждениях в порученном мне корабле сим честь имею [донести. – А.Л.], – рапортовал в тот же день командир «Св. Елень», – что сего месяца 26-го числа в ночи от крепкого ветра и большого волнения происходила боковая качка, от чего винтранец на правой стороне от конца на два фута переломился и и у оною ж транцевая книця на оной же стороне переломилась, от чего в том же месте с наружной стороны под контрами настоящей обшивки две доски и <...> карниз отошли от своих мест, почему

¹ Панафидин П.И. Письма морского офицера (1806 – 1809) // Морской сборник. 1916. № 4. С. 43–44.

² Транец – элемент набора кормовой оконечности корабля (поперечный брус). Тиммерман – старший корабельный плотник.

³ Шапиро А.Л. Адмирал Д.Н. Сенявин. М.: Воениздат, 1958. С. 264.

³ РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 83. Л. 63 – 63об. Клямсы – элемент набора корабля, опора для бимсов. Опор-дек (опор-дек), гон-дек и орлоп-дек – соответственно верхняя орудийная, нижняя орудийная и жилая палубы линейного корабля. Гальюн – решетчатый настил в носовой оконечности парусного корабля.



Оригинальная схема линейного корабля «Ретвизан» работы Ф. Чапмена.
Конец XVIII – начало XIX вв.



Линейный корабль «Ретвизан». Фрагмент картины К.В. Шаренберга, 1790

корабль и имел течь до 14 дюйм в час. Бимсов повредилось опер-дечных: с правой стороны два имеют продольные трещины, с левой стороны два посередине имеют насквозь трещины и один за гнильстью выходит из своего места. Под гон-деком на правой стороне висячих книц две имеют трещины и гнильсть. По наружности корабля с обеих сторон в бархоуте стыки и пазы ослабли, Внутри корабля ватер-вельсы и от оных в палубах из трех пазов конопать выжало вон, медной обшивки с обеих сторон несколько оторвало, шпульт-помпы судна совсем в употреблении не способны, а другая от большого употребления очень ослабла, а потому и мало выбирает воды Необыкновенная течь в корабле началась оказываться с 10-го числа и по 26-е число сего месяца во время крепких ветров доходила до 8-ми дюйм, которая примечена была в стыках. А ныне воды в корабль прибывает 3 дюйма в час»¹.

«В продолжении путешествия в Атлантическом море, – отмечал в рапорте от 30 октября командир корабля «Скорый», – сделались повреждения: у бушприта и грот-рея бугиля <...> ослабли, и деревья стали иметь движение, а у бушприта и пяртнарс расколело, грот-марса-рей получил трещину от середины сука к левому ноку на 9-ть фут. У камбузного котла дно прогорело и имеет течь <...> У штурвала пиллерс дал движение и отходит от места своего. Пазы на ватерлинии, бархоуты и выше по борту, от ватер-вельсов, верхнюю и нижнюю палубы, ют и бак должно выконопатить. Прибывание в корабль воды в бывшие крепкие ветры было от 17-ти дюйм до 24-х дюйм в один час <...> Вместо расколовших принципиальных некоторых блоков потребно новые, о чем для исправления к совершенному плаванию представляю»².

«С отбытия порученного мне корабля из Корфы, – цитируем мы рапорт командира «Селафаила» от того же числа, – воды в корабль прибывало по 4 дюйма в сутки, но во время крепкого ветра сентября 20 числа прибавилось до 15 дюйм в сутки, которая в продолжении крепких ветров и качки сего месяца с 9-го числа до капа [мыса – А.Л.] С.-Винцента умножилась до 6 дюйм в час, но при крепких ветрах от 18-го числа октября до 26-го числа по 12 и 15 дюйм в час, а особливо от 27-го числа увеличилась до 26 дюйм в час; при осматривании течи внутри корабля по галерее и в коридоре под галереей найдено: в шпациях между набором [в районе мидель-шпангоута – А.Л.] под кубриком видна была мокрота из чистой воды, которая в носовой и кормовой частях не усмотрена, а снаружи штыки [стыки – А.Л.] обшивки около бархоута разошлись и пенька вышла, также пазы наружной обшивки под медью разошлись, от чего против пазов медь сделала выпуклость и в некоторых местах медные листы отстали. Почему и полагаю течь в расширенные пазы и штыки [стыки – А.Л.] наружной обшивки, а также в болты в подводной серединной части, о чем В[ашему] П[ревосходительству] честь имею донести»³.

И, наконец, строчки из рапорта командира «Рафаила» от того же 30 октября:

«Сего месяца 26-го числа пополудни в 7 часов при бывшем крепком ундер-зейльном ветре в вверенном мне корабле «Рафаиле» оказалась вдруг течь, что едва могли успевать отливаться в кетельс- и шпульт-помпы; оная найдена ниже гон-дек-транцу, с обеих настоящие обшивные доски отошли от своих мест на 14 дюйм у всей кормовой части, из коих две переломлены. 27-го числа пополудни в 10 часов по уменьшении ветра открыли кормовые задние порты и делали возможные способности. И сверх оной еще найдено: в носу у штевня с левой стороны настоящая обшивка вышла из шпунтов. Фальшивую и медную обшивки волнением оторва-

¹ РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 83. Л. 70.

Винтранец – транец (см. прим. 1 на с. 160), на который опиралась вся верхняя часть кормы парусного корабля тех лет. *Помпа* – корабельный насос.

² РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 83. Л. 68.

Пиллерс – подпорка. *Ют* и *бак* – соответственно верхняя кормовая и носовая надстройки (и палубы этих надстроек).

³ РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 83. Л. 78–78 об.

Мидель-шпангоут – шпангоут (элемент поперечного набора корабля), расположенный на половине длины корабля. *Шпация* – промежуток между соседними шпангоутами.

ло, в стыках и пазах конопать выбило. Почему я, опасаясь, дабы не усилился ветер и не потерпеть большего бедствия, с господами офицерами сделал консилиум, и нашли за нужное для исправления поврежденней спуститься в ближайший порт <...> Вода тогда прибывала по 15 дюйм в час, а ныне она прибывает уменьшилась и прибывает по 8 дюйм. От помянутой кормовой течи вода пробиралась в брод-камеру и подмочило сухари, а затем какие еще имеются в корабле повреждения <...> честь имею представить ведомость <...> На опер- и гондек палубах ватер-вельсы и палубные доски от качки корабля висячими кницами от бисмов оторвало и приподняло кверху. На баке, шканцах и юте планшири имеют движение, ватер-вельсы и палубные доски висячими кницами подняло кверху, также и по шкафутам. По наружности корабля в подводной части с левой стороны фальшивую дощатую и медную обшивку ниже двух пазов совсем оторвало с носу и до кормы; а у форштевня в шпунтах и в настоящей обшивке в стыках и пазах от качки конопать выдавило; и в кормовой части ниже гондек-транцу с обеих сторон настоящие обшивные доски отошли от своих мест на 14 дюйм»¹.

Большинство кораблей Сенявину удалось привести в относительный порядок, но два – «Рафаил» и «Ярослав» – остались в составе эскадры лишь номинально: в случае выхода в море они, скорее всего, пошли бы ко дну². В итоге и без того ограниченные возможности Сенявина сократились еще больше – по существу, лишив его даже минимальных шансов на успех в случае открытого противоборства с блокировавшими Лиссабон британскими кораблями.

Таково было состояние корабельных сил 2-й Архипелагской экспедиции, сделавшее весьма непростыми будни русских моряков в 1805–1807 гг. и негативно повлиявшее на ход всей экспедиции. Сначала оно сократило возможности Сенявина по формированию эскадры для действий против турок. Затем, в ответственный момент сражения при Дарданеллах, обернулось выходом из строя линейного корабля «Ретвизан» (разрыв орудия причинил ряд повреждений и ранил 12 человек). Далее удручающее состояние кораблей заставило русского вице-адмирала зайти в Лиссабон и, наконец, сделало практически бесполезным сопротивление эскадры Сенявина англичанам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. 194. Оп. 1. Д. 46, 83.
2. Арцымович А. Д.Н.Сенявин. СПб., 1855.
3. Гончаров В. Адмирал Сенявин: Биограф. очерк с приложением записок адм. Д.Н. Сенявина. М.; Л.: Военно-морское издательство НКВМФ Союза ССР, 1945.
4. Давыдов Ю.В. Сенявин. М.: Молодая гвардия, 1972.
5. Дивин В., Фокеев К. Адмирал Д.Н. Сенявин. М.: Военно-Морское издательство Военно-Морского Министерства Союза ССР, 1952.
6. Лебедев А.А. Дарданеллы и Афон: за кулисами известных побед // Гангут. 2013. № 77. С. 21–41.
7. Лебедев А.А. Дарданеллы и Афон: за кулисами известных побед // Гангут. 2013. № 78. С. 26–52.
8. Лебедев А.А. К походу и бою готовы? СПб.: Гангут, 2015.
9. Лебедев А.А. Трафальгар и Афон. Размышления об итогах развития искусства проведения регулярных сражений парусных флотов. Ч. I // Гангут. 2010. № 59. С. 65–99.
10. Лебедев А.А. Трафальгар и Афон. Размышления об итогах развития искусства проведения регулярных сражений парусных флотов. Ч. II // Гангут. 2010. № 60. С. 13–45.
11. Мельников Г.М. Дневные морские записки, веденные на корабле «Уриил» во время плаванья его в Средиземном море, с эскадрой под начальством вице-адмирала Сенявина состоявшего. СПб.: Тип. Морского министерства, 1872.
12. Орлов А.А. Пребывание эскадры Д.Н.Сенявина в Англии в 1808 – 1809 гг. // Эпоха 1812 года: Исследования. Источники. Историография. Вып. III: К 200-летию Отечественной войны 1812 года. Труды Государственного Исторического музея. Вып. 142. М.: ГИМ, 2004. С. 7–26.
13. Панафидин П.И. Письма морского офицера (1806–1809) // Морской сборник. 1916. № 4. С. 1–46.
14. Плавание эскадры под начальством вице-адмирала Сенявина в Средиземноморье и возвращение команды ее в Россию, 1805–1809. Кронштадт, 1885.
15. Сацкий А.Г. Дмитрий Николаевич Сенявин // Вопросы истории. 2002. № 11. С. 73–98.
16. Скрицкий Н.В. Адмирал Сенявин. М.: Вече, 2013.
17. Тарле Е.В. Экспедиция адмирала Сенявина в Средиземном море (1805–1807 гг.) // Тарле Е.В. Сочинения: В 12 т. Т. 10. М.: Изд-во АН СССР, 1959. С. 233–357.
18. Шапиро А.Л. Адмирал Д.Н. Сенявин. М.: Воениздат, 1958.
19. Шапиро А.Л. Кампании русского флота на Средиземном море в 1805–1807 гг. и адмирал Д.Н. Сенявин. Дисс. ... д. ист. наук. М., 1951.
20. Daly R.W. "Operations of the Russian Navy during the Reign of Napoleon I." *Mariner's Mirror* 34.3 (1948): 169–183.
21. Roach E.E. "Anglo-Russian Relations from Austerlitz to Tilsit." *International History Review* 5.2 (1983): 181–200.
22. Robson M. "British Intervention in Portugal, 1793–1808." *Historical Research* 76.191 (2003): 93–107.

Цитирование по ГОСТ Р 7.0.11—2011:

Лебедев, А. А. Проблема технического состояния корабельных сил 2-й Архипелагской экспедиции (1805–1807 гг.). Малоизученный аспект блистательной экспедиции / А.А. Лебедев // *Пространство и Время*. — 2015. — № 3(21). — С. 157—162. Стационарный сетевой адрес: 2226-7271prov_st3-21.2015.53.

¹ РГАВМФ. Ф. 194. Оп. 1. Д. 83. Л. 83, 90.

Ундер-зейльный ветер – крепкий ветер, в который судно может нести только самые нижние паруса. *Шканцы* – нижняя кормовая надстройка (и ее палуба). *Планишь* – планка по верху фальшборта корабля. *Шкафуты* – в описываемое время – переходы вдоль бортов, соединяющие шканцы с баком (см. прим. 2 на с. 161).

² Шапиро А.Л. Указ. соч. С. 269.