

РОМАН ВЛАДИМИРОВ

**БРОНЕНОСЦЫ ТИПА
«ШАРЛЕМАНЬ», «ЙЕНА»
и «СЮФФРЕН»**

**ПЕРВЫЕ «ФРАНЦУЗЫ»
С ДВУХОРУДИЙНЫМИ БАШНЯМИ
ГЛАВНОГО КАЛИБРА**



Москва
2021

В оформлении переплета использована иллюстрация *А. Глухова*

Владимиров, Роман Владимирович.
В57 Броненосцы типа «Шарлемань», «Йена» и «Сюффрен» : первые «французы» с двухорудийными башнями главного калибра / Роман Владимиров. — Москва : Яуза : Эксмо, 2021. — 256 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-521-86607-6

12 марта 1907 г. из кормового погреба стоявшего в доке Тулона броненосца «Йена» (Iena) повалил дым. Пламя быстро приблизилось к 305-мм зарядам, и после серии страшных взрывов корабль превратился в груды металла, унеся жизни 118 моряков... «Йена» была развитием кораблей типа «Шарлемань» (Charlemagne), ставших первыми французскими эскадренными броненосцами, использовавшими общепринятую на других флотах схему размещения орудий главного калибра в двухорудийных башнях. В 1894—1900 гг. построили три броненосца типа «Шарлемань» («Шарлемань», «Сен-Луи», «Голуа»), которые имели типичную для «французов» защиту: поясная броня возвышалась над ватерлинией всего лишь на один метр, и малейший крен в бою мог вызвать затопление корабля через пробоины в незащищенной обшивке. Устранить недостатки были призваны новые и более мощные «Йена» и «Сюффрен». Несмотря на то что к 1914 г. броненосцы типа «Шарлемань» уже порядком устарели, они активно действовали на Средиземном море в Первую мировую. «Шарлемань» и «Сен-Луи» благополучно воевали в Дарданелльской операции и на Солоникском фронте. «Сюффрен» и «Голуа» сильно пострадали у Дарданелл от огня турецких береговых батарей, а вернувшись в строй, затонули от торпед германских субмарин.

Эта книга впервые во всех деталях восстанавливает историю создания, описывает конструкцию, службу и боевое применение знаменитых французских броненосцев программы 1894 г. Издание иллюстрировано множеством эксклюзивных фотографий и чертежей.

**УДК 623.82(091)(44)
ББК 68.54**

ISBN 978-5-521-86607-6

© Владимир Р.В., 2021
© Издательство «Эксмо», 2021
© Издательство «Яуза», 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ	
Проектирование броненосцев типа «Шарлемань»	6
Проектирование броненосца «Иена»	13
Проектирование броненосца «Измененный «Иена»	18
РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНОВ	
Постройка броненосцев типа «Шарлемань»	22
Строительство «Иена»	27
Постройка броненосца «Сюффрен»	32
Стоимость броненосцев	35
ИСПЫТАНИЯ	
Броненосцы типа «Шарлемань»	36
«Иена»	40
«Сюффрен»	43
УСТРОЙСТВО БРОНЕНОСЦЕВ	
Корпус	47
Общее расположение	64
Бронирование	86
Артиллерия главного калибра	94
Средняя и малокалиберная артиллерия	102
Погреба боезапаса	112
Артиллерийские приборы и прицелы	113
Торпедное вооружение	116
Силовая установка	118
Вспомогательное оборудование	125
Экипаж	138
Окраска	139
СЛУЖБА БРОНЕНОСЦЕВ	
В мирные годы	140
Великая война	199
Последние годы	224
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	229
Приложение 1. Гибель броненосца «Иена»	232
Приложение 2. Распределение броненосцев по соединениям	253



В в е р х у:
эскадренные броненосцы «Голуа» и «Сен-Луи» в море (коллаж А.Б. Чернова)

В н и з у:
эскадренный броненосец «Сюффрен» на Большом Тулонском рейде, 1904 г. (фото Мариуса Бара)



ВВЕДЕНИЕ

На рубеже 80–90-х годов XIX века во Франции полагали, что основной внешней угрозой для страны являлись страны Тройственного союза. Во французском флоте в то время господствовала доктрина «Молодой школы», которая не отводила броненосцам главенствующей роли в будущей войне на море. Тем не менее Верховный Совет Флота, стараясь учесть все возможные угрозы, 22 ноября 1889 г. одобрил обширную программу усиления флота. Ее основой стал принцип, который можно было сформулировать следующим образом: *«Количество боевых единиц французского флота должно быть равным таковому у соединенного флота Тройственного союза»*. Общее количество броненосцев по программе следовало довести до 24 вымпелов. Для этого в течение следующих десяти лет, в дополнение к уже начатым постройкой, требовалось построить еще 10 броненосцев. Эта программа не была одобрена парламентом, но, как известно, по ежегодным ассигнованиям в течение трех последующих лет были заложены первые пять броненосцев, условно относимых к типу «Шарль Мартель».

Последующие события показали, что подобный шаг дал хороший повод определенным кругам в Англии настроить общественное мнение на необходимость очередного усиления Королевского флота, и в 1893 г. там была принята так называемая

«Программа Спенсера», по масштабам сопоставимая с известным «Актом о военно-морской обороне» 1889 г. В связи с этим уже во Франции парламентский Комитет по бюджету, в свою очередь, выразил озабоченность в отношении силы французского флота и потребовал принять соответствующие меры, направленные на его дальнейшее усиление.

Ответом руководства флота на требования Комитета по бюджету стала новая Программа 1894 г., заменившая Программу 1890 г. Однако действия англичан стали всего лишь внешним поводом. Своим острием новая программа была по-прежнему направлена против Тройственного союза. По ней, в частности, планировалось построить пять броненосцев, перешедших в новую программу из предыдущей. Это было число, необходимое для доведения общего числа кораблей этого класса до 24. Однако и на этот раз парламент предложенную Программу не утвердил и по ежегодным ассигнованиям первоначально в 1894–1896 гг. заложили только три корабля этого класса типа «Шарлемань»¹ («Шарлемань», «Сен-Луи» и «Голуа»), за которыми в январе 1898 г. последовал «Иена». Завершал Программу 1894 г. броненосец «Сюффрен», заложенный в январе 1899 г. Все эти корабли были спроектированы по проекту инженера-кораблестроителя Тибодье.

¹ Первоначально их планировали закладывать по ежегодным программам начиная с 1892 г.

В основу настоящей работы положены следующие издания и публикации: P. Caresse «Les cuirasses de la classe «Charlemagne»; «Histoire des cuirasses d'escadre «Iena» et «Suffren»; «Conway's all the World's Fighting Ships 1860–1905»; T. Ropp «The Development of a Modern Navy. French naval policy 1871–1904»; N. Friedman «Naval Weapons of World War One»; A. Preston «Battleships of World War I»; Ю. Корбетт «Операции британского флота в мировую войну»; «Флот в Первой мировой войне» (т.2); материалы интернет-сайта servisehistorique.sga.defense.gouv.fr.

Использованы следующие сокращения: ВВ — взрывчатое вещество; ГК — главный калибр; ДП — диаметральной плоскость; КВЛ — конструктивная ватерлиния; ПЛ — подводная лодка; ПМ — паровая машина; СУ — силовая установка; ТА — торпедный аппарат; ЦВД — цилиндр высокого давления; ЦНД — цилиндр низкого давления; ЦСД — цилиндр среднего давления.

ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектирование броненосцев типа «Шарлемань»

После начала строительства пяти броненосцев по Программе 1890 г. — «Шарль Мартель», «Жоригиберри», «Карно», «Массена» и «Буве» — Морской министр 25 июня 1892 г. адресовал на имя главы Совета по работам (в переводе на русский язык может также именоваться Строительным советом) письмо, в котором содержалось указание начать разработку требований к новому броненосцу. Министр также информировал о решении, в соответствии с которым следовало изыскать возможности по размещению артиллерии главного калибра, принятой для броненосцев «Шарль Мартель» и «Карно», выше над уровнем ватерлинии, но при этом стараться всемерно экономить вес по этой статье нагрузки. Кроме того, министр высказал мнение, что оба 305-мм² и оба 274-мм орудия должны были размещаться в двухорудийных установках в диаметральной плоскости корабля. 305-мм установка должна была устанавливаться в носовой части, а 274-мм — в кормовой, причем обе установки могли быть либо башенными, либо барбетными. И если при подобном размещении главной артиллерии удалось бы сэкономить вес, то его следовало направить на установку орудий единого калибра. Средняя артиллерия, по мнению министра, должна была включать:

- 10 × 138-мм скорострельных орудий в батарее;
- 6 × 100-мм скорострельных орудий на надстройках;
- 18 × 65-мм скорострельных пушек;
- 14 × 37-мм скорострельных пушек;
- 6 × 37-мм пушек-револьверов.

В отношении бронирования в письме говорилось, что оно должно быть аналогичным примененному на последнем типе броненосца, вариант которого после рассмотрения Советом был утвержден Морским министром. Но и здесь от Совета требовалось изучить возможности по снижению веса, что в итоге могло бы уменьшить стоимость новых кораблей. В этой связи министр допускал отказ от бронирования носовой и кормовой частей корпуса по примеру англичан, которые пошли на подобный шаг на своих новейших броненосцах типа «Ройал Соверен». Наибольшая толщина брони должна была составлять не менее 400 мм. Верхняя кромка главного пояса должна была возвышаться над уровнем КВЛ на 200 мм. Толщина верхней или

главной бронепалубы — 90 мм, нижней бронепалубы или отражательной — 40 мм, бронирование обеих башен главного калибра — 400 мм, толщина стенок коффердамов — 30 мм.

Максимальная скорость при *активной тяге* [вероятно, имеется в виду «форсированная тяга». — P.B.] не должна была быть менее 18 уз, а при естественной тяге — не менее 17 уз.

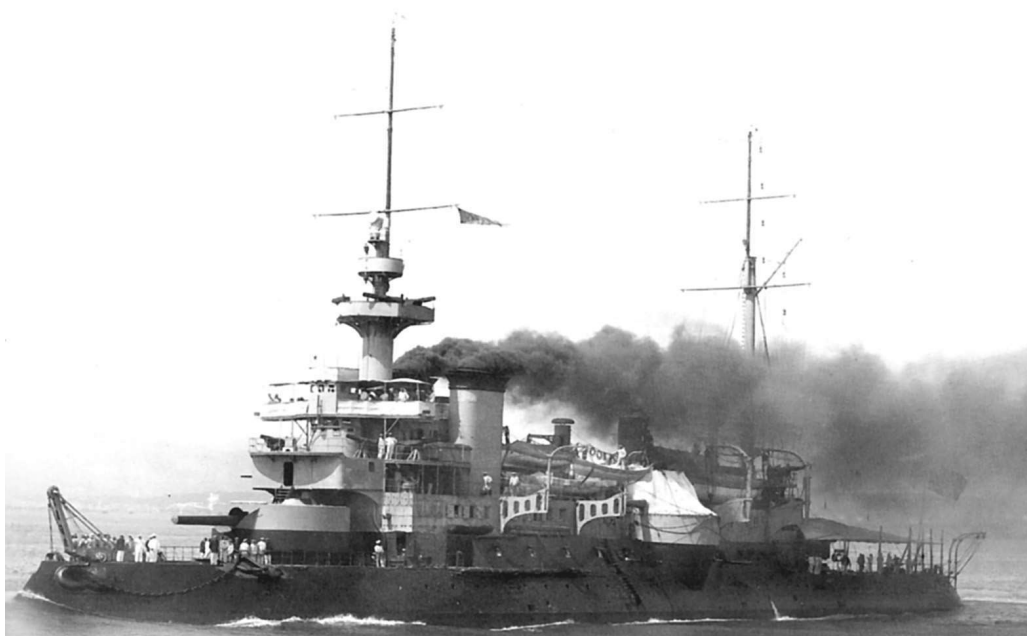
При нормальном запасе топлива район плавания должен был составлять 4000 морских миль. В перегруз корабль должен иметь возможность брать столько топлива, чтобы район плавания 10-узловым ходом составлял 6000 миль.

2 августа 1892 г. состоялось первое заседание Совета по будущему броненосцу. На основе данных, приведенных в письме министра, 1-я и 2-я секции Технического департамента приступили к определению более точных характеристик. В первую очередь определили водоизмещение. По расчетам, оно составило 10 600 т. Памятуя о необходимости всемерно экономить вес, большинство участников совещания высказались в пользу двухорудийных установок главного калибра.

В отношении главной артиллерии участники отметили необходимость не уменьшать калибр орудий ниже 305 мм, поскольку последние могут наносить серьезные повреждения и пробивать основное бронирование вражеских броненосцев на больших дистанциях, чем 274-мм. В то время французские специалисты придерживались мнения, что 274-мм снаряд с 2000 м при угле встречи с броней 30° не сможет пробить защиту толщиной 400 мм, а по имевшимся в то время у французов сведениям, толщина защиты английских броненосцев типа «Ройал Соверен» составляла от 430 до 450 мм. Вместе с тем на коротких дистанциях применение 274-мм орудий в кормовой установке признавалось вполне достаточным для действия против надстроек вражеских кораблей. В итоге для единообразия главного калибра было предложено вместо 274-мм орудий установить 305-мм и в кормовой башне. Правда, все отдавали себе отчет, что это вело к многотонной перегрузке.

В качестве среднего калибра было решено установить 138-мм орудийные установки, но их тип и размещение принципиально отличались от принятых на бро-

² До Первой мировой войны во французском флоте калибр орудий свыше 100 мм было принято выражать в сантиметрах, а начиная со 100 мм и ниже — в миллиметрах. Однако для единообразия в настоящей работе калибр всех орудий выражается в мм с округлением до целого. Например, 138,6 мм = 138 мм.



В начале 1890-х гг. в строй французского флота вошли четыре броненосца, прозванных «гранд-отелями» или «плавучими замками». Их главная артиллерия состояла из двух 340-мм и двух 274-мм орудий, размещавшихся в одноорудийных башнях по ромбовидной схеме. Первым из них был «Ош»...

неносцах условного типа «Шарль Мартель». В качестве *второго среднего калибра* на новый броненосец решили установить 100-мм орудия. Число стволов обоих средних калибров — шестнадцать — соответствовало указаниям морского министра. На подобное увеличение числа стволов средней артиллерии французы пошли по двум причинам.

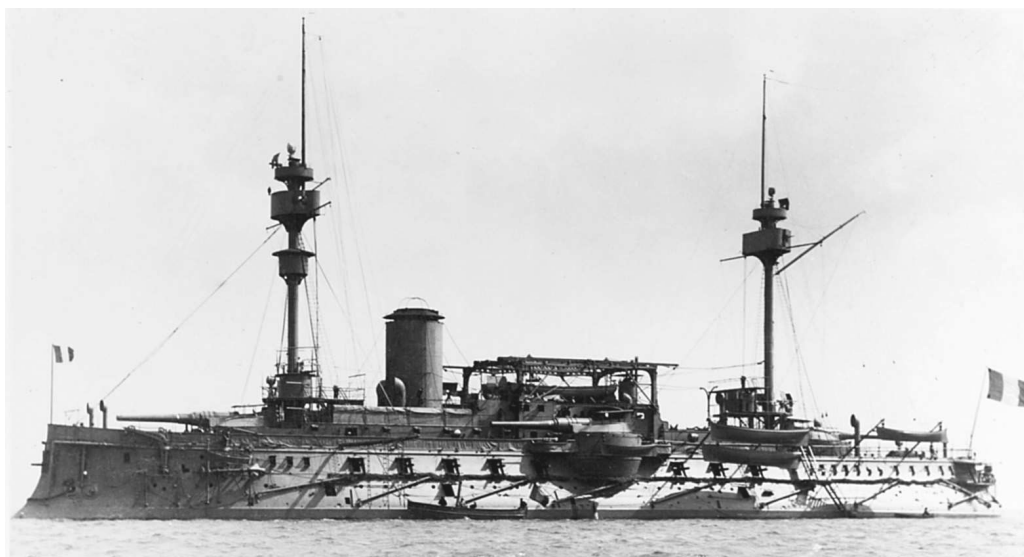
Первая заключалась в изменении концепции применения средней артиллерии. Теперь ей отводилась чуть ли не главная роль в бою. Это стало возможным благодаря следующим факторам:

- принятию на вооружение менее тяжелых орудий, которые было легче наводить,

что привело к повышению скорострельности и точности стрельбы;

- принятию разрывных снарядов с большим количеством мощного ВВ и отказу от башенного расположения, что позволило разместить часть средней артиллерии выше, чем на предыдущих броненосцах, и применять их в условиях большого волнения моря.

Вторая причина заключалась в необходимости всемерно экономить вес по статье «Артиллерия». Поэтому вынужденно пришлось пойти на снижения калибра части средней артиллерии до 100 мм. Но указание Морского министра превзойти среднюю артиллерию «Шарль Мартеля»



...за которым последовали «Марсо»...



(см. выше) и обеспечить ее более высокое размещение привело к необходимости по-новому размещать 138-мм и 100-мм орудия. Увы, расплачиваться за это пришлось ослаблением их защиты. На смену башням, которые хорошо защищали орудия, пришло размещение восьми 138-мм орудий в бронированной батарее в отдельных «казематах», а два пришлось установить открыто, хотя при этом их и удалось прикрыть щитами и бронемасками³. 100-мм орудия не имели даже щитов. Примечательным фактом можно считать стремление разместить на броненосце мощную батарею из 65-мм пушек. Французы явно понимали возрастание опасности со стороны торпедных сил противников. Кроме того, они, видимо, полагали, что эти пушки можно будет задействовать и для стрельбы по надстройкам вражеских кораблей с близкого расстояния.

Помимо артиллерии на корабле нового проекта предусматривалась и установка торпедных аппаратов. Их торпеды предназначались для нанесения противнику повреждений подводной части корпуса, что можно образно назвать «тараном на расстоянии».

Для обеспечения непотопляемости новый корабль имел полный пояс по ватерлинии. Возможности артиллерии того времени уже были такими, что ущерб наносимый снарядами небронированным оконечностям мог поставить корабль в опасное положение.

Новый броненосец решили снабдить трехвальной силовой установкой. Каждый вал вращала своя вертикальная паровая машина тройного расширения. Пар для

них должны были вырабатывать водотрубные паровые котлы Бельвилля. (О причинах выбора подобного состава силовой установки будет рассказано в соответствующем разделе).

Численность экипажа определялась в 620 человек. Корабль должен был иметь две боевые мачты с марсами. Состав корабельных средств было решено сохранить по образцу броненосца «Буве». Осадка, по расчетам, не должна была превышать 8,5 м.

После консультаций секции приняли следующие поправки:

- заменить 274-мм орудия в кормовой башне на 305-мм, невзирая на увеличение веса примерно на 140 т. Выбрать такую конструкцию сбалансированных башен, которая допускала бы лишь незначительный крен при наведении всех четырех орудий на один борт. Причем если это удастся осуществить, применяя открытые барбетные установки, то отдать им предпочтение перед башенными даже в случае равенства весов, поскольку при попадании в бронирование башен тяжелого снаряда сотрясение всей конструкции могло быть настолько сильным, что нельзя будет гарантировать их нормальную работу;

- лобовые части носовой башни и подачной трубы бронировать 450-мм броней (30 т дополнительного веса);

- плиты бронепояса должны иметь по высоте переменную толщину и представлять собой в разрезе пятиугольник. Максимальная толщина плит в центральной части корпуса должна составлять 400 мм на протяжении 1000 мм по высоте от верхнего края плиты. Ниже толщина могла постепенно уменьшаться до 100 мм. Это добав-

³ Несмотря на явно неудачное размещение двух этих орудий, подобный опыт повторили на броненосцах «Иена» и «Сюффрен» и на некоторых броненосных крейсерах. Все делалось во имя пресловутой экономии веса, чтобы уложиться в отведенный лимит водоизмещения.



ляло еще 85 т. Шпангоуты, к которым должны крепиться плиты пояса, должны иметь конструкцию, прочную настолько, чтобы выдерживать его вес;

- поверх главного пояса разместить более тонкий пояс, по высоте доходящий до палубы, на которой установлены казематные орудия. Его толщина должна обеспечивать защиту от попадания мелинитовых снарядов;

- принять в целом принцип размещения средней артиллерии, однако отдавать себе отчет, что их защита несовершенна и что невозможно будет разместить два 138-мм орудия в одном каземате. При этом допускалась возможность размещения орудий в четырех двухэтажных казематах. Толщина бортовой брони казематов должна составлять 220 мм, но толщина траверзов может быть иной. Пол нижнего каземата при этом должен располагаться на уровне подволока пояса коффердамов.

Для частичного парирования увеличения веса из-за всех утвержденных изменений предлагалось уменьшить боезапас для средней и малокалиберной артиллерии и ограничить автономность 45 сутками. Общий дополнительный вес составил 374 т. В итоге водоизмещение выросло до 11 500 т.

Во время дальнейших обсуждений контр-адмирал Гаду высказался против двухорудийных башен и выразил сожаление по поводу отказа от 274-мм орудий. Начальник Морского Генерального штаба вице-адмирал Жэрве, являясь сторонником одноорудийных башен, тем не менее высказался в пользу двухорудийных установок. Свое мнение он мотивировал тем, что в совре-

менных двухорудийных установках каждое орудие может заряжаться и наводиться независимо. Далее он отметил, что поскольку в современном морском бою основная роль отводилась скорострельной артиллерии, то наиболее важным являлось размещение ее на борту в как можно большем количестве. Наилучшим было ее размещение вдоль бортов, а это, в свою очередь, предопределяло размещение главной артиллерии в ДП корабля.

В итоге, после всех уточнений, 27 августа 1892 г. Морской министр утвердил окончательные требования к новому проекту.

Вооружение нового корабля должно было состоять из:

- 4 × 305-мм орудия в двух двухорудийных башнях с боезапасом по 50 выстрелов на ствол;
- 10 × 138-мм орудий с боезапасом по 155 выстрелов на ствол;
- 6 × 100-мм орудий с боезапасом по 210 выстрелов на ствол;
- 16 × 47-мм пушек с боезапасом по 365 выстрелов на ствол;
- 10 × 37-мм пушек с боезапасом по 400 выстрелов на ствол;
- 10 × 37-мм пушек-револьверов с боезапасом по 500 выстрелов на ствол.

Высота каналов стволов носовых 305-мм орудий над КВЛ должна составлять 8,5 м, а кормовых — не менее 6,5 м. Среднюю артиллерию следовало размещать как можно выше, чтобы она могла действовать в условиях более сильного волнения. Причем расположить ее следовало так, чтобы обеспечить стрельбу по носу и по корме шести 138-мм и четырех 100-мм орудий.

На корабле следовало разместить четыре траверсных надводных ТА, если не удастся установить подводные аппараты.

Защита корабля должна была включать полный бронепояс по ватерлинии толщиной 400 мм, верхний край которого должен находиться выше КВЛ на 500 мм. Толщина плит 400 мм должна сохраняться по высоте на расстоянии 700 мм от верхнего края. Далее вниз на 1500 мм (т.е. вплоть до нижнего края) толщина пояса должна была убывать до 150 мм. Толщина плит в носовой и кормовой частях должна уменьшаться. Толщина бронепалубы, опирающейся на верхний край пояса, — 90 мм; толщина нижней бронепалубы, на которую опирался нижний край главного пояса, — 40 мм. Башни 305-мм орудий должны защищаться 400-мм броней, а подачные трубы — 300-мм. Легкий (верхний) бронепояс должен устанавливаться поверх главного и иметь высоту на 1 м выше главной бронепалубы. Толщина его должна составлять 75 мм. В районе пояса коффердамов его броневые плиты должны устанавливаться на металлическую рубашку общей толщиной 20 мм. Против продольного огня в носовой части должна быть установлена траверсная переборка, толщина которой на уровне верхней палубы должна составлять 150 мм. Бортовая защита 138-мм орудий, установленных в батарее на верхней палубе, на всем протяжении должна составлять 75 мм. Конструктивно их защиту необходимо выполнять, предварительно изучив защиту 100-мм орудий на броненосце «Бувинэ».

Автономность должна была составлять 45 суток, район плавания — 4000 морских миль при скорости 10 узлов.

После утверждения министром Совет по работам, в соответствии с установленными правилами, разослал эти требования в основные арсеналы и частным компаниям для составления детальных проектов. В арсеналах этим занялись инженеры-кораблестроители, состоящие на военной службе.

Примерно через год, 20 июня 1893 г., в Совете по работам состоялось рассмотрение проектов нового броненосца, которые представили инженеры-кораблестроители Тибодье, Де Моншуази, Дюпре, Байселланс, Лом. Еще один проект поступил от частной компании «Луарское Общество». Предварительно все проекты были рассмотрены на совещаниях 1-й и 2-й секций. На совещании Совета присутствовали господа Дюпре, Лери, Бернар, Клеман, Рено, Гурдон и Брзи, генерал Деборд, контр-адмирал Мэтью, вице-адмирал Жервэ, инженеры Клэзэль (докладчик) и Фина, капитаны 1 ранга Тушар и Жонтье и инженер Ромазотти (секретарь).

Совет отметил, что проект Байселланса не соответствовал утвержденным требованиям по скорости, району плавания, вооружению и бронированию и, что очень важно, превысил лимит водоизмещения. Однако его проект создавался по отдельному заданию и шел вне конкурса. Все остальные участники должны были руководствоваться вышеупомянутыми основными требованиями. По проектам Тибодье, Де Моншуази, Дюпре, Лома и компании «Луарское Общество», удовлетворявшим требованию по водоизмещению в 11 000 т, секции сделали краткий обзор, основные моменты которого приведены ниже.

Проект Лома не соответствовал требованиям по защите. Все пять проектов до-

Броненосец «Бреннус» нес три 340-мм орудия главного калибра в двухорудийной башне на носу и одноорудийной на корме

