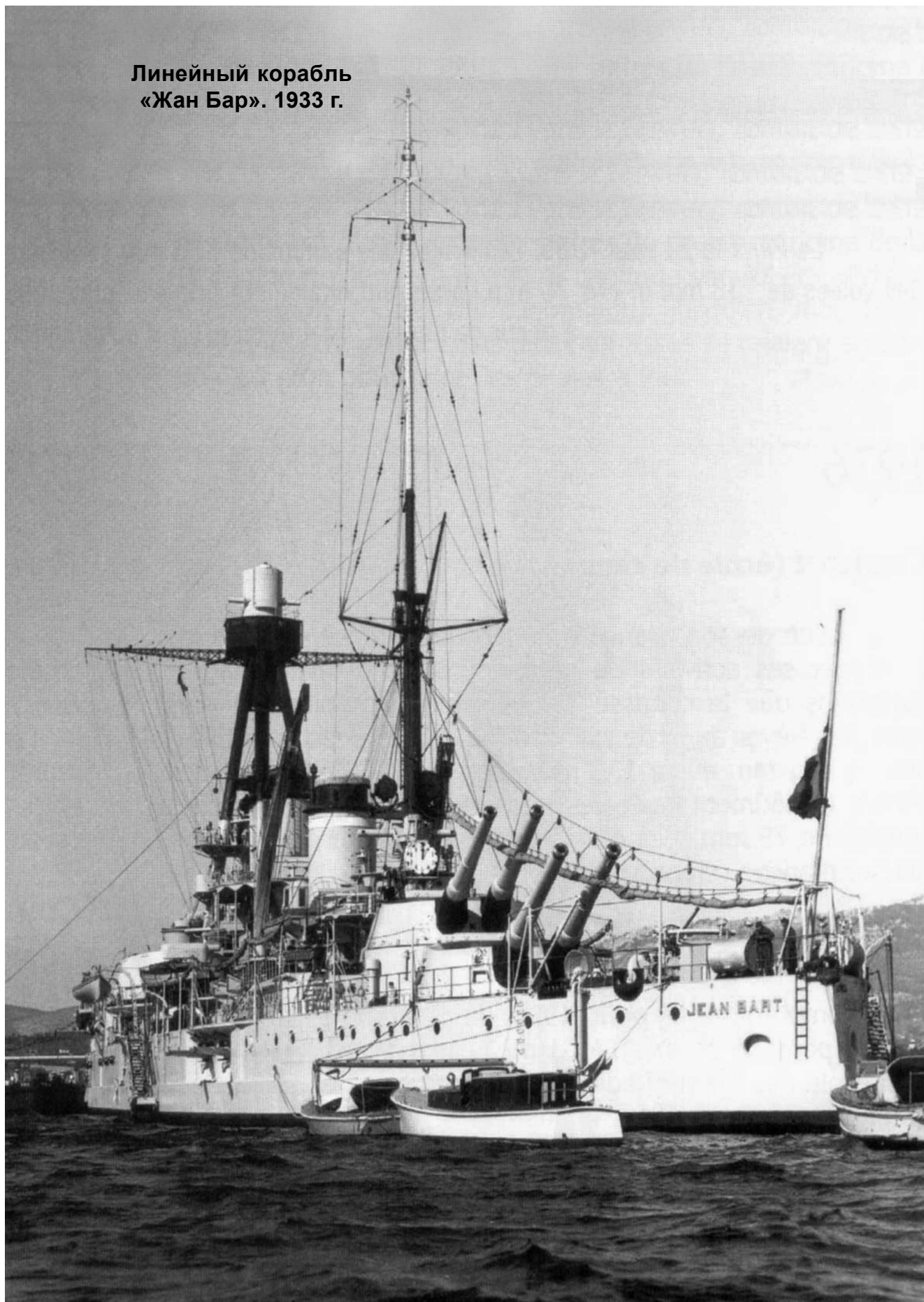


СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
Глава I	
ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО	17
Глава II	
УСТРОЙСТВО	
Главные размерения	33
Бронирование.....	34
Вооружение	38
Система управления артиллерией	44
Прожекторы	48
Энергетическая установка	48
Якорные устройства	49
Катера и шлюпки	50
Экипаж	50
Окраска и маркировка	51
Опознавательные марки	51
Глава III	
РЕМОНТЫ И МОДЕРНИЗАЦИИ	53
Глава IV	
В СОСТАВЕ ФЛОТА	
«КУРБЭ»	67
«ЖАН БАР»	76
«ФРАНС»	85
«ПАРИЖ»	91
ПРИЛОЖЕНИЕ	98
ЛИТЕРАТУРА	102



Линейный корабль
«Жан Бар». 1933 г.



ПРЕДИСЛОВИЕ

«14 июля 1914 г., когда ... броненосец «La France», под флагом президента республики, полным ходом шел через Немецкое море, торопясь доставить великого режиссера в Париж к первому акту разработанной им мировой постановки» – в этих строках романа Л. Соболева «Капитальный ремонт» говорится о последних мирных днях Европы перед началом Первой мировой войны и о представителе серии первых французских дредноутов – линкоров типа «Курбэ», также опаздывавших к началу военных действий.

Задержка со строительством дредноутов во Франции имела скорее политические, чем экономические причины, а технические решения, принятые при проектировании этих кораблей, можно лучше понять, если проанализировать развитие французских броненосцев конца XIX – начала XX в. Создание любого линейного корабля (а сейчас, например, авианосца) – это всегда единение политики, техники и экономики.

Построив в 1859 г. первый в мире мореходный броненосец «Глуар», военно-морской флот Франции в течение всего XIX в., казалось бы, успешно соперничал с английским флотом, прочно занимая второе место в мире. При этом не принимались во внимание ни все возрастающее могущество возникшей на волне победы во франко-прусской войне 1870-1871 гг. Германской империи, ни растущие средиземноморские морские державы – Италия и Австро-Венгрия. Главным противником на море по-прежнему продолжали считать английский флот. И стоило английскому адмиралу Норбруку обнародовать в 1885 г. обширную программу строительства флота, как Франция не замедлила ответить тем же.

Результаты конкуренции, конечно, сказались очень быстро. К началу 1890 г. только неброненосный крейсерский флот Франции

состоял из 39 кораблей новой постройки. Этот флот предназначался для крейсерской войны против Великобритании, но не мог защищать интересы страны в новой геополитической обстановке. Столкновение в 1898 г. французских и английских колониальных интересов у африканской деревни Фашода показало, что французский флот не способен вести успешную борьбу с флотом Великобритании. Это несколько отрезвило политиков.

А ведь еще в 1882 г. образовался так называемый Тройственный союз: Германской и Австро-Венгерской империй и Итальянского королевства. Над Францией вновь нависает призрак поражения во франко-прусской войне. В 1894 г. она заключает союз с Россией. Для флота появился новый серьезный противник в Средиземном море: быстро растущие флоты Австро-Венгрии и Италии. На этом театре нужно уже бороться не с британским флотом, а обеспечить надежные коммуникации со своими североафриканскими колониями для доставки подкреплений на сухопутный фронт, на котором решалась бы судьба страны. В 1904 г. Франция заключает союз с Великобританией, и у французского Национального Собрания (парламента), распределяющего кредиты, появляются веские основания направлять большую часть денег не на флот, а на армию.

Большой вред строительству французского флота нанесли «министерская чехарда» и вмешательство прессы. Непрерывный рост размеров (а следовательно, и стоимости) броненосцев и крейсеров вызвал протест морского публициста Вейля. Его поддержали будущий адмирал Об и группа молодых офицеров – так называемая молодая школа, – которые предрешали крупным кораблям неминуемую гибель от нового оружия – торпеды. «Микробы-миноносцы выгоднее тяжелых миллионных гигантов», – доказывал Об.



Одним из кораблестроителей, использовавших научный подход при выборе схемы бронирования, был Эмиль Бертэн

К его мнению прислушались наполовину: наряду с постройкой броненосцев и крупных крейсеров Франция начала строить быстроходные миноносцы и миноносцы.

В 1887 г. адмирал Об стал морским министром. Он, на время своего министерства, положил конец дальнейшему строительству больших океанских крейсеров и решил создать миноносную флотилию, а также

построить серию малых, но быстроходных крейсеров. Кроме того, по настоянию Оба французский флот начал также строить новый – IV класс крейсеров – минные.

Об недолго продержался у власти. В те годы министры во Франции менялись с такой стремительностью, что можно только удивляться, как они ухитрялись что-то узнать, что-то понять и что-то сделать. В конце XIX в. морской министр во Франции занимал свой пост, в среднем около года. И этого одного, по-видимому, уже вполне достаточно для объяснения «бестолковщины» в строительстве флота. В результате к середине 90-х гг. XIX в., французский броненосный флот, считавшийся в тот момент вторым в мире после английского, представлял собой уникальный конгломерат боевых кораблей, среди которых практически не было и двух однотипных, и заслуженно получил насмешливое наименование – «коллекция образцов».

В то же время кораблестроительная школа Франции всегда была отмечена именами выдающихся конструкторов, оригинальными кораблями и традиционным стремлением использовать научный подход при обосновании проектных решений. Одним из кораблестроителей, использовавших науч-

ный подход при выборе схемы бронирования, был Эмиль Бертэн. До 1890-х гг. ни в одной из стран под систему бронирования боевых кораблей не подводилось никакой теоретической базы. Конструкторы и кораблестроители полагались на традиции и свой личный опыт. И первым, кто сформулировал требования, которым должна была в комплексе отвечать броневая защита, стал французский корабельный инженер Эмиль Бертэн. Для своего времени его принципы были поистине революционными.

В основе теории Бертэна лежал анализ условий, при которых можно было обеспечить живучесть корабля в зависимости от получаемых в бою повреждений корпуса. Он считал, что небронированный надводный борт и тонкие переборки, легко подверженные разрушению от разрывов фугасных снарядов, не могут рассматриваться при расчетах остойчивости и непотопляемости, поэтому броня должна не просто покрывать жизненно важные центры корабля, но и обеспечивать требуемый запас плавучести. Далее он высказался о необходимости применения продольных переборок в подводной части корпуса, двух броневых палуб, так называемого клетчатого слоя (многочисленных герметичных отсеков и клеток), известного также как бракетная система, и выдвинул предложения по устройству водонепроницаемых дверей, горловин и многие другие.

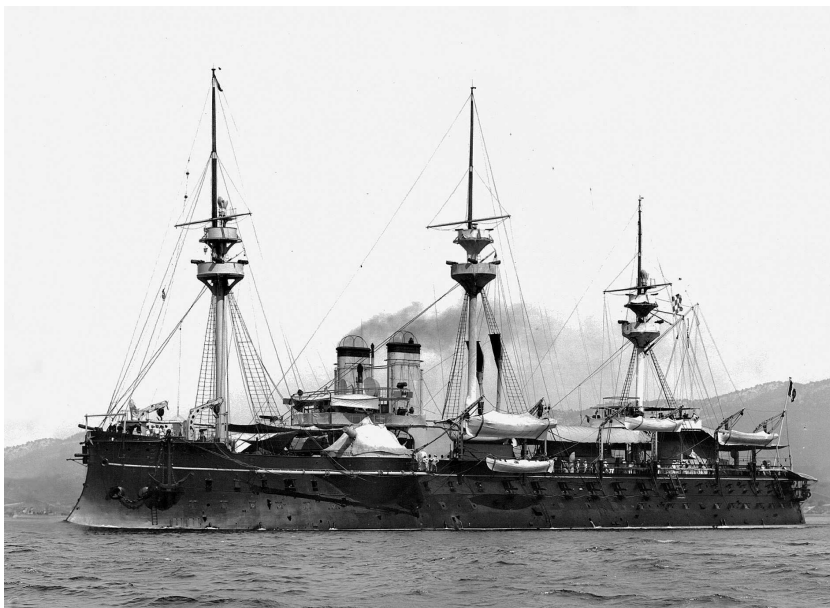
Сегодня большинство из его тезисов кажутся само собой разумеющимися, но тогда теоретические выкладки Бертэна подвергались жестокой критике со стороны моряков. Например, вызывало возражения вполне естественное требование обеспечить герметичность броневой палубы корабля. «Не правы ли голоса того меньшинства, которое считает сводчатую палубную герметичную броню более опасной, чем полезной! Думаю, что не мне одному приходит в голову мысль: что станет с судном в бою, если благодаря пробое на эту палубу попадет вода в должном количестве и начнет переливаться с борта на борт... а тут и перепустить в трюм, к водоотливным трубам эту воду нельзя, раз-



ве что случайно найдется благодетельное отверстие в палубе» – так писал капитан 2-го ранга Витгефт, будущий командующий Порт-Артурской эскадрой. Витгефт, уже контр-адмирал, погиб 28 июля 1904 г. на мостике броненосца «Цесаревич», спроектированного и построенного во Франции инженером Лаганем, в полном соответствии с принципами Эмиля Бертена.

Критиковали французского кораблестроителя и его коллеги-соотечественники, прежде всего сторонники «молодой школы», отрицавшие ценность броненосцев и превозносившие роль «москитного» флота. Влияние «молодой школы» было весьма существенным, а броненосцы, строившиеся в 1880-е гг., являлись прекрасным объектом для критики. Например, четыре эскадренных броненосца типа «Гош» отличались как разнотипностью (хотя и строились по одним чертежам, разработанным инженером Гуином и большими сроками постройки, так и весьма плохой устойчивостью. При циркуляции на полном ходу крен достигал 15-17°. Мореходность также была недостаточной – на 16-узловом ходу бак заливался водой.

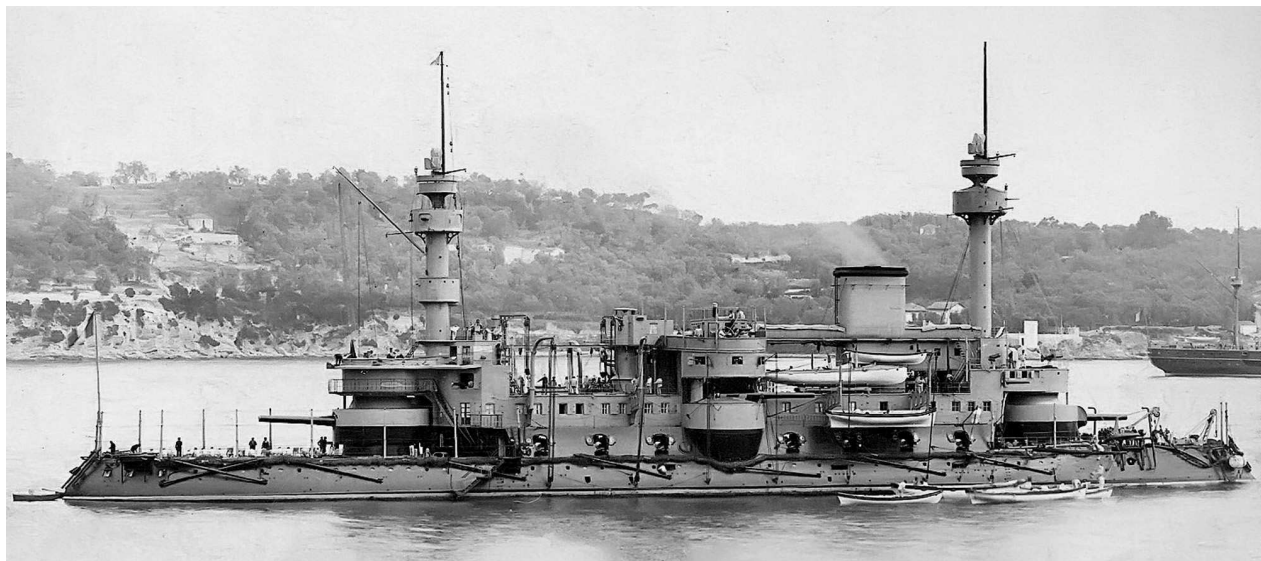
В 1889 г. на верфи в Лориане был заложен эскадренный броненосец «Бреннус», ознаменовавший собой важный этап в становлении французской школы броненосного кораблестроения. «Бреннус», спроектированный инженером Гуином, стал прототипом всех последующих французских линкоров на целое десятилетие. Самая внушитель-



**Броненосец «Вобан» (вверху)
и его башня для 240-мм орудия**

ная из примененных в нем новинок – мощные 71-тонные 340-мм орудия с длиной ствола в 42 калибра (напомним, что в то время Россия только-только переходила на 305-мм орудия в 40 калибров, причем в русском и германском флотах длина ствола считалась общей, а в английском и французском – лишь нарезной части, без зарядной камеры).

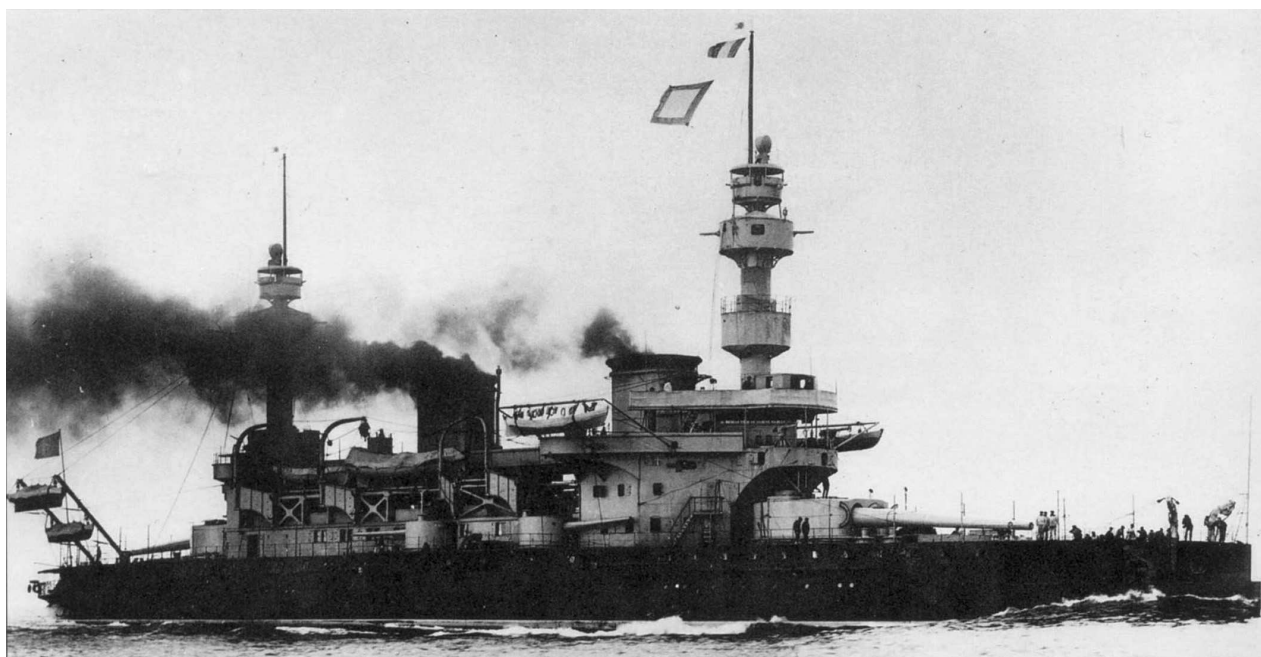
Орудия размещались в двух башнях: в носовой – два, в кормовой – одно. По ватер-



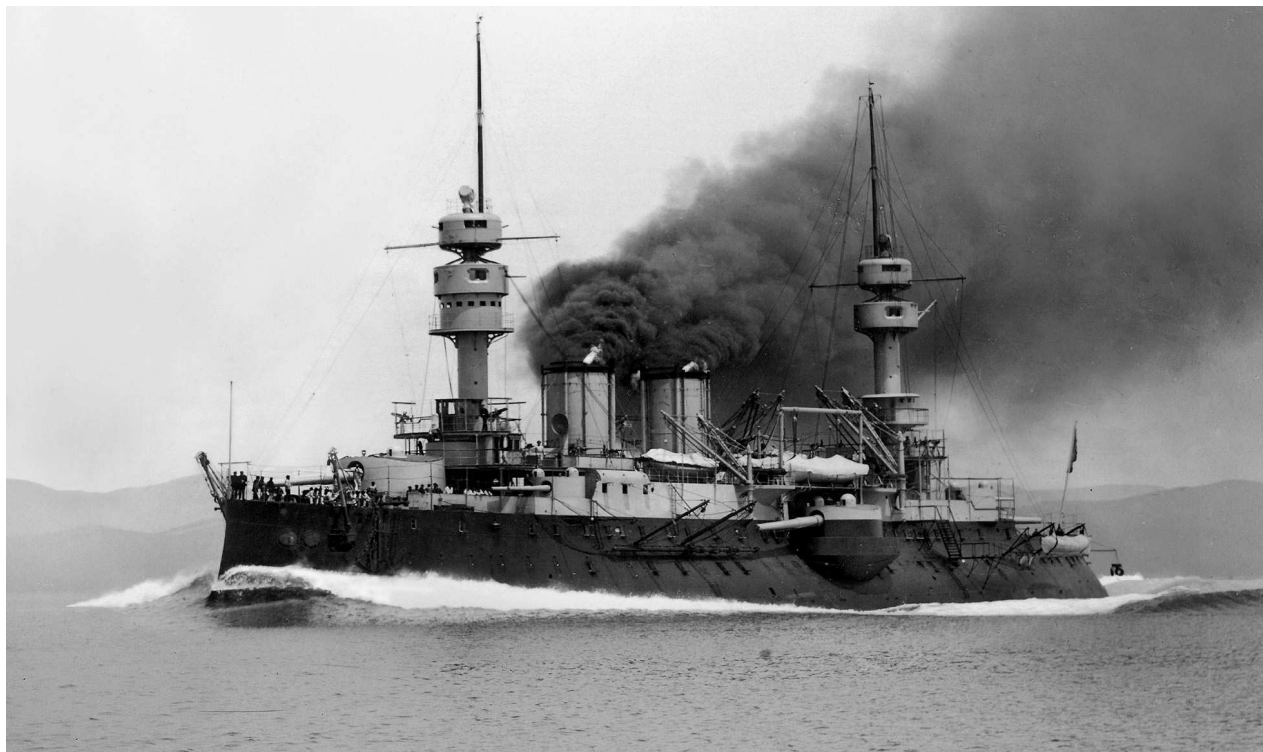
Броненосец «Гощ»

линии корпус корабля защищал довольно толстый, но узкий (высотой около 3 м) пояс брони; выше находился лишь легко бронированный каземат. Орудия среднего калибра (160 мм) располагались частью в башнях, а частью (6 шт.) в каземате, причем последние были отгорожены друг от друга броневыми

переборками. На «Бреннусе» впервые в мире установили водотрубные паровые котлы Бельвиля (32 шт.), обеспечившие ему скорость на испытаниях около 18 узлов. Кроме того, броненосец отличался еще одной необычной для его времени чертой: он не имел явно выраженного тарана.



«Бреннус», спроектированный инженером Гуином, стал прототипом всех последующих французских линкоров на целое десятилетие



Броненосец «удлиненного типа» «Жоригиберри»

Внутренняя программа военного кораблестроения, принятая британским парламентом в 1889 г. в развитие плана адмирала Норбрука, подтолкнула Францию ускорить модернизацию своего флота. В 1891 г. французы заложили три новых броненосца типа удлиненного и усовершенствованного «Гош» – «Шарль Мартель», «Карно» и «Жоригиберри». В принципе однотипные, они строились на разных верфях и потому внешне довольно сильно отличались друг от друга. Их особенностью стал возврат к ромбовидному расположению орудий главного калибра в двух одноорудийных башнях с 305-мм пушками в носу и корме и двух башен с 274-мм орудиями по бортам (длина ствола орудий обоих типов – 45 калибров).

Средняя артиллерия калибра 140 мм размещалась в одноорудийных (на «Жоригиберри» орудия размещались в двухорудийных) башнях. Над главным броневым поясом толщиной 450 мм в средней части и 275 мм в оконечностях, и высотой около 3 м, простиравшимся по всей ватерлинии, размещался

второй, верхний пояс из 100-мм брони, высотой 1,2 м на миделе и 2 м в носу. Общий вес брони на «Жоригиберри» составлял 4008 т, или 33,9% от нормального водоизмещения. В конструкции этих кораблей, спроектированных инженером М. Лаганем, учитывались идеи Бертэна (в частности, «Жоригиберри», наряду с продольной и 13 поперечными водонепроницаемыми переборками, впервые в мире получил продольную бортовую противоминную переборку, расположенную в 2 м от бортовой обшивки. Переборку толщиной 37,5 мм образовывал изгиб вниз нижней броневой палубы).

Однако для полной реализации идей Бертэна требовалось увеличить водоизмещение кораблей как минимум до 15 000 т, а для этого требовалось другое финансирование. Стоимость броненосцев типа «Гош» составляла 19,0-19,5 млн франков, стоимость «Шарля Мартеля» составила 24 млн франков, а «Жоригиберри» около 27 млн. франков.

В 1892-1893 гг. были заложены еще два броненосца – «Массена» и «Бувэ», по проек-