

А. А. Лебедев

**ВЫБОРГСКОЕ СРАЖЕНИЕ 1790 г.
В СВЕТЕ ИЗВЕСТНОГО,
НО «НЕУДОБНОГО» ИСТОЧНИКА**

Едва ли в истории русского парусного флота найдется сражение столь же парадоксальное, как произошедшее в Выборгском заливе 22 июня 1790 г. С одной стороны, это одна из самых крупных побед за всю истории Российского флота, ознаменованная единственным случаем награждения отечественного адмирала орденом Св. Георгия I степени, с другой — сражение упущенных возможностей, в неиспользовании которых подавляющее большинство исследователей¹ единогласно обвиняет... исключительно кавалера указанного ордена В. Я. Чичагова. Обвиняет, старательно избегая целого ряда «неудобных» для себя источников, касающихся проблем состояния русского парусного флота в ходе русско-шведской войны 1788–1790 гг. Причем особенно достается «Запискам» П. В. Чичагова, данные которых не очень-то вписываются в созданную картину единственного виноватого. И это притом, что даже на судебном процессе принято выслушивать не только «сторону обвинения», но и «защиты», какой бы неудобной она ни была (если, конечно, процесс происходит в цивилизованных рамках).

О «неудобных» сведениях означенных «Записок» мы и попытаемся поразмышлять в данной статье, дабы не только создать максимально полную картину столь значимого для России сражения, но и понять причины тех или иных поступков самого В. Я. Чичагова. И начнем со сведений, касающихся состояния Балтийского флота в русско-шведской войне 1788–1790 гг. в целом, ибо только так можно понять обстановку, на фоне которой при-

шлось действовать означенному адмиралу. Тем более что раскладка получается более чем занятая.

Так, размышляя над итогами Гогландского сражения 1788 г., в котором, как известно, далеко не все капитаны поддержали С. К. Грейга даже при простой форме атаки линии против линии, В. Я. Чичагов «сожалел, что Грейг не заставил шведов начать атаку», поскольку, «по его мнению, результаты тогда были бы гораздо существеннее, так как наши капитаны не умеют атаковать на английский манер, неопытны в бою и недостаточно напрактиковались, а шведские командиры страдают теми же недостатками»².

«...27 и 28 мая, — читаем мы уже свидетельства В. Я. Чичагова, относящиеся уже к началу кампании 1789 г., — оба дня я занимался по данным ко мне рапортам от пришедших в Кронштадтской эскадре командиров кораблей, уравниванием на обеих эскадрах старослужащих матросов, тем паче, что *большая часть из оных кораблей наполнены были одними почти рекрутами, непривычными еще к морю, а, следовательно, и менее надежными для дела с неприятелем* (курсив наш. — А. Л.)...»³. Свидетельства, неприятный характер которых еще более усиливается после нижеследующих комментариев, данных уже по итогам Эландского сражения 1789 г.: «Встреча, произошедшая между двумя флотами, дает возможность судить о разрушительности русских кораблей, сравнительно с кораблями других стран, и, в особенности, английских, подвиги которых особенно известны, и которые в последнее время испытали необыкновенные удачи. Англичане обыкновенно начинают сражение, зарядив свои пушки тремя ядрами и мешком пуль для первого залпа; остальное время они стреляют двойными ядрами; на русских кораблях разорвало три пушки от заряда одним лишь ядром⁴, что навряд ли могло побудить к отважным, а в особенности, к безрассудным предприятиям»⁵.

Не менее интересны и сведения, касающиеся кампании 1790 г. Вот, например, результаты Красногорского сражения 23–24 мая 1790 г. для русских кораблей, полученные В. Я. Чичаговым от командующего Кронштадтской эскадрой вице-адмирала А. И. фон Круза: «На корабле “Владимир” пробит такелаж, правая сторона судна — в 7 местах, взорвало 2 пушки, убито от разрыва пушек 5, ранено 29, неприятельскими ядрами убито 2, ранено 5. На корабле “Св. Николай” сделаны пробоины в разных местах корпуса, такелаже, пушки дали трещины, повреждены колеса

и станки разбиты, убит 1, ранено 2... На "Всеславе" корпус поврежден в нескольких местах, такелаж перебит, у 4 пушек раскололась дульная часть, убито 1, ранено 3. На "Пантелеймоне" разорвало пушку, две получили трещины, третья сбита, убито при разрыве 2, ранено 10, неприятелем убито 7, ранено 9. На "Не тронь меня" — разорвало пушку, проломило палубу, испортилось 2 пушки, сбита пушка, станки повреждены, пробило корпус корабля, течь сильная, убито 1, ранено 2... На "Сысое Великом" пробоин 2, такелаж и паруса повреждены, разорвало пушку и палубу, разбило станок, ранено 41 человек... На "Эмерике" разорвало 2 пушки, испортило палубу, несколько пробоин, убито 10, ранено 26... На "Константине" 6 пробоин, пробита палуба, 10 пушек треснули, разбило станок, убитых 2, ранено 16...»⁶.

А вот следующие буквально за ними размышления уже о личном составе: «...Если капитаны кораблей и начальники отрядов были столь неопытны в сражениях, что еле могли держаться и управлять судами в открытом море, то настоящее положение флота среди банок и камней подвергалось еще большей опасности от их неопытности. Возлагать особые поручения на своих помощников адмирал не мог, так как они делали бы непременно упущения в прямых обязанностях... Из адмиралов один Круз мог бы помогать главнокомандующему в многочисленных заботах, но он разыгрывал роль соперника, не желающего быть под командой и требующего в жалобах себе независимой деятельности»⁷.

Раскладка, как говорилось, получается весьма колоритная, а главное, дающая, думается, вполне наглядное представление о мотивах отказа В. Я. Чичагова от наступательных действий против шведов накануне Выборгского сражения 1790 г.

Правда, неизбежно возникает вопрос: насколько данные о проблемах русского флота соответствовали действительности? Однако он практически сразу снимается, ибо даже поверхностного знакомства с источниками достаточно, чтобы понять отсутствие у В. Я. Чичагова даже минимального искажения ситуации.

Например, об острой нехватке личного состава и большом числе рекрутов на русских кораблях пишут даже такие открытые противники В. Я. Чичагова, как В. Ф. Головачев и Г. А. Гребенщикова. Вот данные последней относительно кампании 1789 г.: «Перед самым выходом в море, 22 мая 1789 г. А. Г. Спиридов направил В. Я. Чичагову рапорт, в котором докладывал, что из 500 человек

матросов на корабле “Дву-на-десять Апостолов” “не находится и третьей доли могущих исправлять матросскую должность”. Канониры, солдаты и большая половина рекрутов “в кратчайшее плавание от Кронштадта при тихих и благополучных ветрах едва исправляется с крайнею нуждою и от малейшего шквала едва исправиться могут”»⁸.

А вот ее же сведения о начале кампании 1790 г.

*Из данных о положении дел с лигным составом Балтийского флота.
Начало апреля 1790 г.*⁹

	По штату положено по числу 48 кораблей	По списку состоит	В комплект потребно	Больных
Адмиралов	3	1	2	1
Вице-адмиралов	4	4	–	–
Контр-адмиралов	5	6	–	–
Капитанов 1 и 2 ранга	50	50	–	1
Капитан-лейтенантов	248	233	15	5
Мичманов	388	88	300	4
Лекарей	81	51	30	2
Штурманов	146	115	31	–
Боцманов	145	122	23	–
Матросов 1 и 2 статьи	18836	14638	4198	2433

О том, как это коснулась эскадры В. Я. Чичагова накануне Выборгского сражения 1790 г., отлично показал В. Ю. Грибовский: «Представление об укомплектованности личным составом российского флота можно составить по данным для арьергардной дивизии вице-адмирала А. В. Мусина-Пушкина в составе блокирующего флота адмирала В. Я. Чичагова... На 5-е июня 1790 г. на этих кораблях состояло 5148 человек, по штату требовалось 6283, следовательно, некомплект составлял 1182 человека... Из 2906 матросов насчитывалось: матросов 1-й статьи – 32,3%, 2-й статьи старых – 35,3%, 2-й статьи рекрут – 32,4%. Из 450 морской артиллерии канониров: 1-й статьи – 15,6%, 2-й статьи старых – 44,4%,

2-й статьи из рекрут — 40%...»¹⁰. Комментарии, что называется, излишни.

Подтверждается информация и о растущем недоверии среди личного состава к возможностям собственной артиллерии, вызванном частыми разрывами собственных орудий. Во всяком случае, вот что писал А. В. Мусин-Пушкин В. Я. Чичагову 4 августа 1789 г.: «Рапортом мне командующий корабля “Св. Петра” господин флота капитан бригадирского ранга и кавалер Денисон объявляя, что из состоящих на его корабле осмифунтового калибра пушек во время сражения прошлого июля 15 числа с неприятельским флотом разорвало одну, а другая дала трещину, почему и все прочие того ж калибра пушки на случай следующего впредь сражения с неприятелем кажутся ему весьма сомнительны, к определенным при них для действия служителям наводить будет страх и робость...»¹¹. Впрочем, не менее показательными, представляются, данные о состоянии Ревельской эскадры накануне кампании 1790 г., сообщенные и Г. Кирхгофом. «Английский капитан, — писал, в частности, означенный автор, — покинувший Ревель на своем коммерческом судне в начале апреля, сообщил (шведам. — А. Л.), что в гавани находятся 8 линейных кораблей, из которых 3 трехдечных, и 6 фрегатов... *это офицеры не имеют особенного доверия к своей артиллерии, и считают шведскую лучше* (курсив наш. — А. Л.)»¹².

Наконец, немало данных и о проблемах, связанных с командным составом, свидетельством чему как результаты Гогландского сражения 1788 г., когда сразу несколько командиров и командующий арьергардом контр-адмирал М. П. Фондезин не выполнили приказа и по существу не вступили в бой, так и постоянные сетования даже высшего руководства страны в лице Г. А. Потемкина и А. А. Безбородко на отсутствие личностей¹³.

Наконец, совершенно не зря переживал В. Я. Чичагов и относительно опасности действий в мелководном Выборгском заливе, ибо сам был свидетелем того, как в гораздо более простой ситуации — в конце Ревельского сражения 1790 г. — его сигнал о выходе против шведского корабля, ставшего на мель у острова Вульф, двух фрегатов обернулся почти мгновенной посадкой на мель уже одного из них («Подражислава»), снимать который пришлось более четырех часов!¹⁴

Обратимся теперь к изучению самого сражения. Сразу выделим весьма примечательное свидетельство П. В. Чичагова о том,

что «отряд Повалишина должен был расположиться по более выпуклой дуге, дабы пушки имели лучший обстрел, и стрелять не по бортам, а по мачтам и снастям, чтобы отнять средству к движению». Причем стрелять подобным образом он должен был не «по своему почину», и даже не по логике развития событий, а согласно требованию самого В. Я. Чичагова!¹⁵

Момент крайне важный, ибо сумей контр-адмирал И. А. Повалишин повредить головные шведские корабли, и весь прорыв шведского флота был бы остановлен в самом начале. А возможности для этого у него имелись более чем прекрасные: сравнительно небольшие дистанции (до двух кабельтовых), выгодные для стрельбы по рангоуту, стационарное расположение кораблей, ведущих огонь по проходящим шведам, шанс концентрации огня сразу пяти линейных и одного бомбардирского корабля на одной точке.

В общем, момент-то важнейший, но попавший на страницы трудов лишь двух отечественных авторов А. С. Шишкова и С. А. Скрыгина¹⁶. Достоверность приказа не вызывает ни малейших сомнений, свидетельством чему хотя бы следующие строчки из приказа Д. Н. Сенявина по итогам Дарданельского сражения 1807 г.: «...судя по числу выстрелов, сделанных при сражении 10-го числа сего месяца, является, что пальба производилась или напротив данного мне предписания, то есть не стреляли по вооружению (что весьма было приметно, ибо турецкие корабли не токмо которой бы потерял мачту, ниже стеньгу, опричь что перебит был на заднем корабле фор-марса-драйреп и то под исход сражения) или комендоры, суетясь и в дыму, палили на авось, или действовали артиллерию несоразмерно на весьма длинном расстоянии...»¹⁷.

Однако вернемся к «Запискам» П. В. Чичагова, поскольку в них есть еще как минимум три весьма занятных эпизода, объединенные в следующем фрагменте: «Несмотря на своевременные приказы адмирала и неоднократно подтверждаемые сигналы, арьергардия, а затем авангардия опоздали к месту боя, всем нашим флотом обуяла какая-то фатальная неподвижность, и гребная флотилия бездействовала, пораженная почему-то неожиданной для них баталией. Только один корабль “Константин” из арьергардии Мусина-Пушкина успел попасть в сражение и, выказав полную неумелость командира, потерпел большой урон. Вот

причины прорыва шведов, и если командиры наши не сумели ответить неприятелю атакой, то возможно ли было решиться на самостоятельный натиск в заливе, переполненном камнями и банками»¹⁸.

Эпизоды, как видим, действительно занятные, а главное, более чем весомые в случае своего подтверждения. Подтверждения, которое вновь не заставляет себя долго ждать. Так, 74-пушечный линейный корабль «Царь Константин», подойдя к отряду И. А. Повалишина около 8 час. 45 мин., вполне мог, сцепившись с прорывающимися шведскими кораблями, закупорить северный фарватер, но вместо этого, как значится в его шканечном журнале, маневрировал настолько неудачно, что не только не помешал шведам, но еще и сам пострадал от них.

«В $\frac{3}{4}$ 9-го часа, — читаем мы, в частности, в означенном журнале, — подошел к кораблям “Принцу Густаву” и “Не тронь меня” на глубине 10 сажень, и стали на якорь и стало нас дрейфовать. Между тем, выпалено от нас со всех деков по прорвавшимся неприятельским кораблям из пушек, а как продрейфовало нас за корабль “Принц Густав” и от оною близко “Св. Петр” и палить уже из оных нам было не можно, а каната отдано было до 45 сажень, но еще дрейфовало и от неприятельских выстрелов перебило оба шпринга и у якоря канат повредило и остались совсем без действия за своими кораблями и за перебитием шпрингов. Корабля заворотить к неприятелю бортом нечем, а с шведских прорвавшихся 7 кораблей палили по нашему вдоль корпуса с кормы в ближней дистанции, [чем] чинили действительный вред кораблю и находились мы против ветра, а неприятель шел по линии бакштага... В начале 10 часа, предвидя недействия своего корабля против неприятеля, к тому ж по причине того, что якоря с борту спустить скоро не могли, да предвидя еще 2 шведских корабля мимо наших прорвались и следовали к нам, и чтоб не последовать между двух огней, отрубили канат и пошли к своей арьергардии и стали отпаливаться по прорвавшимся шведским 2 кораблям, а прорвавшиеся неприятельские корабли с прибавлением парусов следовали позади левее, а у нас за повреждением фор-стенги и пробегающего такелажа, парусов прибавить более не можно и строчили неприятеля с кормовых пушек. В $\frac{1}{4}$ 10-го часа за отдалением неприятельских кораблей прекратили пальбу...»¹⁹.

А вот ситуация по гребной флотилии вице-адмирала Т. Г. Козлянинова, точнее, по неисполнению ею приказа В. Я. Чичагова об ударе по тылам прорывавшихся в море шведов. «Король шведский и принц Зюдерманландский, — читаем, в частности, в записках С. А. Тучкова, — начальствуя обоими своими флотами, находясь со всех сторон в блокаде, решились пробиться сквозь флот адмирала Чичагова, дабы уйти пока в открытое море. Адмирал Чичагов, сведав о их намерении, прислал к командовавшему эскадрой нашей вице-адмиралу Козлянинову повеление, в котором написал ему следующее: когда увидите вы первый маяк, данный мною, снимитесь с якоря и сильно устремитесь на неприятеля, идя даже на abordаж, не дожидаетесь второго маяка; а если принудите вы меня зажечь третий, тогда строго будете ответственны за неисполнение повеления.

Повеление сие известно стало всей эскадре нашей потому, что прибывший с оным морской офицер, заехав на шебеку, рассказал вслух многим. По отъезде его, на другой день поутру часов в пять, услышали мы сильную канонаду шведского и российского флота. Сие побудило многих и даже самого начальника нашего прибыть на главную батарею, находившуюся на острове Транзунде. Мы смотрели спокойно на жестокую пальбу с обеих сторон, продолжавшуюся около трех часов, после чего заметили взрыв большого шведского корабля (т. е. около 10–10 часов 30 минут. — А. Л.), и вслед затем увидели мы маяк, данный Чичаговым. Каждый из нас с поспешностью бросился на свое судно и мы приготовились к снятию якорей. Но тщетно ждали мы сигнала о сем от нашего адмирала, более трех часов стояли мы без всякого действия, по прошествии которых увидели второй маяк. И сие ни к чему не побудило начальника нашего! В четыре часа пополудни зажжен был третий маяк. Тогда адмирал дал нам знак сняться с якорей и идти по фигуре, — то есть предписанным порядком о расположении судов... Вступив в большой пролив, едва могли мы видеть вдали паруса бегущих неприятельских кораблей и флот Чичагова, оные преследующий...»²⁰.

Наконец, находит свое подтверждение и явное промедление с началом выступления против шведов арьергарда под командованием вице-адмирала А. В. Мусина-Пушкина. «В $\frac{1}{4}$ 9 часа, — значит, например, в шканечном журнале линейного корабля “Двенадцать Апостолов”, — на корабле “Ростислав” сделан сигнал

арьергардии отрубить или выпустить канат и гнать к N-ду и кораблю “Константину” также выпустить канат, который в $\frac{1}{2}$ 9 часа, оборотясь в положение к N-ду, пошел к нашим 5-ти кораблям, производившим непрерывную пальбу по неприятелю. Мало спустя... еще повторен сигнал, чтоб арьергардии, перерубя или выпустив канат, гнать к NW-ду... В $\frac{3}{4}$ 9 часа приехал к нам с корабля “Ростислав” лейтенант Малеев, и объявил приказание адмирала, чтоб немедля отрубить канат и следовать к N-ду фарватеру для атакования неприятеля»²¹. Более того, согласно шканечному журналу линейного корабля «Царь Константин», в 9 часов А. В. Мусин-Пушкин вообще поднял сигнал «арьергардии гнать к ZW»²². И все это в то время, когда шведы на всех парусах прорывались мимо кораблей И. А. Повалишина, когда, по словам А. С. Шишкова, «довольно было трех или четырех залпов, дабы при великом числе несомых ими парусов изорвать их и перебить снасти» и тем самым, лишив «быстроты хода», позволить настичь «идушим позади» главным силам В. Я. Чичагова²³.

Проще говоря, как и отмечает в «Записках» П. В. Чичагов, поведение многих командиров и флагманов в ходе Выборгского сражения 1790 г. действительно оказалось далеко не лучшим. Причем ошибки, допущенные ими, были не менее серьезны, чем те, которые инкриминируются самому В. Я. Чичагову.

Так почему же означенные эпизоды остались уделом внимания лишь нескольких авторов (А. С. Шишкова, С. А. Скрыгина и А. В. Лукошкова), а эпизод с флотилией Т. Г. Козлянинова и вовсе оказался обойденным?²⁴ На наш взгляд, ответ более чем прост: назначить одного виновного оказалось гораздо удобнее. Во-первых, при подобном раскладе уходят в тень многочисленные проблемы, наличествовавшие в русском парусном флоте. Во-вторых, к рубежу XIX–XX вв. в исследовательской среде стараниями столь известных историков флота, как В. Ф. Головачев и Н. В. Новиков, окончательно победила линия сторонников С. К. Грейга (и одновременно противников В. Я. Чичагова). Она к тому же имела давние и прочные корни в военно-морской и политической среде²⁵. Как следствие, многие последующие авторы, сталкивавшиеся с необходимостью объяснять явно просматривавшиеся в действиях Балтийского флота нерешенные проблемы, предпочитали вместо всестороннего анализа прибегать к использованию позиции «проверенных временем»

авторитетов, тем более что она на первый взгляд кажется более чем убедительной: несмотря на наличие трудностей, С. К. Грейг ведь атаковал в Гогландском сражении, а В. Я. Чичагов только оборонялся.

Во всяком случае, совершенно не случайно Г. А. Гребенщикова, критикуя В. Я. Чичагова, предпочитает поиску собственных аргументов прибегать к подобным цитатам: «Некоторые современные авторы с восторгом рассуждают о грамотной позиционной войне, которую вел тогда этот адмирал. Такой взгляд резко контрастирует с оценками морских историков позапрошлого столетия, которые они дали практически всем действиям В. Я. Чичагова как в этой войне (русско-турецкой 1768–1774 гг. — А.Л.), так и в последующей, со шведами (1788–1790 гг. — А.Л.). Они характеризовали В. Я. Чичагова как опытного царедворца, но безынициативного флотоводца с отсутствием военного таланта, который за всю свою службу не выиграл ни одного сражения»²⁶.

Что следует из сказанного? Во-первых, совершенно точно не оправдание В. Я. Чичагова. Он в любом случае допустил немало ошибок и свою долю ответственности несет, по крайней мере, за то, что не выделил подвижной тактический резерв и слишком поздно снял с якорей главные силы. Во-вторых, это то, что всестороннего исследования действий русского корабельного флота в русско-шведской войне 1788–1790 гг. до сих пор не произведено. Даже рассмотренный нами небольшой сюжет наглядно показал преобладание принципа «охоты на ведьм», нежели стремление разбираться в системе содержания и использования военно-морских сил России, т. е. того, от чего и происходили основные проблемы.

¹ См., например: *Головатев В. Ф.* Действия русского флота во время войны со Швецией в 1788–1790 гг. Ч. I: Кампании 1788 и 1789 гг. СПб., 1871; *Новиков Н. В.* Шведская война 1788–1790 гг. // История российского флота. М., 2008; *Штенцель А.* История войн на море. СПб., 2002. Т. 1–2; *Доценко В. Д.* История военно-морского искусства: В 4 т. Т. IV: Действия флота против флота. СПб., 2006; *Гребенщикова Г. А.* 1. Балтийский флот в период правления Екатерины II. СПб., 2007; 2. Черноморский флот в период правления Екатерины II. СПб., 2012. Т. 1–2; *Махов С. П., Созаев Э. Б.* Все переломные сражения парусного флота. От Великой Армады до Трафальгара. М., 2011.

² *Чичагов П. В.* Записки. М., 2002. С. 199.

³ Там же. С. 249.

⁴ Речь идет об итогах участия линейного корабля «Дерись» в Эландском сражении. Тогда в итоге разрыва названного числа пушек на нем не только пострадала значительная часть экипажа, но и произошли серьезные разрушения, принудившие корабль выйти из линии (*Чигагов П. В.* Записки. С. 317).

⁵ *Чигагов П. В.* Записки. С. 412.

⁶ Там же. С. 459–460. Иными словами, за одно сражение разорвалось или треснуло более 25 орудий!

⁷ Там же. С. 465.

⁸ *Гребенищикова Г. А.* Балтийский флот в период правления Екатерины II. С. 614.

⁹ Там же. С. 633.

¹⁰ *Грибовский В. Ю.* Указ. соч. С. 64.

¹¹ РГА ВМФ. Ф. 200. Оп. 1. Д. 14. Л. 19.

¹² *Кирхгоф Г.* Влияние морской силы в Балтийском море на историю прибалтийских государств в 17 и 18 столетиях. СПб., 1908. С. 503.

¹³ *Широкопад А. Б.* Адмиралы и корсары Екатерины Великой. Звездный час русского флота. М., 2006. С. 255; Архив князя Воронцова. Кн. 13. С. 168.

¹⁴ РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1908. Л. 11.

¹⁵ *Чигагов П. В.* Записки. С. 514.

¹⁶ *Шишков А. С.* Военные действия российского флота против шведского в 1788–1790 гг. СПб., 1826. С. 217; *Скрягин С. А.* Военно-морские действия русского флота сто лет назад в 1790 году. СПб., 1890. С. 23.

¹⁷ История военно-морского искусства. М., 1954. Т. 2. С. 52.

¹⁸ *Чигагов П. В.* Записки. С. 515.

¹⁹ РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1899^а. Л. 9 об.

²⁰ Записки Сергея Александровича Тучкова, 1766–1808 гг. СПб., 1908. С. 56–57.

²¹ Материалы для истории русского флота. СПб., 1888. Ч. 14. С. 257.

²² РГА ВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 1899^а. Л. 9 об.

²³ *Шишков А. С.* Военные действия российского флота против шведского в 1788–1790 гг. С. 220.

²⁴ *Лукошков А. В.* Реконструкция Выборгского сражения 1790 года по материалам Российского государственного архива Военно-морского флота // Изучение памятников морской археологии. СПб., 1998. С. 19.

²⁵ *Кладо Н. Л.* Введение в курс военно-морского искусства. СПб., 1910. С. 385–386; *Лебедев А. А.* В. Я. Чигагов и его роль в истории русского парусного флота // Гангут. 2011. № 64. С. 31, 36.

²⁶ *Гребенищикова Г. А.* Черноморский флот в правление Екатерины II. Т. 1. С. 266.