

Андрей Чаплыгин

Крейсер «Аврора»



Москва
2017

УДК 623.822.3(47)
ББК 68.54
Ч-19

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *А. Заикина*

Чаплыгин, Андрей Викторович.

Ч-19 Крейсер «Аврора» / Андрей Чаплыгин. — Москва : Эксмо :
Яуза, 2017. — 64 с. — (Легендарные корабли).

ISBN 978-5-04-158548-8

25 октября (7 ноября) 1917 года из бакового орудия крейсера «Аврора» был произведен холостой выстрел, который стал сигналом для начала штурма Зимнего дворца.

К этому времени спущенный в 1900 году крейсер прошел славный путь. В 1904 году в составе 2-й Тихоокеанской эскадры корабль участвовал в Цусимском сражении, в 1907 году крейсер вошел в состав Гардемаринского отряда Балтийского флота и на его борту проходили подготовку будущие офицеры Российского императорского флота, а во время Первой мировой войны корабль участвовал в крейсерских операциях, прикрывал траление и оказывал поддержку сухопутным войскам.

После окончания Гражданской войны корабль вновь стал учебным судном. Во время Великой Отечественной войны орудия крейсера громили немцев на подступах к Ленинграду, а после войны, в 1948 году, крейсер стал музеем-памятником.

Предлагаемая книга — подробнейший рассказ о проектировании, строительстве и службе легендарного крейсера.

УДК 623.822.3(47)
ББК 68.54

ISBN 978-5-04-158548-8

© Чаплыгин А.В., 2017
© ООО «Издательство «Яуза», 2017
© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

СОДЕРЖАНИЕ

Проектирование	4
Постройка	9
Достройка и испытания	12
Описание конструкции крейсеров I ранга типа «Диана»	14
Корпус	14
Бронирование	14
Энергетическая установка	14
Вооружение	21
Системы и устройства	25
Обитаемость	25
Окраска	25
История службы	26
Первое плавание	26
Поход через три океана	27
Цусима	31
Манила и возвращение домой	36
В плаваниях с гардемаринами	40
Первая мировая война	44
Холостым выстрелом — в историю!	48
Снова плавучая парта	52
Великая Отечественная война	54
Корабль-памятник	56
Большой ремонт	58
После распада СССР	59
Оценка проекта	60

Проектирование

В январе 1878 года освободившие от турецкого ига Болгарию русские войска уже стояли у ворот Константинополя. С такой ситуацией никак не могли смириться британцы, которые немедленно приступили к формированию «Особой эскадры», предназначенной для атаки Кронштадта. До войны дело не дошло, но британские броненосцы во многом стали «козырной картой», вынудившей Россию пойти на большие уступки в ходе Берлинского конгресса. Страна остро нуждалась в способном постоять за интересы Родины океанском флоте...

В августе 1881 года приступило к работе созданное указом императора Александра III Особое совещание, перед которым была поставлена задача определить основы военно-морской доктрины и разработать программу судостроения на ближайшие 20 лет, до 1901 года. В зависимости от изменений военно-политической обстановки она неоднократно корректировалась. В частности, в 1895 году, в рамках очередных дополнений, и приняла решение о постройке трех крейсеров типа «Диана».

Дело в том, что в 1889 году германский кайзер Вильгельм II предпринял несколько попыток наладить дружественные отношения с Англией. Перед Россией отчетливо маячила перспектива иметь в числе потенциальных противников, кроме британского, ещё и германский флот. В качестве ответной меры последовало увеличение количества броненосцев в составе Балтийского флота до десяти единиц. Для обеспечения разведки и охранения требовалось и несколько быстроходных бронепалубных крейсеров.

На тот момент все крейсера русского флота представляли собой «истребители торговли» и были мало приспособлены для несения эскадренной службы. Такая ситуация заставила управляющего Морским министерством Н. М. Чихачева провести в 1891 году опрос среди адмиралов и специалистов Морского технического комитета (МТК) «о величине и свойствах разведчиков, нужных для нашего флота». Это событие и принято считать началом проектирования крейсеров типа «Диана». Однако обсуждение результатов и проработка тактико-технических характеристик проекта затянулись на три года, в течение которых военно-политическая обстановка значительно изменилась.

Пугавший военное руководство России англо-германский союз так и не состоялся, а грандиозные замыслы по созданию мощной эскадры на Балтийском море оказались непосильны для экономики страны. Крейсера-разведчики становились как бы ненужными, тем более что предполагалось «из экономии» возложить их задачи на мореходные канонерские лодки и минные крейсера.

Однако наступил очередной кризис в отношениях с Британской империей, обусловленный в этот раз противоречиями в разделении Средней Азии на зоны влияния. Не имея возможности противостоять Royal Navy в традиционном эскадренном бою, российское руководство традиционно делало ставку на воз-



Адмирал, генерал-адъютант Н. М. Чихачев — управляющий Морским министерством в 1888—1896 гг.

никшую сравнительно недавно идею крейсерской войны, тем более что действия, «Алабамы» — самого успешного рейдера Конфедерации были ещё свежи в памяти. Кроме того, под адмиралтейским шпилем хорошо помнили, насколько болезненно англичане восприняли в 1863/64 гг. угрозу рейдерских действий эскадр адмиралов С. С. Лесовского и А. А. Попова с американских баз. Считалось, что, действуя на британских океанских коммуникациях, более многочисленные и сильные русские крейсера способны причинить владычице морей столь большой экономический ущерб вследствие нарушения колониальной торговли, что продолжение войны станет невозможным.

Уверенность военно-морских кругов постепенно заразила практически все русское общество. Известный многим автор популярного перед Великой Отечественной войной романа «Первый удар» Николай Шпанов был в своём жанре далеко не первым. На полвека раньше известный моряк, государственный деятель, публицист и писатель-маринист Александр Егорович Конкевич опубликовал фантастическую повесть «Крейсер «Русская надежда», в которой описал успехи русского океанского крейсера в борьбе на британских коммуникациях, окончившаяся победой России и заключением выгодного мирного договора.

В конечном итоге, адмирал Н. М. Чихачев приказал разработать проект быстроходного бронепалубного океанского крейсера — очередного истребителя торговли. Циркуляром №2 от 2 марта 1894 года объявили конкурс. На первом этапе в двухмесячный срок от участников требовалось подготовить эскизный проект с пояснительной запиской. Во втором туре финалистам первого этапа следовало разработать подробную техническую документацию. Для победителей предназначались три премии в 2500, 1800 и 1000 рублей.

Требования к проектам ограничивали водоизмещение 8000 т, а осадку 7,3 м. Отдельно оговаривалось наличие деревянной и медной обшивки подводной части, а также скорость не менее 19 узлов.

Предусматривалось вооружение из расположенных в оконечностях двух 203-мм пушек и восьми 120-мм орудий, установленных побортно, причем требовалось преимущественное направление огня по носу и корме. Количество и расположение малокалиберной артиллерии полагалось достаточным для обеспечения круговой обороны от атаки миноносцев на дистанциях до 500 саженей (1066 м). Предусматривалось и минно-торпедное вооружение: три торпедных аппарата (из них два подводных) и мины заграждения.

В отношении бронирования требования к проекту предусматривали защиту всех жизненно важных элементов корабля в случае боя с крейсерами противника. Отдельно оговаривалась дополнительная защита котлов и машин угольными ямами. Нормальный запас угля рассчитывался на 9000 миль 10-узлового хода, полный — на 12000 миль.

Итоги первого тура конкурса подвели в октябре 1894 года. Из представленных девяти проектов, по мнению комиссии, отобрали три лучших. Первой премии была удостоена разработка под девизом «Порт Дуэ», второй — «Неуязвимый», третьей — «Труд». Раздав обещанные награды, проекты благополучно положили «под сукно». При формальном выполнении всех оговоренных ранее условий, в итоге, спроектированные корабли оказались, с одной стороны, слишком слабыми для борьбы с британскими «защитниками торговли» I класса, с другой — слишком большими и дорогими для боя с крейсерами II и III классов. К тому же противоречия с Лондоном удалось урегулировать дипломатическим путем.

Тем временем германский флот на Балтике продолжал стремительно усиливаться, а наличие постоянных трений между Берлином и Парижем, являвшимся в то время союзником России, заставляло рассматривать кайзеровский флот как потенциального противника.

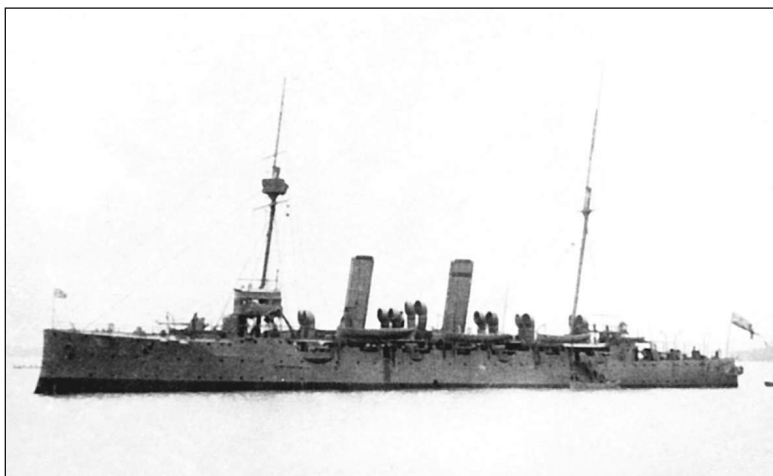
Судостроительную программу в очередной раз перекроили. Причем ситуацию с отставанием в достижении паритета сочли настолько критической, что, для экономии времени, решили не проводить традиционного для таких случаев конкурса. Адмирал Н.М. Чихачев просто поручил Бал-

тийскому судостроительному и механическому заводу разработать на базе прошлых конкурсных разработок новый проект, взяв за прототип британские крейсера II класса типа «Astraea» (водоизмещение 4360 т, скорость хода 19,5 узлов, вооружение — два 152-мм и шесть 120-мм орудий). В письме главного инспектора кораблестроения Н. Е. Кутейникова от 7 марта 1895 года, адресованному управляющему Балтийским заводом старшему судостроителю К. К. Ратнику, прямо указывалось: «к разработке проекта приступит немедленно, без какого-либо предварительного эскизного проекта».

Инженеры приступили к работе немедленно, несмотря на то что официальный наряд Главное управление кораблестроения и снабжения (ГУКиС) выдало только 7 апреля, и уже к 7 мая представили для рассмотрения в МТК эскизы, выполненные в трех вариантах: водоизмещением 4400, 4700 и 5600 т. В сопроводительном письме К. К. Ратник объяснял, что «Балтийский завод отступил от предписанного в качестве аналога английского крейсера «Астрея», поскольку среди других новейших крейсеров разных наций не представляет собой тип наиболее выгодный».

МТК одобрил эскизы и уже 11 мая представил их Главному начальнику Флота и Морского ведомства генерал-адмиралу великому князю Алексею Александровичу (брату Александра III). Дополнительно к ним приложили четвертый вариант проекта, разработанный в инициативном порядке на основе новейшего британского крейсера II класса «Talbot» (водоизмещение 5600 т, скорость хода 19,5 узлов, вооружение — шесть 152-мм, шесть 120-мм и восемь 76-мм орудий) под руководством К. К. Ратника и при участии младшего судостроителя В. М. Гредякина и младшего помощника судостроителя М. В. Шебакина.

Это был бронепалубный крейсер водоизмещением 6000 т и скоростью 20 узлов, вооруженный двумя 203-мм (на баке и юте), восемью 152-мм (по четыре на борт) и 27 57-мм скорострельными орудиями, а также тремя надводными торпедными аппаратами. Именно этот вариант и был одобрен генерал-



Британский бронепалубный крейсер «Тэлбот»

адмиралом с указанием заменить «8-дюймовые концевые орудия 6-дюймовыми». Великий князь считал, что новые 152-мм патронные (с зарядом в латунных гильзах) пушки благодаря более высокой дальности стрельбы, настильности траектории, меткости, бронепробиваемости и скорострельности, будут более эффективны на принятых в то время в русском флоте дистанциях боя в 4-6 км, чем старые 203-мм орудия с картузным заряданием.

В результате дальнейших работ, в конце июня 1885 года на рассмотрение МТК поступили чертежи крейсера водоизмещением 6080 т. Специалисты комитета высказали замечание по поводу излишней остойчивости и рекомендовали понизить метацентр. Специалисты Балтийского завода разработали новый теоретический чертеж, уменьшив ширину корпуса с 16,76 до 16,3 м, что уменьшило водоизмещение до 6006 т и сократило площади внутренних помещений. Это заставило МТК, после очередного обсуждения, направить на завод письмо с пожеланием увеличить внутренний объем корпуса, повысив водоизмещение до 6500 т, а также сделать обводы более полными в районе миделя и более острыми в оконечностях.

Через месяц Балтийский завод представил два новых варианта теоретического чертежа. Первый водоизмещением в 6500 т имел малую остойчивость и стесненные внутренние помещения. Этих недостатков был лишен второй вариант водоизмещением 6540 т, однако при проверке в МТК обнаружилось занижение водоизмещения на 90 т, которое фактически составило 6630 т. Его-то и передали в Опытный бассейн с целью определить потребную мощность механизмов для достижения 20-узлового хода при естественной тяге. В результате испытаний модели получили величину в 12 693 индикаторных сил (кстати, для варианта водоизмещением 6006 для достижения той же скорости требовалось 13 500 индикаторных сил). После исправления ошибок в расчетах продольной прочности проект утвердили.

Одновременно заручились полученным 4 октября согласием Общества Франко-Русских заводов на изготовление двух комплектов механизмов с трехваль-

ной энергетической установкой. Но уже через четыре дня, своим указанием от 8 ноября 1895 года управляющий Морским министерством потребовал применить двухвальную энергетическую установку. Он считал, что в стесненных условиях Балтийского театра маневренность должна считаться более приоритетным показателем, чем дальность плавания. А поток от третьего вента делал реакцию руля, при определенных положениях, значительно более вялой. В связи с этим энергетическую установку потребовали перепроектировать в кратчайшие сроки, обеспечив мощность не менее 11 300 индикаторных сил.

18 ноября 1895 года управляющий Морским министерством выдал Петербургскому порту наряд на постройку двух крейсеров — «Паллада» и «Диана». Строителем первого назначили старшего судостроителя П. Е. Андрющенко, второго — младшего судостроителя А. И. Мустафина.

Однако уже к 3 января 1896 года после ознакомления с отчетом морского агента (атташе) в Германии, в котором констатировался факт, что свои новейшие крейсера немцы, не опасаясь за снижение маневренности, проектируют трехвальными, Н. М. Чихачев вновь вернулся к идее трехвальной энергетической установки, о чем немедленно известили Общество Франко-Русских заводов.

Предварительный проект трехвальной энергетической установки МТК рассмотрел уже 5 февраля. Он состоял из трех паровых машин тройного расширения общей мощностью 12 500 индикаторных сил и 24 котлов Бельвиля, располагавшихся тремя группами по 8 котлов в трех котельных отделениях. Была предусмотрена возможность поступления пара к каждой машине от любой группе котлов. Первоначально две машины, вращающие бортовые валы планировали установить в одном отделении. Чтобы повысить непотопляемость и предупредить затопление всего машинного отделения, МТК потребовал установить продольную водонепроницаемую переборку. В итоге 21 сентября с Обществом Франко-Русских заводов заключили контракт на изготовление машин, котлов и вспомогательных механизмов для крейсеров «Диана» и «Паллада».

В начале 1896 года пересмотрели и состав вооружения. В первую очередь решили отказаться от чуждого для русского флота 57-мм калибра. 24 февраля председатель МТК вице-адмирал К. П. Пилкин предусмотрел следующий вариант вооружения: шесть 152-мм патронных пушек в 45 калибров со щитами, шесть 120-мм патронных пушек в 45 калибров, двадцать семь 47-мм одноствольных пушек Гочкиса, восемь 37-мм одноствольных пушек Гочкиса и две 63,5-мм десантные пушки Барановского. При этом не были решены вопросы, связанные с расположением этих орудий, что не позволяло определиться с размещением погребов и систем подачи снарядов.

Следующая попытка скорректировать вооружение была предпринята в апреле, когда в МТК поступили сведения о ха-



Германский крейсер «Герта»

рактических новых германских крейсеров II класса типа «Hertha» (водоизмещение 6389 т, скорость хода 18,5 узлов, вооружение — два 210-мм, восемь 150-мм и десять 88-мм орудий). На их фоне русские крейсера со своей более многочисленной, но малокалиберной артиллерией выглядели откровенно слабыми. К тому же выпуск 120-мм орудий к тому времени наладить так и не удалось, следовательно, перспективы установить их на крейсера приобретали весьма туманный характер. В результате управляющий Морским министерством распорядился рассмотреть возможность замены 47-мм пушек 75-миллиметровыми.

Первоначально хотели заменить пятнадцать 47-мм пушек десятью 75-мм, но артиллерийский отдел МТК настоял на замене всех двадцати семи 47-мм орудий, так как 75-миллиметровки, «почти не уступая в своей скорострельности 47-мм пушкам, могут быть употребляемые с больших дистанций против миноносков и легких крейсеров, и по своей настильности более метки. Поэтому представлялось бы желательным иметь на вновь строящихся крейсерах «Паллада» и «Диана» преимущественно орудия 75-мм калибра, за исключением устанавливаемых на марсе и на шлюпках, тем более что постановка этих пушек ведет к однообразию орудий, а следовательно, устраняет практические неудобства, вытекающие из разнокалиберности пушек».

Для лучшего понимания логики специалистов МТК следует отметить, что в том время в военно-морских кругах большой популярностью пользовалась теория, согласно которой, при поединке двух не имеющих бортового бронирования противников, преимущество будет иметь тот, что сможет обрушить на врага большую массу металла в единицу времени. Согласно тем же взглядам, новые 75-мм пушки в 50 калибров в силу высокой скорострельности, дальности стрельбы и снаряда с достаточно серьезным разрушительным действием идеально подходили на роль второго крейсерского калибра. Одновременно высокая скорострельность в сочетании с легкостью наведения позволяли использовать их (опять же по тогдашним представлениям) и в качестве противоминного калибра.

Наличие на германских крейсерах мощных 210-мм орудий с их 108-килограммовыми снарядами предполагалось компенсировать за счет более высокой скорострельности 6-дюймовок.

Таким образом, к маю 1896 года состав вооружения определили в десять 152-мм патронных 45-калиберных пушек Канэ, двадцать 75-мм 50-калиберных пушек Канэ на вертикальных станках системы штабс-капитана А. П. Меллера, восемь 37-мм одноствольных пушек Гочкиса и две 63,5-мм десантные пушки системы Барановского.

Шестидюймовые орудия располагались по одному на полубаке и юте в диаметральной плоскости и восемь на верхней палубе (по четыре на борт), причем с целью увеличения угла обстрела носовые пушки устанавливались на спонсонах. 75-мм орудия (по десять на борт) размещались на верхней и батареевой палубах. Четыре 37-мм пушки предполагалось установить на боевом фор-марсе, ещё по два — на носо-



Управляющий Балтийским заводом К.К.Ратник — один из авторов проекта крейсеров типа «Диана»

вом и кормовом мостиках. У 152-мм и 75-мм предусматривались броневые щиты.

В начале июня 1896 года, в дополнение к «Диане» и «Палладе», приняли решение о постройке третьего крейсера, получившего имя «Аврора», строителем которого назначили младшего судостроителя Э. Р. де Грофе.

Однако даже решение о строительстве уже фактически первой в истории русского судостроения серии из трех бронепалубных крейсеров не удержало военно-морское руководство от продолжения бесконечной череды исправлений и дополнений проекта. В частности, 11 ноября 1896 года строитель «Дианы» А. И. Мустафин подал на имя главного инспектора судостроения Н. Е. Кутейникова докладную записку, в которой сообщал об обнаружении перегрузки крейсера на 182,45 т против проекта. Для её устранения он предложил уменьшить запас угля и провизии до 800 т и 75 суток, соответственно, а также уменьшить до восьми число 152-мм орудий. Эти предложения утвердили 12 декабря на заседании МТК, причем также решили отказаться и от щитовой защиты орудий, хотя против последнего возражали артиллеристы, справедливо считая, что конечная экономия в 9,6 т (щиты 152-мм орудий весили в общей сложности 8 т, 75-мм — 1,6 т) не способна компенсировать всех отрицательных последствий отсутствия защиты для орудийной прислуги. С другой стороны, нашлось достаточное число специалистов,

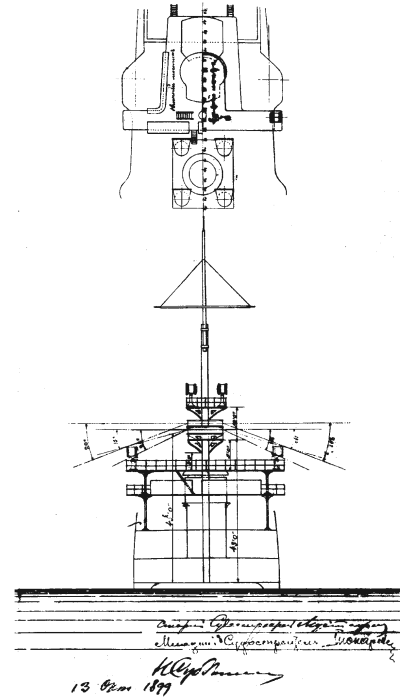
находивших, на основе опыта японо-китайской войны, тонкие противоосколочные щиты не только бесполезными, но и даже вредными. Наиболее серьезным из их доводов был следующий: снаряды, которые могли бы просто пролететь мимо орудия, при попадании в щит взрывались после его пробития, уничтожая расчет и повреждая орудие.

Дело в том, что такие доводы можно признать отчасти справедливыми лишь в отношении начиненных черным порохом снарядов, которые, действительно, при разрыве давали малое количество достаточно тяжелых осколков, вполне способных с легкостью пробить дюймовую броню щитов. Совершенно другой ситуация становилась в случае применения противником фугасных снарядов, начиненных взрывчатыми веществами вроде японской «шимозы», способных, взрываясь даже при ударе о воду, порождать массу мелких осколков, беспощадно выкашивающих лишние какие бы то ни было, даже самой легкой, защиты расчеты. В ходе русско-японской войны такая «плюшкинская» экономия обернулась большой кровью русских моряков.

Пока на совещаниях МТК спорили о вооружении крейсеров, германская угроза потеряла свою остроту по причине переориентирования вектора политики кайзера в сторону Дальнего Востока. Вновь в качестве основного потенциального противника стали рассматривать Великобританию и её нового союзника — Японию. Поэтому к сокращению числа пушек главного калибра, а также дальности плавания военно-морское руководство отнеслось весьма спокойно. Ведь «на бумаге» проект превосходил любой британский крейсер II ранга, а открывшаяся возможность использования военно-морских баз союзной Франции позволяла закрыть глаза на снижение дальности плавания.

Уже после начала постройки, в начале 1896 года, специалисты МТК пришли к выводу, что расположе-

ние торпедного вооружения не соответствует мировому опыту. Японо-китайская война показала, что даже одного попадания в заряженный надводный торпедный аппарат достаточно для вывода корабля из строя, а зачастую и его полного уничтожения. Бортонные аппараты сразу же распорядились опустить ниже ватерлинии. Носовую же трубу тоже попытались разместить под таранным выступом, но узнав, что штевни уже изготавливаются, от этой идеи отказались.



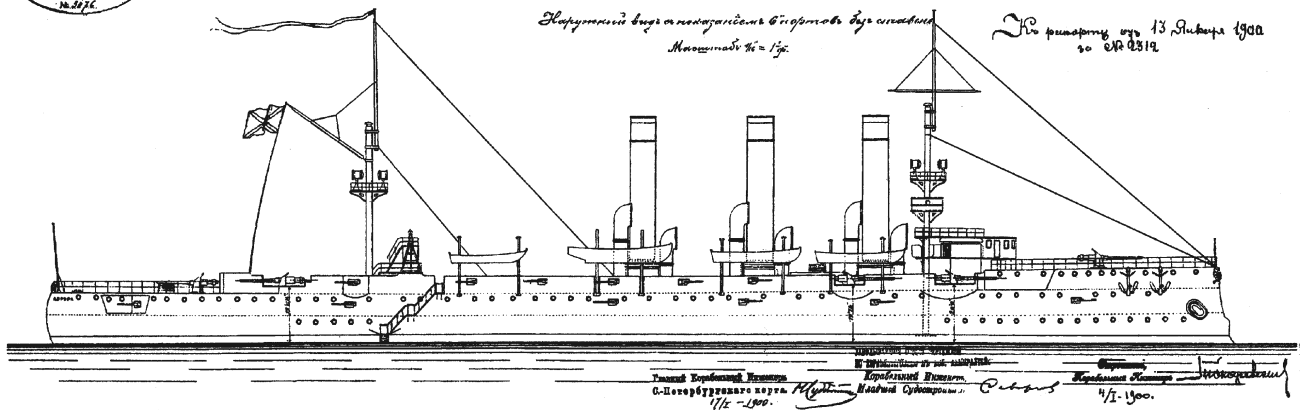
Крейсер типа «Диана»: боковой вид и план носового мостика по первоначальному проекту, 1899 г.



Крейсера 1 ранга Морской Палады «Диана»

Нордманский тип с 6 орудиями в 6-дюймовых башнях
Максимальная скорость 17 уз.

По проекту от 13 Января 1900
№ 2112



Постройка

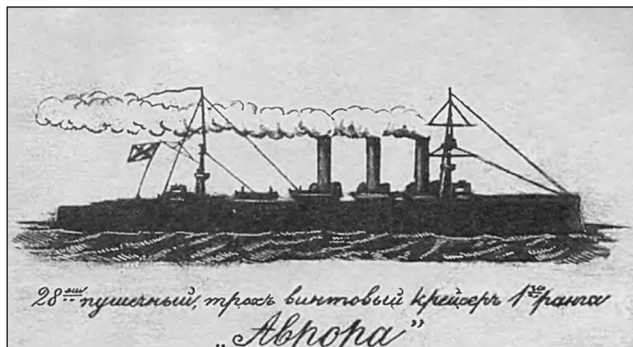
Постройку начали летом 1896 года вопреки желанию управляющего Морским министерством приступить «не раньше, как по окончании изготовления всех главнейших чертежей... как общих, так и деталей». В спешном порядке решались вопросы заказа штевной, рулевых рам и палубной брони.

МТК придерживался мнения, что являющаяся единственной защитой крейсер палубная броня должна быть изготовлена из экстрамягкой никелевой стали, производство которой в России ещё не было освоено. Поэтому в качестве контрагента рекомендовали французскую фирму «Châtillon-Commentry», чьи броневые плиты при испытании на морском Охтинском полигоне выдерживали без образования трещин по 6–7 касательных попаданий 152-мм бронебойных снарядов. По данным «Всепоподданнейшего отчета по морскому ведомству за 1897–1900 годы», заказ для трех крейсеров 1354,5 т брони по цене в 1601 франк 25 сантимов за 1000 кг фактической массы обошелся казне в 890 477 рублей 50 копеек. А вот хромоникелевую броню для защиты кожухов котельных отделений и элеваторов подачи боезапаса заказали Адмиралтейским Ижорским заводам. Этому же предприятию достался и заказ на выделку станových и запасных адмиралтейских якорей.

Чтобы снизить стоимость постройки крейсеров, контракты с частными заводами заключались исключительно на конкурсной основе, но зачастую эта мера не оказывала желаемого действия. В качестве иллюстрации можно привести историю с торгами на изготовление водонепроницаемых крышек и дверей. Их средняя рыночная цена составляла примерно 3 рубля 58 копеек за пуд. В то же время ценовые предложения участников конкурса колебались от 10 до 25 рублей, при незначительной разнице в сроках изготовления, ибо идея «распила бюджета» и в то время пользовалась отменной популярностью.

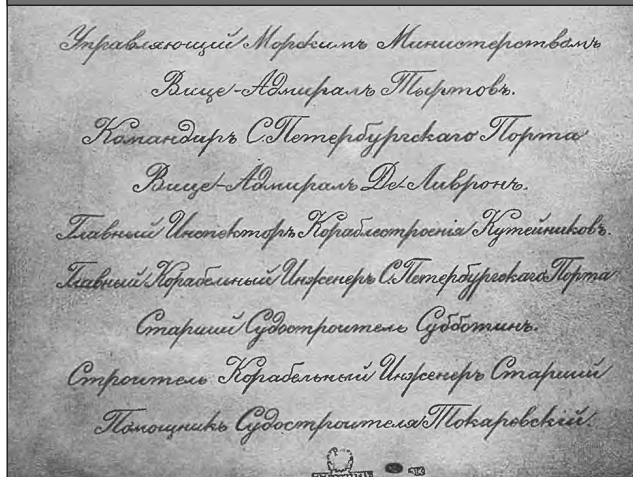
Одновременно с заключением контрактов на поставку всего необходимого для постройки шел процесс подбора имени для третьего корабля в серии. В России это было исключительно прерогативой монарха. Николаю II был предложен «Список для выбора наименования строящемуся крейсеру в 6630 т водоизмещения», в котором значились следующие варианты: «Аврора», «Наяда», «Гелиона», «Юнона», «Психея», «Аскольд», «Варяг», «Богатырь», «Боярин», «Полкан», «Нептун». Пометка на полях карандашом засвидетельствовала Высочайший выбор в пользу имени «Аврора». Так крейсер обрел имя, с которым ему и предстояло стать легендой, а вся серия получила названия, объединенные одной идеей – в память прославивших себя службой на Дальнем Востоке русских фрегатов.

Торжественную церемонию закладки всех трех «богинь» с участием генерал-адмирала Алексея Александровича провели в один день, 23 мая 1897 года, спустя много месяцев после фактического начала постройки. На «Авроре» серебряную закладную доску закрепили первой, примерно в 10.30 утра, предвари-



*28-пушечный, трех-выстрельный крейсер 1-го ранга
„Аврора“*

**Лицевая и оборотная стороны закладной доски
крейсера «Аврора»**



тельно проведя в присутствии администрации, инженеров и мастеровых молебен с окроплением стапеля святой водой. Впервые на корабле подняли кормовой флаг и гюйс.

8 августа между ГУКиС и Общество Франко-Русских заводов подписали контракт на изготовление для «Авроры» энергетической установки. Её стоимость, с учетом монтажных работ, оценили 2 275 560 рублей, что стало на 60 440 рублей дешевле, чем для «Дианы» и «Паллады». С разрешения ГУКиС часть деталей заказали во Франции. В частности, коленчатые, промежуточные, упорные, дейвудные и концевые валы заказали фирме «Saint-Chamond».

Серьезными факторами, тормозившими постройку, оставались медленная разработка чертежей и длительный период их согласования в различных инстанциях. Кроме того, в проект продолжали вносить бесконечные усовершенствования. Инициаторами многих из них стали назначенные на корабли офицеры.

Командир «Паллады» капитан I ранга А. Р. Родионов считал, что крейсера совершенно беззащитны с кормовых курсовых углов. С целью ликвидации этого недостатка он предложил переместить бортовые 152-мм орудия с 98-го на 111-й шпангоут.

