

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ
ИЗДАНИЕ

NAVYGAMING

WORLD OF WARSHIPS

5 (40) 2020

INTERNATIONAL
NAVAL
HISTORY



MAGAZINE



Л И Н К О Р

БРЕТАНЬ

« Н О Р М А Н Д И Я »

ИСТОРИЯ

ТАКТИКА

ВООРУЖЕНИЕ

СКРИНШОТЫ

КОНКУРСЫ

МНЕНИЯ

☙ Содержание ☙

«БРЕТАНЬ» - ФРАНЦУЗСКИЙ ВАРИАНТ

СВЕРХДРЕДУТА **4**

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ ТИПА «БРЕТАНЬ» -

В ПОГОНЕ ЗА ЛИДЕРАМИ **18**

ПУШКИ ДЛЯ НОВЫХ СВЕРХДРЕДУТОВ

- СОХРАНЯЕМ ТРАДИЦИИ **32**

ФРАНЦУЗСКИЕ СВЕРХДРЕДУТЫ В

ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

И НЕ ТОЛЬКО **44**

ПОД УДАРАМИ БРИТАНСКОЙ

«КАТАПУЛЬТЫ» **56**

ОТ «БРЕТАНИ» К «НОРМАНДИИ» -

НЕРЕАЛИЗОВАННЫЕ АМБИЦИИ

ТРЕТЬЕЙ РЕСПУБЛИКИ **70**

НАСКОЛЬКО ВКУСЕН ЭТО БАГЕТ?

84

ФРАНЦУЗСКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ

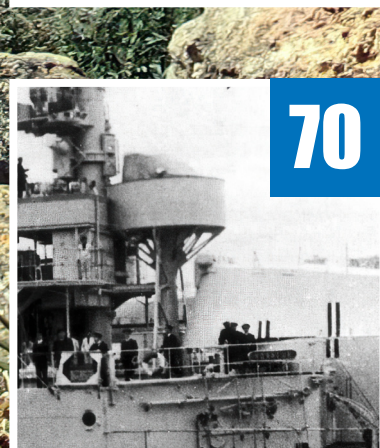
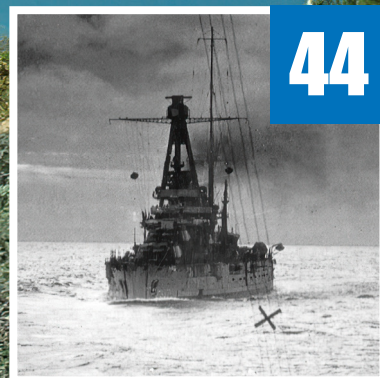
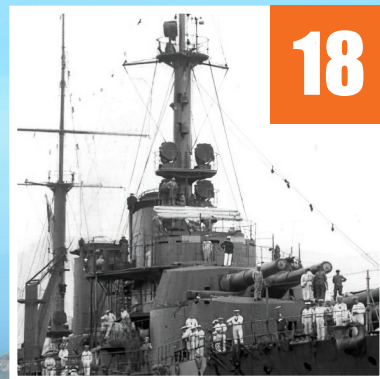
МУЗЕЙ В ПАРИЖЕ **90**

КНИЖНАЯ ПОЛКА

96

ВИКТОРИНА ОТ NAVYGAMING

98





ОТ РЕДАКЦИИ

Уважаемые друзья!

Пришло время для планового выпуска журнала, пятого в этом году.

В новом номере предлагаем вам познакомиться с французским кораблем - линкором «Бретань» и его сестершипами, кроме того, мы вспомним и его последователей – линкоры типа «Нормандия», которые также известны игрокам World of Warships.

Продолжая пополнение французского флота дредноутами вслед за ЛК типа «Курбэ», линейные корабли типа «Бретань» стали первыми французскими сверхдредноутами, вновь вернув Францию в состав «дредноутного клуба» стран. Но этим кораблям выпала нелегкая судьба, как и их потомкам.

Линкоры типа «Бретань» вошли в строй в годы Первой мировой войны, так и не сумев снискать себе славу в морских сражениях, но были сохранены в составе флота. Пройдя через послевоенные модернизации, три корабля этого типа приняли участие во Второй мировой, но их боевой дебют не был удачным. Один линкор погиб от снарядов своего бывшего союзника, другой был затоплен экипажем в Тулоне, только линкор «Лорейн» принял участие в боевых действиях и пережил войну. Судьба линкоров типа «Нормандия» еще более печальна – они не были достроены по первоначальному проекту, но одному из них все же удалось войти в строй, хотя и в ином качестве. Обо всем этом мы расскажем на страницах нашего журнала.

Статьи сопровождаются большим количеством иллюстраций, схем, фотографий, а также подлинными чертежами линкоров типа «Бретань», надеюсь, вы оцените их качество. Рассчитываем, что материалы номера вызовут интерес к этим линкорам, при этом каждый может высказать своё мнение и обсудить статьи в разделе журнала на страницах форума и в нашей группе ВКонтакте. В специальном разделе вы можете познакомиться с отзывами игроков о данном корабле, которые вместе с видеороликом позволят наглядно оценить события и составить собственное мнение о корабле.

Не оставьте без внимания нашу книжную полку и отдельные рубрики. В разделе «Музеи мира» представлена экспозиция одного из военно-морских музеев, его выбор в данном случае очевиден.

Традиционная викторина также ждёт своих участников. Она несложная, но требует оперативности от игроков. Мы, как всегда, рады вашим успехам, ждём победителей и призёров, чтобы поделиться с вами наградами за счёт специального фонда.

И, конечно, вы имеете возможность заказать и приобрести печатную версию журнала! Подробности приобретения вы можете узнать на форуме и в нашей группе ВКонтакте.

Ждём ваших отзывов и пожеланий, удачи в игровых боях!

**Сергей aka S_Alex_D,
Head of Navygaming**

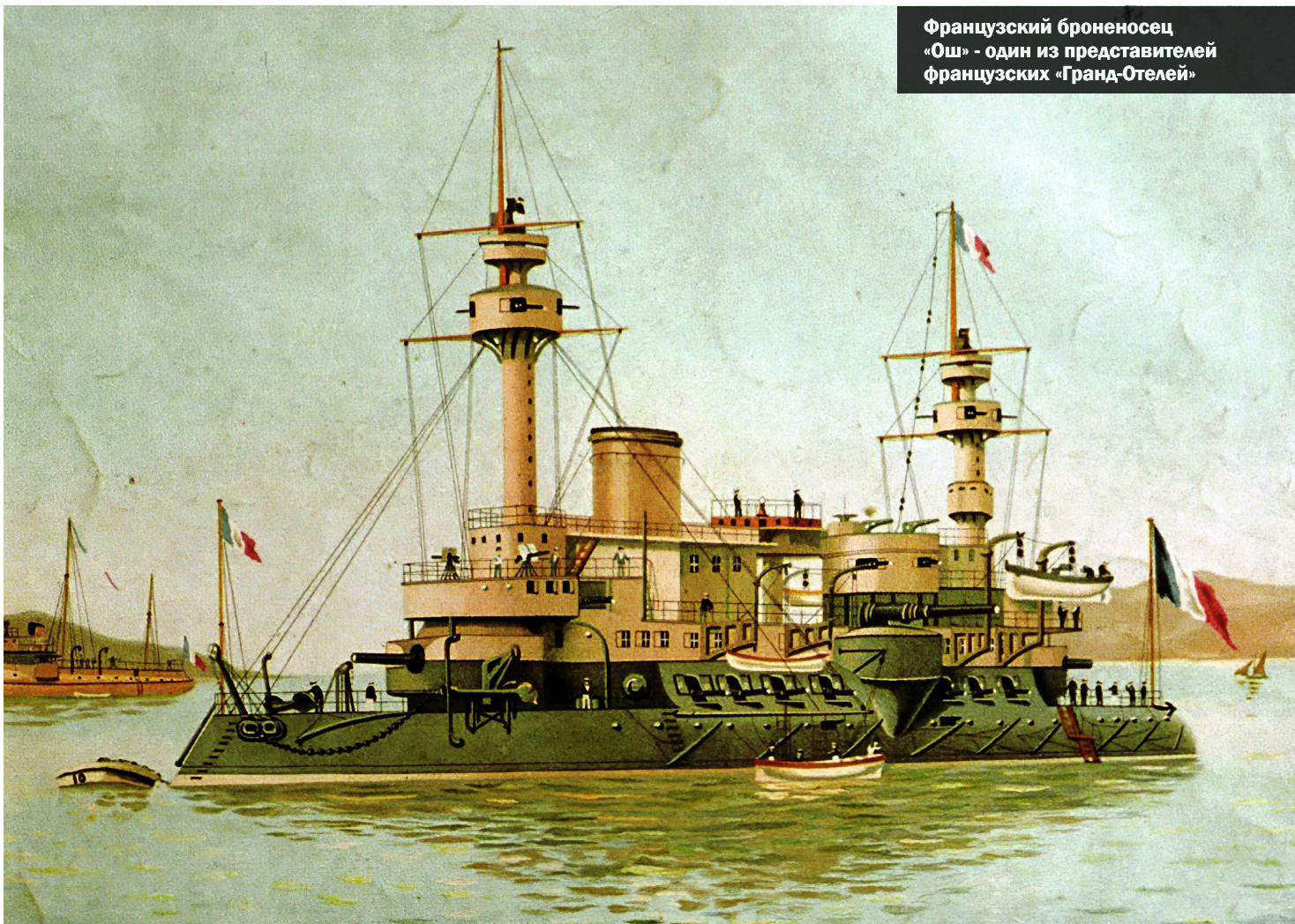
«БРЕТАНЬ»

французский вариант
сверхдредноута



S_Alex_D

Французский броненосец
«Ош» - один из представителей
французских «Гранд-Отелей»



На заре броненосной эпохи французским кораблестроителям удалось выдвинуть и реализовать несколько оригинальных концепций, которые сразу позволяли идентифицировать броненосцы французского флота. К этим «концепциям» можно отнести: чрезмерно развитые надстройки, которые привели к получению французскими броненосцами прозвища «гранд-отели»; толстый, практически непробиваемый, но очень узкий броневой пояс по ватерлинии; ромбическое расположение орудий ГК, причём орудий различных калибров. В дальнейшем французы отказались от подобных довольно спорных экспериментов и, последовательно двигаясь по пути строительства классических броненосцев, постепенно дошли до переходных броненосцев с «промежуточным» калибром, а за ними перешли и к созданию своего первого дредноута – линейного корабля типа «Курбэ» (Navygaming, 1(30) / 2019). Правда на этом пути они особо не торопились, поэтому, когда их первый дредноут в 1913 году вступил в состав действующего флота, флоты большинства крупных иностранных держав – Великобритании, Германии и США имели уже по несколько дивизий линейных кораблей и линейных крейсеров «нового» типа. Даже Италия, Россия и Австро-Венгрия заложили свои первые дредноуты раньше французов.

Несмотря на то, что Франции по введению в строй своих первых дредноутов (4 линкора типа «Курбэ») удалось обогнать Россию (ЛК типа «Севастополь»), отставание по количеству кораблей от ведущей «тройки» было очень существенным. Более того, эти страны перешли к сле-

дующему «этапу» в гонке морского вооружения, заложив свои сверхдредноуты. Так в Великобритании в 1912 году ввели в строй четыре корабля типа «Орион» с 343-мм орудиями. А в 1912-1913 годах – ещё четыре линкора типа «Кинг Джордж V», заложив в 1912 году ещё четыре линкора-сверхдредноута тип «Айрон Дюк». Не остановившись на этом, британцы к осени 1913 года ввели в строй три линейных крейсера типа «Лайон» с 343-мм орудиями и заложили ещё один в 1912 году. Германия, поэкспериментировав с 280-мм орудиями главного калибра, не торопилась с «этим вопросом» и

перешла на орудия калибром 305-мм на своих дредноутах. Зато США после своих восьми дредноутов смело заложили два линкора типа «Нью-Йорк» с 356-мм орудиями ГК. И даже Япония смогла не только построить в Британии линейный крейсер «Конго» с 356-мм орудиями, введя его в строй уже в 1913 году, но и в то же время на своих верфях в 1911-1912 годах заложить ещё три линейных крейсера этого типа и в 1912 году заложить линкор «Фусо» с 356-мм орудиями (головной в серии из двух единиц). Да что там США, Япония или Германия. Даже Турция и Чили заказали в Британии сверхдред-

Первый французский дредноут
«Курбэ» в Тулоне, 1924 год



Линейный корабль «Одейшес»,
один из британских линкоров типа
«Айрон Дюк»



ноуты с 343-мм («Решадие») и 356-мм («Альмиранте Латорре») орудиями соответственно, что по сути наносило веский «удар» по политическому влиянию Франции на международной арене.

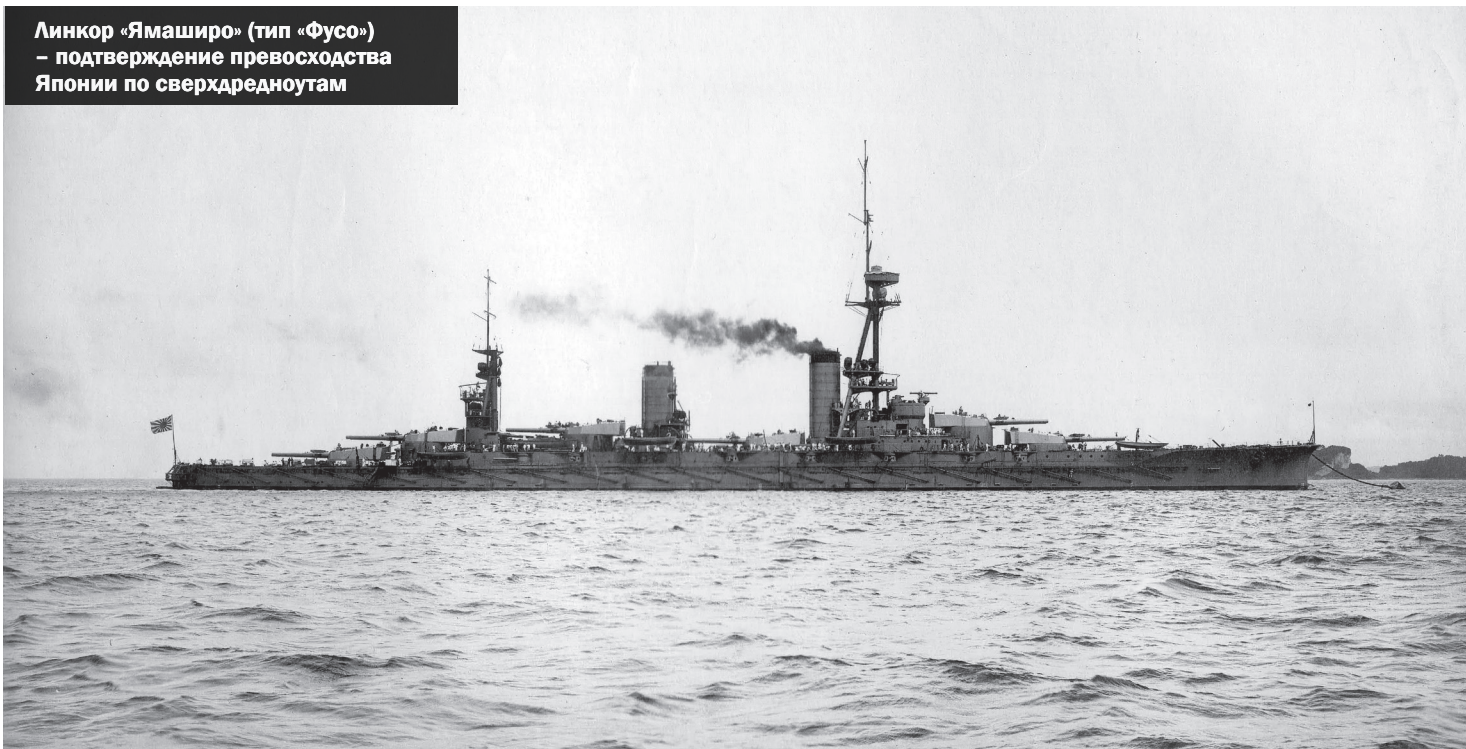
Таким образом, французскому руководству страны и флота было над чем задуматься. В качестве первой ответной реакции стала утвержденная Парламентом в марте 1912 года новая программа кораблестроения, рассчитанная на восемь лет. Сразу отметим, программа была очень оптимистичной. В соответствии с ней французский флот должен был за отведенный период (к 1920 году) пополниться большим количеством новых ко-

раблей, в том числе не только достроить четыре линкора-дредноута (типа «Курбэ»), но и спроектировать и построить ещё тринадцать дредноутов четырёх разных типов, причём первые три заложить непосредственно в текущем (1912) году. Забегая вперед, скажем, что французам не удалось выполнить данную программу ни в части строительства линкоров, ни в части строительства других кораблей. Предполагалось построить 10 крейсеров-разведчиков (по всей видимости, так называли лёгкие крейсера-скауты, которые активно строили Великобритания и Германия) и 52 эскадренных миноносца. Как мы уже знаем, за данный период

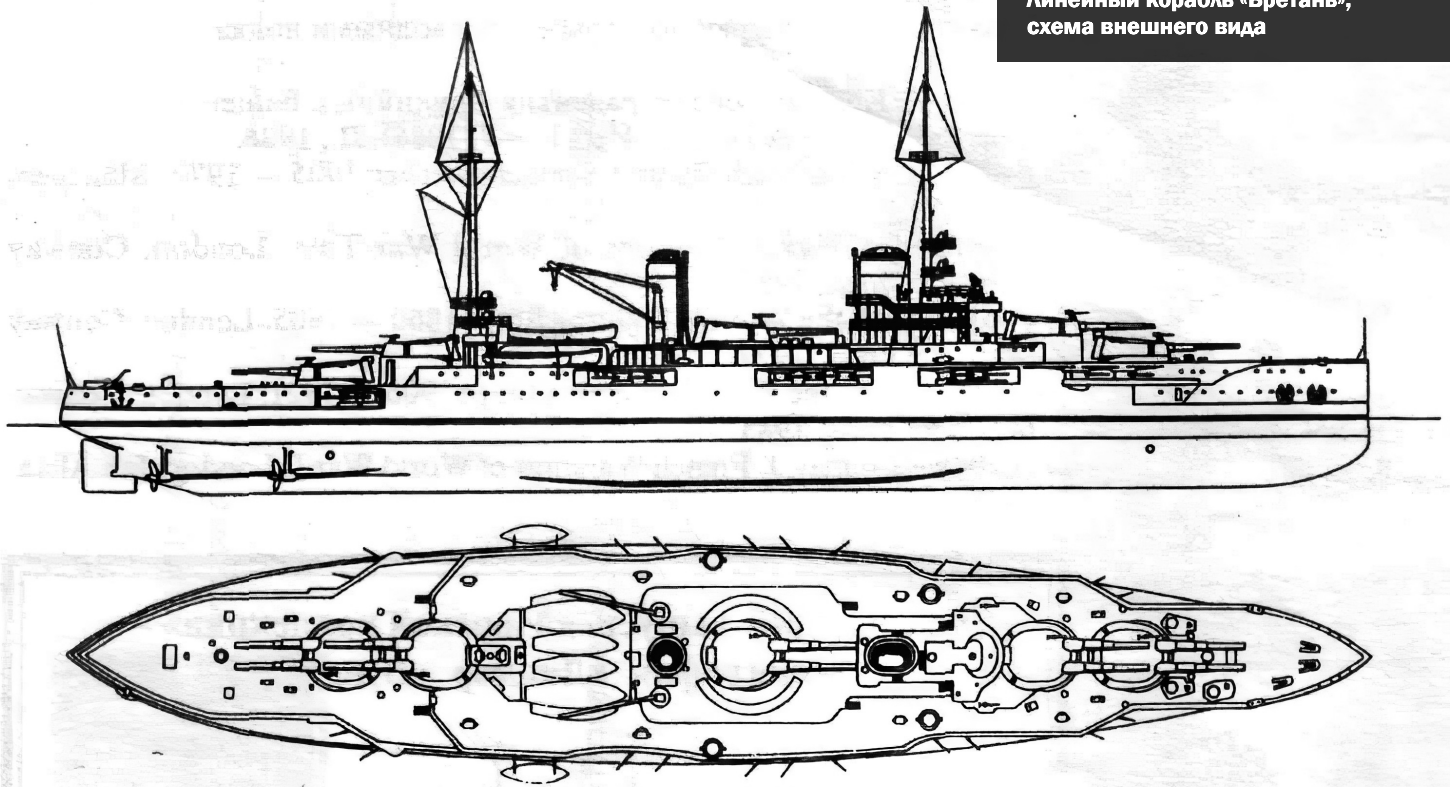
Франции в итоге не удалось построить ни один современный лёгкий крейсер. Ситуация с эсминцами оказалась ещё более катастрофической – двенадцать более-менее современных эсминцев типа «Араб» для Франции были построены в Японии, причём на них была поставлена японская артиллерия! Единственными линейными кораблями, которые все-таки дополнили французский флот в этом качестве, стали три сверхдредноута типа «Бретань».

Необходимо признать, что вопрос о вооружении линейных кораблей орудиями более крупного калибра, чем 305-мм орудия линкора «Курбэ», поднимался

Линкор «Ямаширо» (тип «Фусо»)
– подтверждение превосходства
Японии по сверхдредноутам



Линейный корабль «Бретань»,
схема внешнего вида



ещё в январе 1910 года. Именно тогда на заседании Верховного Морского совета решался вопрос строительства линкоров типа «Франс» и «Париж», то есть ещё до того, как были заложены первые французские dreadnoughtы «Курбэ» и «Жан Бар». Вполне обоснованная реакция – видимо французы получили информацию о закладке в конце 1909 года в Британии сверхдредноута «Орион» (головном линкоре в серии из четырёх единиц). Но предложение о вооружении двух dreadnoughtов типа «Курбэ» орудиями калибра 340-мм не прошло в первую очередь потому, что их ещё необходимо было разработать, изготовить и испытать, а по-

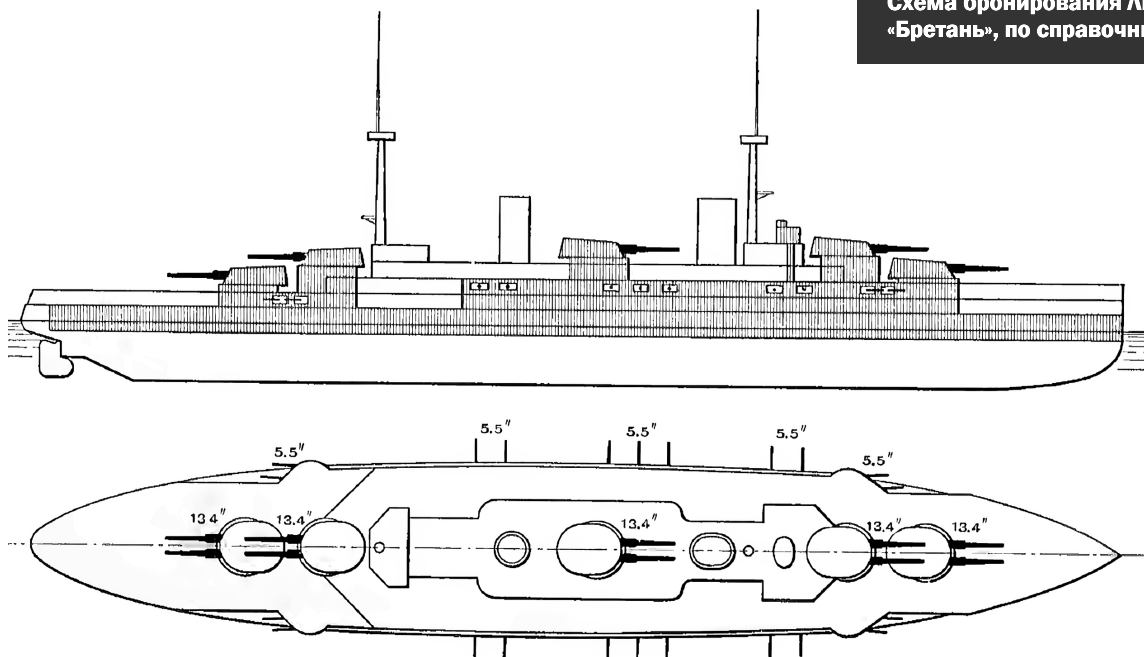
требность в dreadnoughtах у французского флота была велика. Но вскоре к этому вопросу вновь вернулись – по указанию Верховного Морского совета была начата предварительная разработка башенной установки для орудий калибром более 305-мм, в итоге в 1912 году была разработана 340-мм/55 пушка, которая затем и была использована для вооружения французских сверхдредноутов.

Для проектирования нового линкора Верховный Морской совет подготовил техническое задание для Проектного отдела Управления кораблестроения на проектирование линейного корабля водоизмещением 23 500 т, вооруженного 10-

12 – 340-мм орудиями в двухорудийных башнях. Напомним, что водоизмещение линкора типа «Курбэ» составляло 23 475 т (нормальное), тем самым новые линкоры должны были быть примерно таких же размеров. Данное требование было обусловлено, как это часто бывает, существующей флотской инфраструктурой: Франция не имела сухих доков, способных принять для ремонта и достроечных работ корабли крупнее линкоров типа «Курбэ», соответственно французским кораблестроителям пришлось искать рациональные решения проблемы.

Вскоре было подготовлено и рассмотрено три основных проекта:

Схема бронирования ЛК типа
«Бретань», по справочнику Брассей



340-мм орудия носовых башен линкора «Бретань» в Вильфранш сюр Мер, 1925 год



первый – с шестью двухорудийными 340-мм башнями, расположенными так же, как на линкоре «Курбэ»;

второй – с пятью двухорудийными 340-мм башнями, расположенными в диаметральной плоскости;

третий – с четырьмя четырёхорудийными башнями с 305-мм орудиями.

Последний (третий) вариант «забраковали» сразу – как мы уже отметили раньше, в мире наметился переход к более крупным калибрам линейных кораблей, и Франция, и так значительно отстав в «дредноутской» гонке, не могла ещё и в этом вопросе «откатиться назад».

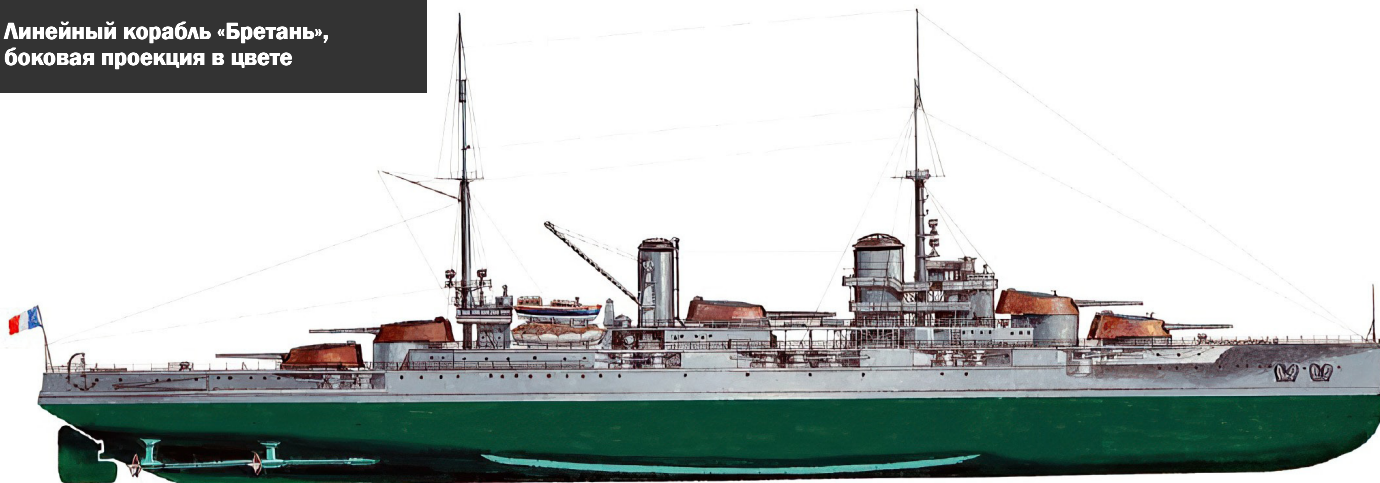
После проведения расчётов был отклонен и первый проект – получить новый

корабль путем «простой замены» башен с 305-мм орудий на 340-мм орудия в корпусе линкора «Курбэ» не удалось. Двухорудийная башня с 340-мм орудиями весила 1 200 т и была практически на 25 % тяжелее башни с 305-мм орудиями (970 т). Кроме того, увеличенные размеры башни вели к необходимости оборудования более крупных подбашенных отделений и боевых погребов, что обязательно потребовало бы увеличения ширины корпуса и размеров самого корабля. Такое решение привело бы к чрезмерной стесненности помещений в средней части проектируемого корабля и невозможности обеспечить приемлемую для линкора броневую защиту бор-

та, в первую очередь – погребов орудий ГК, размещённых в этом месте. Кстати, можно вспомнить, что даже размещение башен 305-мм орудий на «Курбэ» уже вызвало определённые трудности. Рассматривая проект с шестью башнями с 340-мм орудиями, рассчитали и вариант с размещением всех башен в диаметральной плоскости и вновь натолкнулись на инфраструктурные ограничения. Корабль получался слишком длинным, а его водоизмещение превышало разрешённое (в сравнении с «Курбэ») примерно на 3 000 т, что посчитали недопустимым.

Таким образом, за основу при проектировании был взят второй проект, по которому новый корабль должен был

Линейный корабль «Бретань», боковая проекция в цвете



PROVENCE

CUIRASSÉ D'ESCADRE

Construit à Lorient

sur les plans de M^r DOYÈRE, Ingénieur Général du Génie Maritime.

VUE LONGITUDINALE

Echelle 1/2000

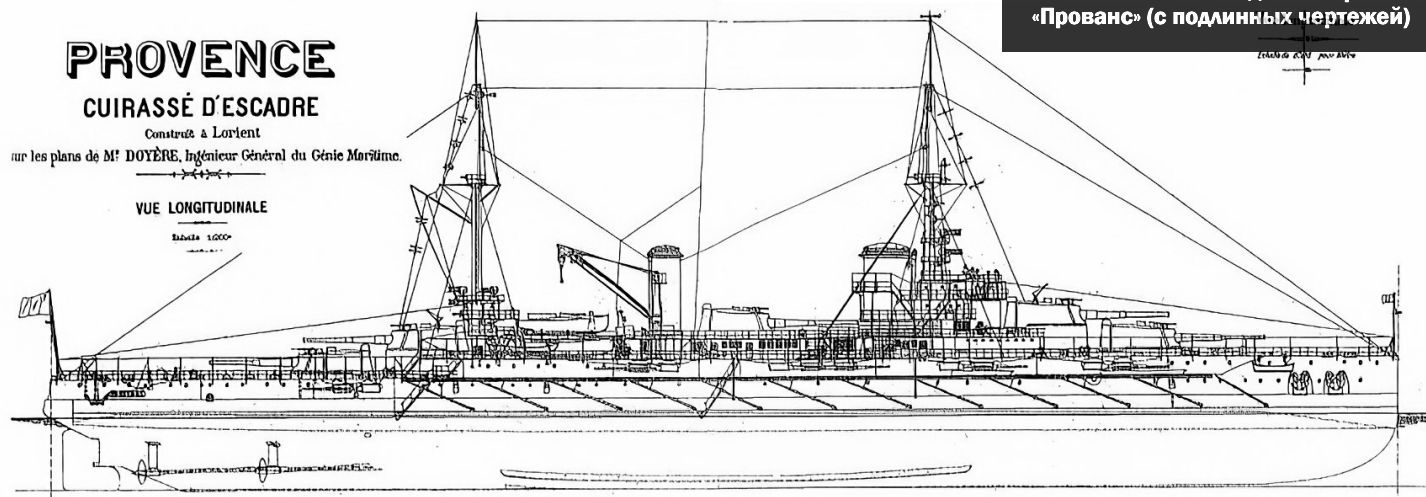


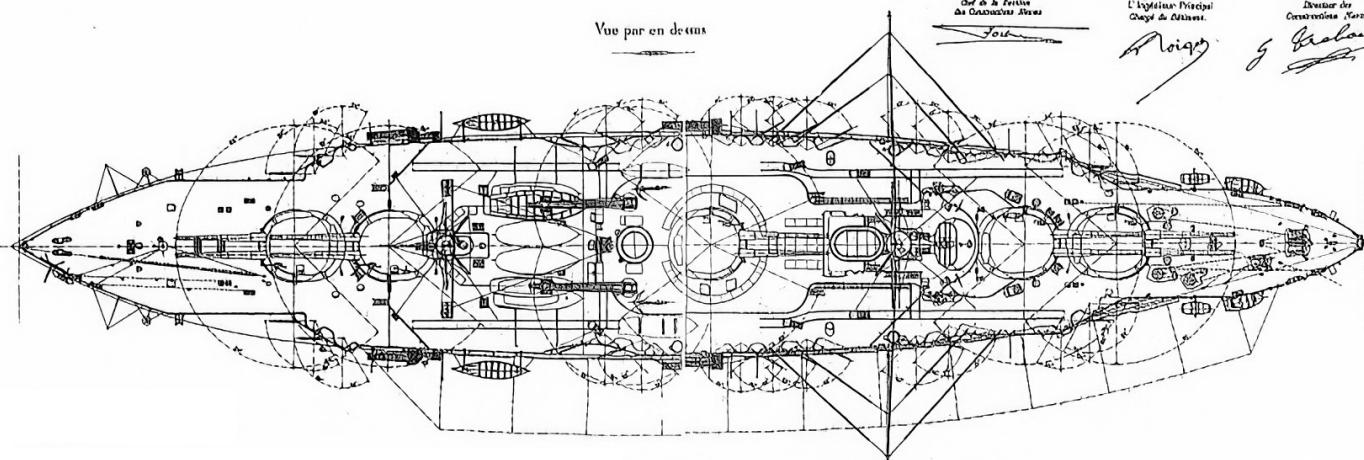
Схема внешнего вида линкора
«Прованс» (с подлинных чертежей)

Vue par en dessus

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Service
des Constructions Navales

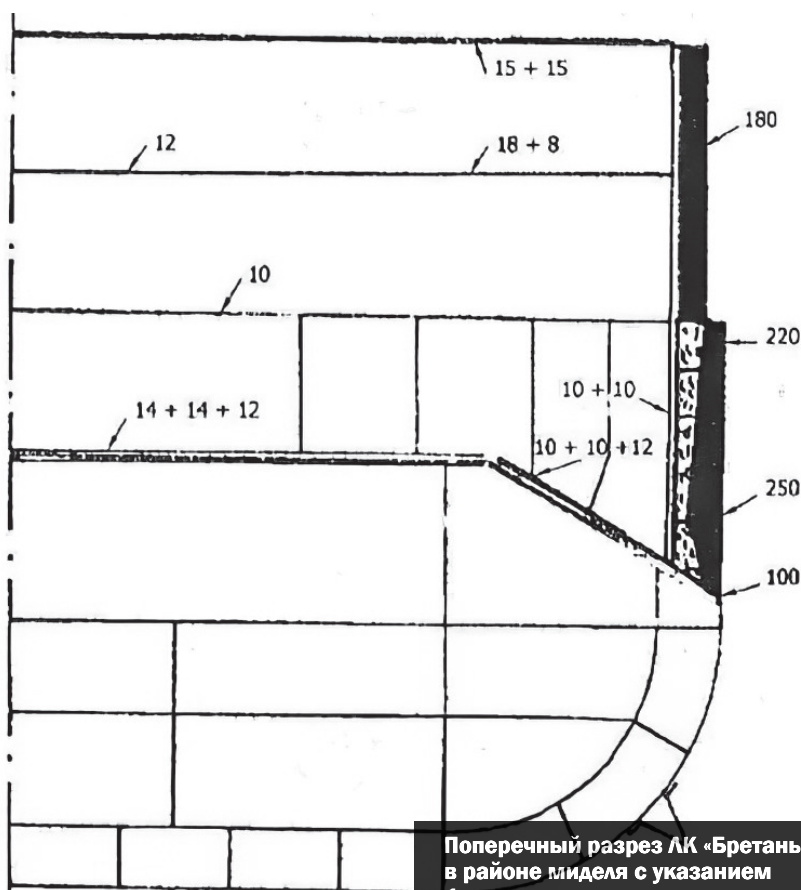
Lorient, le 18 Août 1912
L'Ingénieur Principal
Chef de Service

L'Ingénieur Général
Dessiné par
Commissaire Navales



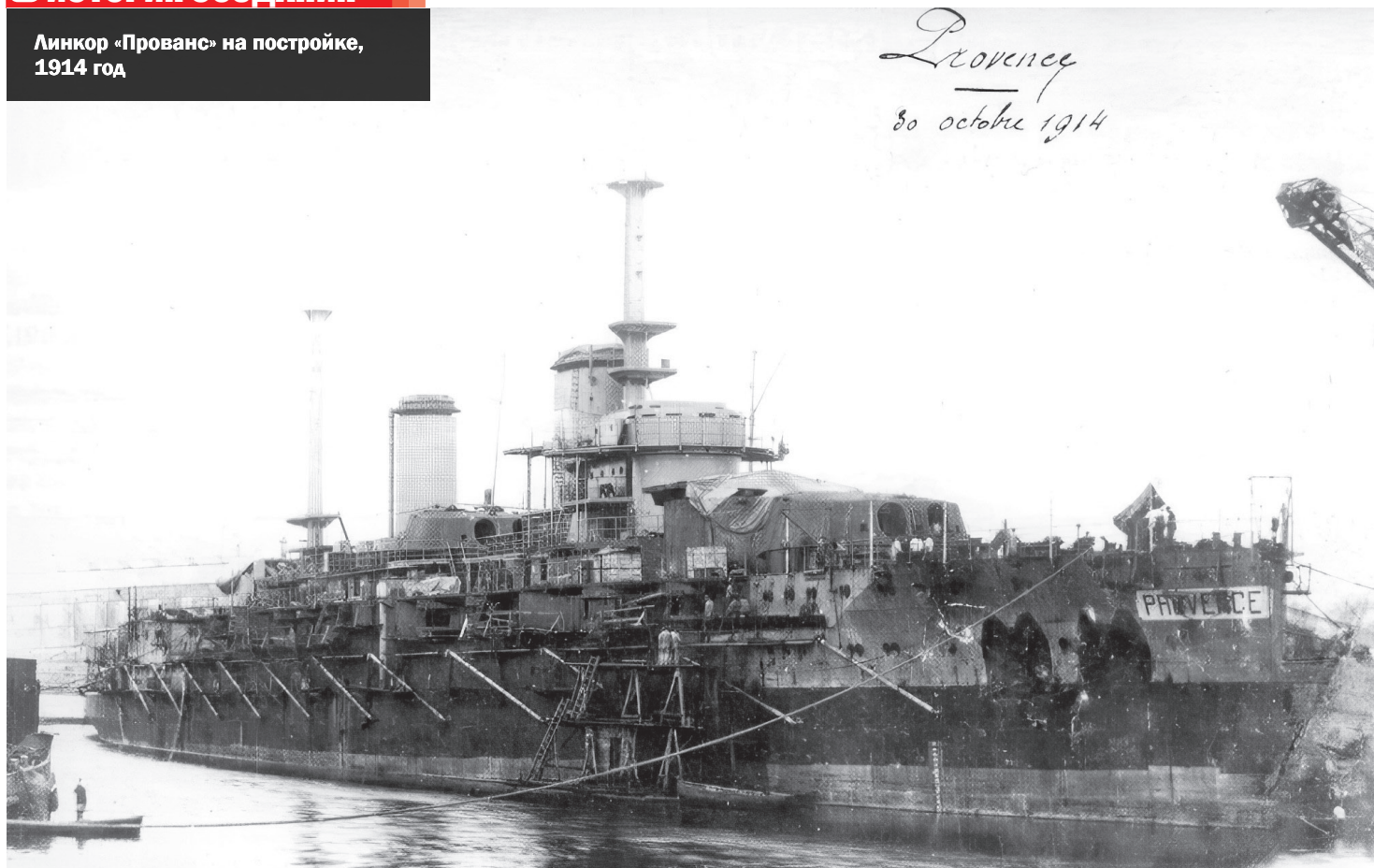
получить пять башен главного калибра, расположенных в диаметральной плоскости, причём носовые и кормовые группы были размещены линейно-возвышенно (как на «Курбэ»). Однако и в этом варианте корабль получился крупнее «Курбэ» по водоизмещению, и единственным выходом оказалось уменьшение толщины броневое пояса на 20 мм, в итоге дредноут «Курбэ» имел 270-мм броневой пояс (в средней части), а сверхдредноут «Бретань» защищался всего 250-мм бронёй. В итоге, как было отмечено экспертами, новые корабли «не представляли собой значительного прогресса в сравнении с первыми французскими дредноутами. Более того, в отношении броневой защиты первые сверхдредноуты Франции оказались даже слабее своих предшественников». Одним из немногих достоинств этих кораблей стало сокращение сроков постройки, чему способствовала практически полная однотипность с линкорами типа «Курбэ».

По подготовленному проекту в 1912 году (в соответствии с утвержденной в марте программой кораблестроения) было заложено три корабля. Эти три линкора должны были заменить два старых броненосца «Шарль Мартель» и «Карно», а также погибший осенью 1911 года эскадренный броненосец «Либерте» (тип «Демократи»). Первым 1 мая 1912 года был заложен в Лорьяне линкор «Прованс», практически одновременно в Бресте начали строить «Бретань» (официальная закладка прошла позже на два месяца, 1 июля). Позднее всех (1 августа



Поперечный разрез ЛК «Бретань»
в районе миделя с указанием
бронирования

Линкор «Прованс» на постройке,
1914 год



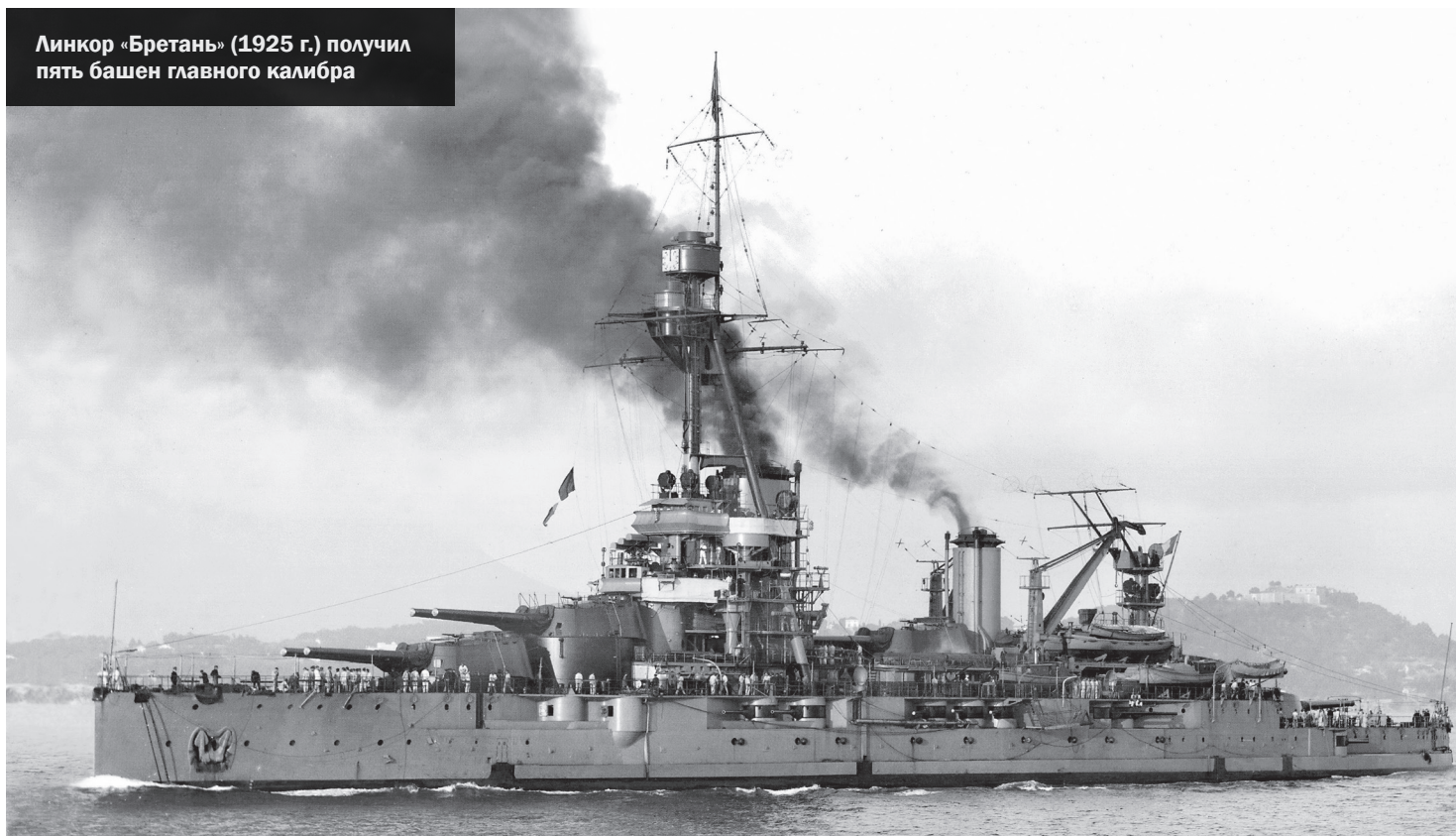
1912 года) была начата постройка третьего корабля, который получил название «Лоррейн».

Если рассматривать итоговый проект, по которому построили эти корабли, то можно выделить следующие его особенности. Новые корабли получили гладкопалубный корпус с длинным полубаком, доходившим до барбета кормовой воз-

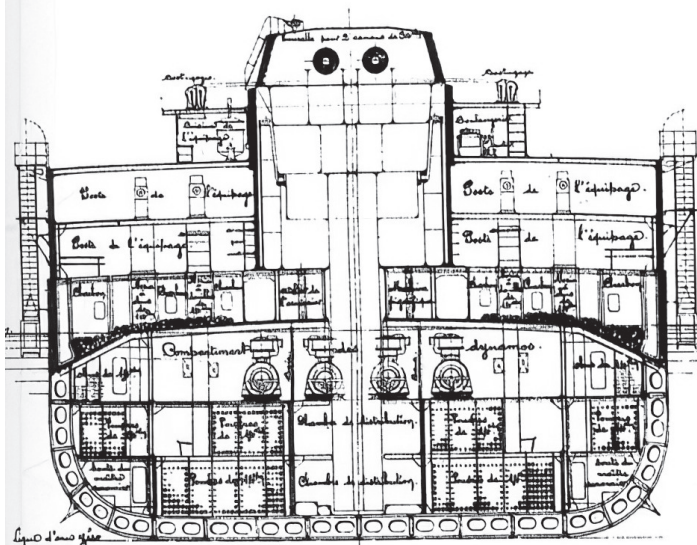
вышенной башни ГК. Причём, как и их предшественники («Дантон», «Курбэ»), корпус французских сверхдредноутов не имел таранного образования носовой оконечности. Корабли, в отличие от «Курбэ», были двухтрубными, причём носовая овальная труба была вдвое протяжёнее круглой кормовой. Среднюю башню главного калибра разместили как раз между

трубами, таким образом её боевой погреб оказался между котельными отделениями корабля. Изучая схему и чертежи нового французского сверхдредноута, нельзя не заметить, что орудия главного калибра находились на разном уровне: ниже всех – орудия кормовой нижней башни (высота оси орудий – 6,55м), затем орудия носовой нижней башни (9,23 м), орудия

Линкор «Бретань» (1925 г.) получил
пять башен главного калибра

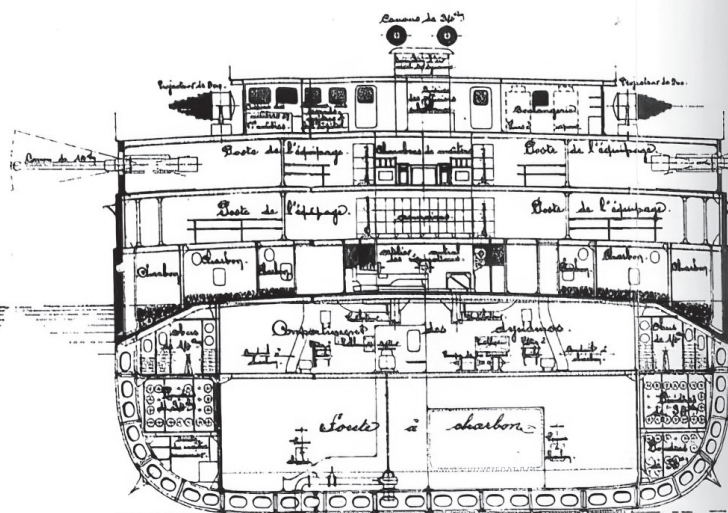


Coupe par l'axe de la tourelle milieu.



Схемы внутренних помещений линкора типа «Бретань»

Coupe au 92^e couple.



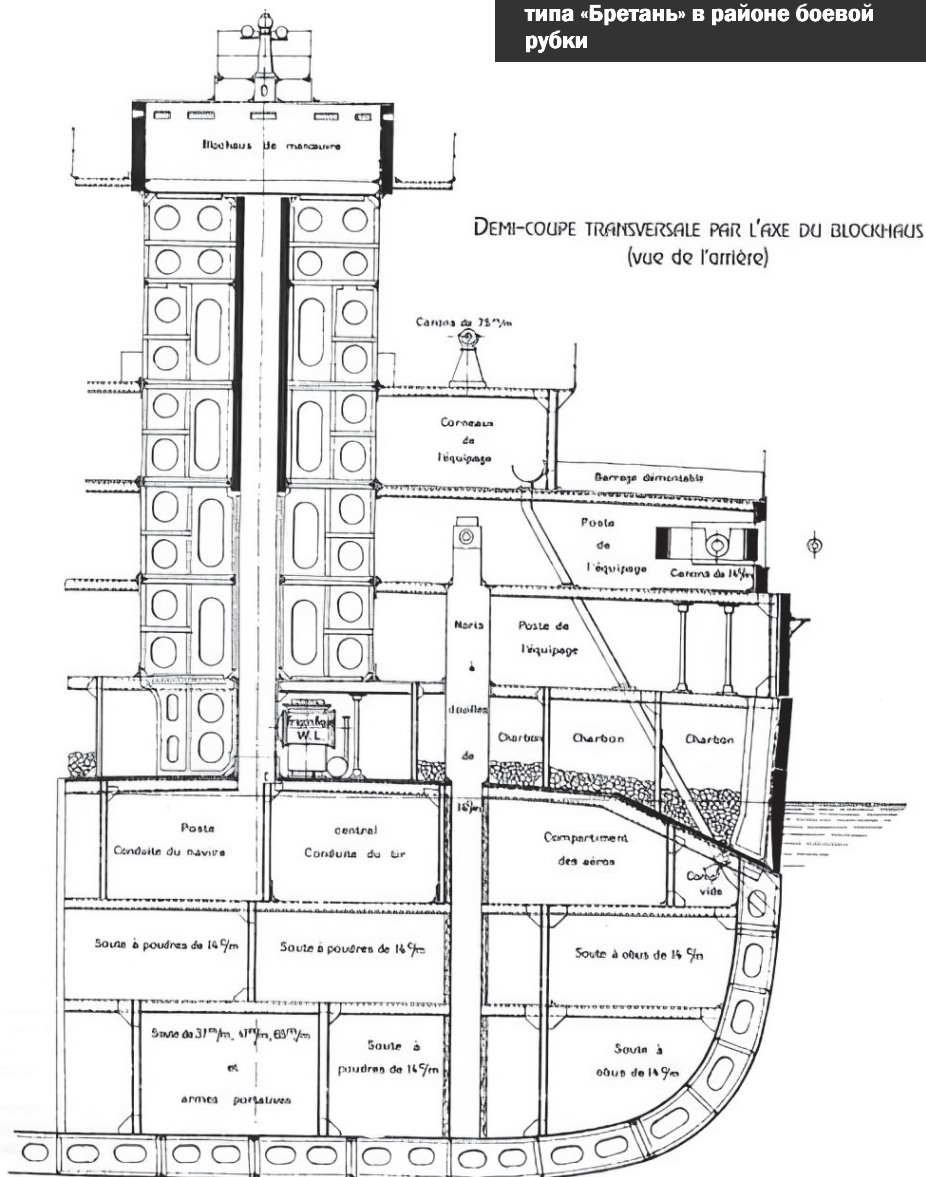
кормовой возвышенной башни (9,35 м), орудия средней башни (11,25 м), орудия носовой возвышенной башни (12,03 м). Можно предположить, что такое решение основывалось на общей компоновке корабля, однако такое размещение, вероятно, влияло на ведение артиллерийского огня – требовалось обязательно при расчётах учитывать данную особенность при выработке данных для стрельбы.

Как уже отмечалось, схема бронирования первого французского сверхдредноута была подобна схеме, применённой на линкорах типа «Курбэ», но максимальная толщина используемой брони для пояса по ватерлинии была тоньше. Однако общий вес брони на новых кораблях был больше – 7 614,328 т (31,8 % от нормального водоизмещения) против 5 738,155 т у «Курбэ».

В то же время для выполнения требований по ограничению водоизмещения пришлось сделать тоньше не только броню главного пояса, уменьшенной со 180 до 160 мм стала и броня казематов на «Бретани», и толщина траверза, который закрывал каземат с носа и кормы. А вот на защищённости башен главного калибра решили не экономить. Если барбетов башен ГК на «Курбэ» имели одинаковую броню (270 мм), то у «Бретани» толщина брони барбетов и самих башен различалась в зависимости от их размещения. Так барбетов возвышенных башен (№ 2 и № 4) имели толщину брони 270 мм, пониженных башен (№ 1 и № 5) – 248 мм, а средней (№ 3) – 400 мм. Различались башни и толщиной лобовых плит: для башен № 2 и № 4 она составляла 250 мм (против 290 мм у «Курбэ»), для башен № 1 и № 5 – 340 мм, для башни № 3 – 400 мм. А вот на толщине боковых стенок в этом случае сэкономили – всего 152 мм против 150 мм у предшественников. Интересно, что есть и другие данные, согласно которым барбетов башен ГК имели броню толщиной всего 236, 116 и 56 мм соответственно, а подвижные части башен имели толщину брони 300 мм на обшивке из двух склепанных 20-мм слоев металла (по данным Ю.И.Александрова).

Жёсткие ограничения по водоизмещению, которые преследовали не только процесс проектирования линкоров типа

Схема внутренних помещений ЛК типа «Бретань» в районе боевой рубки



Линейный корабль «Бретань» после ввода в строй (1915-1916 гг.)



Линкор «Прованс» - второй корабль в серии французских сверхдредноутов «проекта 25000 тонн»



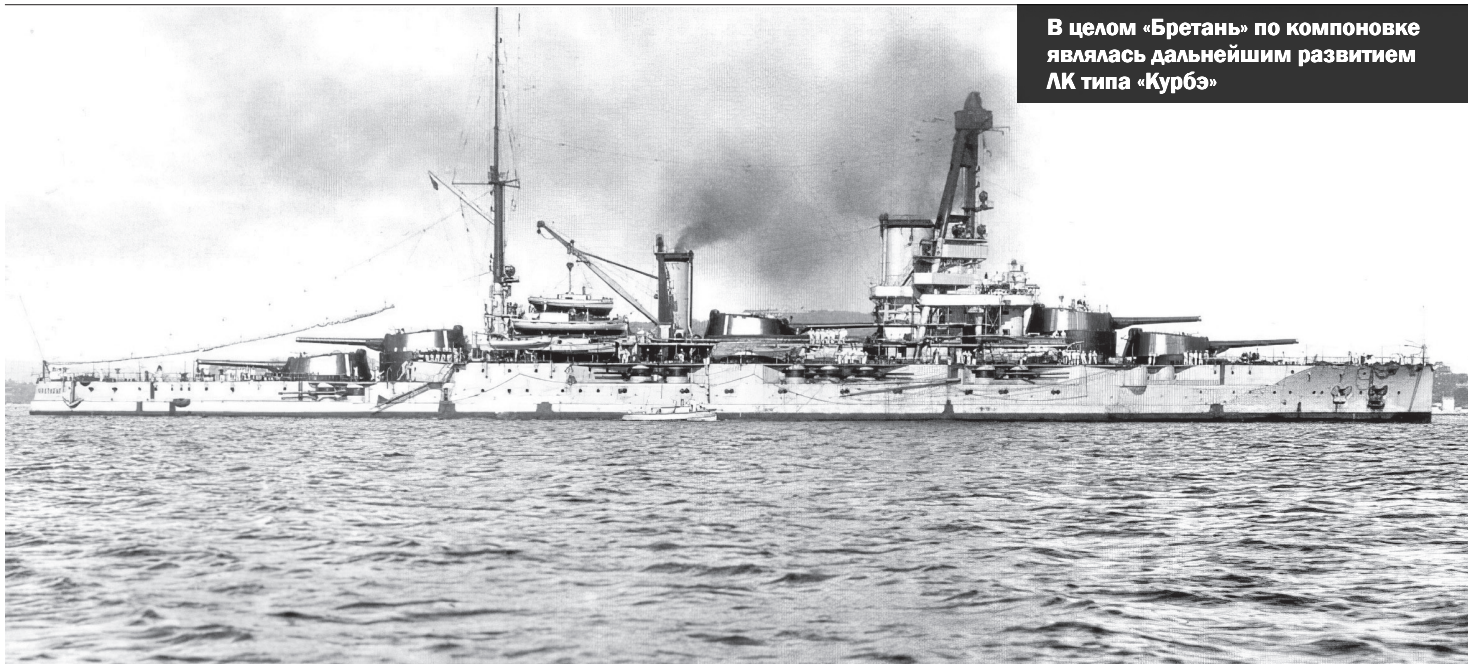
Линкор «Лоррейн» (третий в серии) – после модернизации лишился средней башни ГК



«Бретань», но и боевую службу, порой приводили к достаточно «комичным» последствиям и неоднозначным решениям. Так по какой-то причине первоначально проект не предусматривал броневые траверзы, замыкавшие главный броневой пояс с носа и с кормы. Однако позже при модернизации их установили, для чего пришлось снять по 10 метров броневого пояса в оконечностях.

В качестве положительных моментов проекта «Бретани» отмечают систему разделения на водонепроницаемые отсеки и наличие ПТЗ. Для обеспечения непотопляемости линкор получил 20 главных поперечных водонепроницаемых переборок и двойное дно (12-18 и далее до 57 шп.), борта которого доходили до скосов нижней броневой палубы. Отсеки двойного дна могли использоваться как цистерны котельной воды, но, как правило, не заполнялись и использовались для спрямления корабля, а в восьми из них были устроены нефтяные цистерны. Броневая продольная противоторпедная переборка появилась на корабле благодаря отказу от бортовых башен. Но в то же время эта переборка оказалась слишком тонкой (8 мм), чтобы успешно решать свою функцию, сравните с толщиной переборок между отсеками (у основания – 90 мм).

Главная энергетическая установка линкора типа «Бретань» была паротурбинной, четырёхвальной, состояла из 24 котлов, четырёх турбоагрегатов и вспомогательных механизмов. Все котлы имели смешанное отопление, и на всех кораблях серии они были разными. Линкор «Бретань» получил 24 паровых котла Никлосса, «Прованс» – 18 паровых котлов системы Ги Дю Тампля, «Лоррейн» – 24 котла Бельвиля. Котлы вырабатывали пар для четырёх турбин общей мощностью 29 000 л.с., что обеспечивало линкорам максимальную скорость в 21 узел (на испытаниях средняя скорость полного переднего хода составила 20,6 узла). Запас топлива включал 900 т угля при



В целом «Бретань» по компоновке являлась дальнейшим развитием ЛК типа «Курбэ»

нормальном водоизмещении и 2 680 т при полном, запас нефти – 300 т (распылялась на уголь). При таком запасе топлива достигалась дальность плавания 4 700 миль на скорости 10 узлов, 2 800 миль на скорости 13 узлов и 600 миль на скорости 20 узлов.

Таким образом, линейные корабли типа «Бретань» в целом являлись дальнейшим развитием линкоров типа «Курбэ», сохранив компоновку и архитектуру корпуса, схему бронирования, расположение главной (кроме средней башни) и противоминной артиллерии.

Корабли строили достаточно быстро, первым в апреле 1913 года спустили на воду «Бретань» (через 11,5 месяцев после закладки), на день раньше «Прованса». После этого корабли ещё два года достраивались, проходили испытания, доукомплектовывались, и только весной 1916 года (февраль-март) три новых сверхдредноута окончательно вошли в строй французского флота. К этому времени Великобритании удалось пополнить свой флот практически десятью линкорами с 381-мм орудиями (тип «Куин Элизабет», «Ройал Соверен»), Германии – двумя сверхдредноутами с 380-мм орудиями ГК («Баден», «Байерн»), а у США в разной степени готовности имелись шесть линкоров с 356-мм орудиями, причём количество орудий ГК на них с десяти («Нью-Йорк») увеличилось до двенадцати («Пенсильвания»).

На этом фоне французские линкоры типа «Бретань» выглядели далеко не современными, но всё же в течение войны работы по модернизации на них практически не проводились. К наиболее крупным «улучшениям» в этот период можно отнести снятие четырёх 138,6-мм орудий носовых плутонгов с «Прованса», амбразуры которых заделали, и увеличение угла возвышения стволов орудий башен ГК на линкоре «Лоррейн». К модернизациям линкоров типа «Бретань» приступили уже в 20-30-е годы XX века, за время службы линкоры «Бретань» и «Прованс» прошли три большие модернизации (все-го их было пять), а «Лоррейн» – четыре (всего было шесть), но об этом чуть позже.

В ходе модернизации в середине 20-х годов XX века на линкорах для облегчения носовой оконечности на протяжении примерно 10 м сняли плиты броневое пояса по ватерлинии. В кормовой котельной группе четыре паровых котла перевели с угольного на нефтяное отопление, а также довели угол возвышения орудий главного калибра до 23 градусов, что позволило вести стрельбу до 135 кбт.

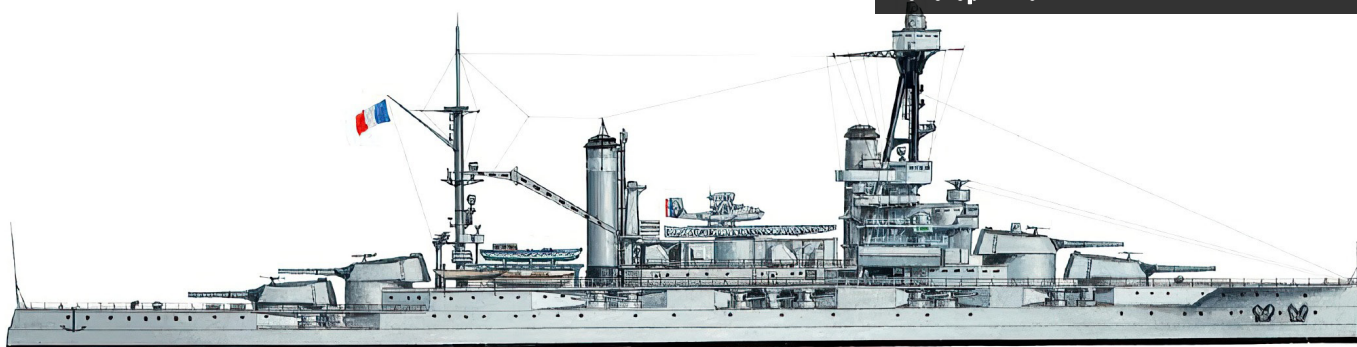
Третья модернизация на кораблях данного типа была проведена уже в 30-х годах: была обновлена ГЭУ (все старые котлы сняли и заменили их на шесть новых с нефтяным отоплением, старые турбины заменили новыми ТЗА «Парсонс»). Стволы орудий главного калибра были

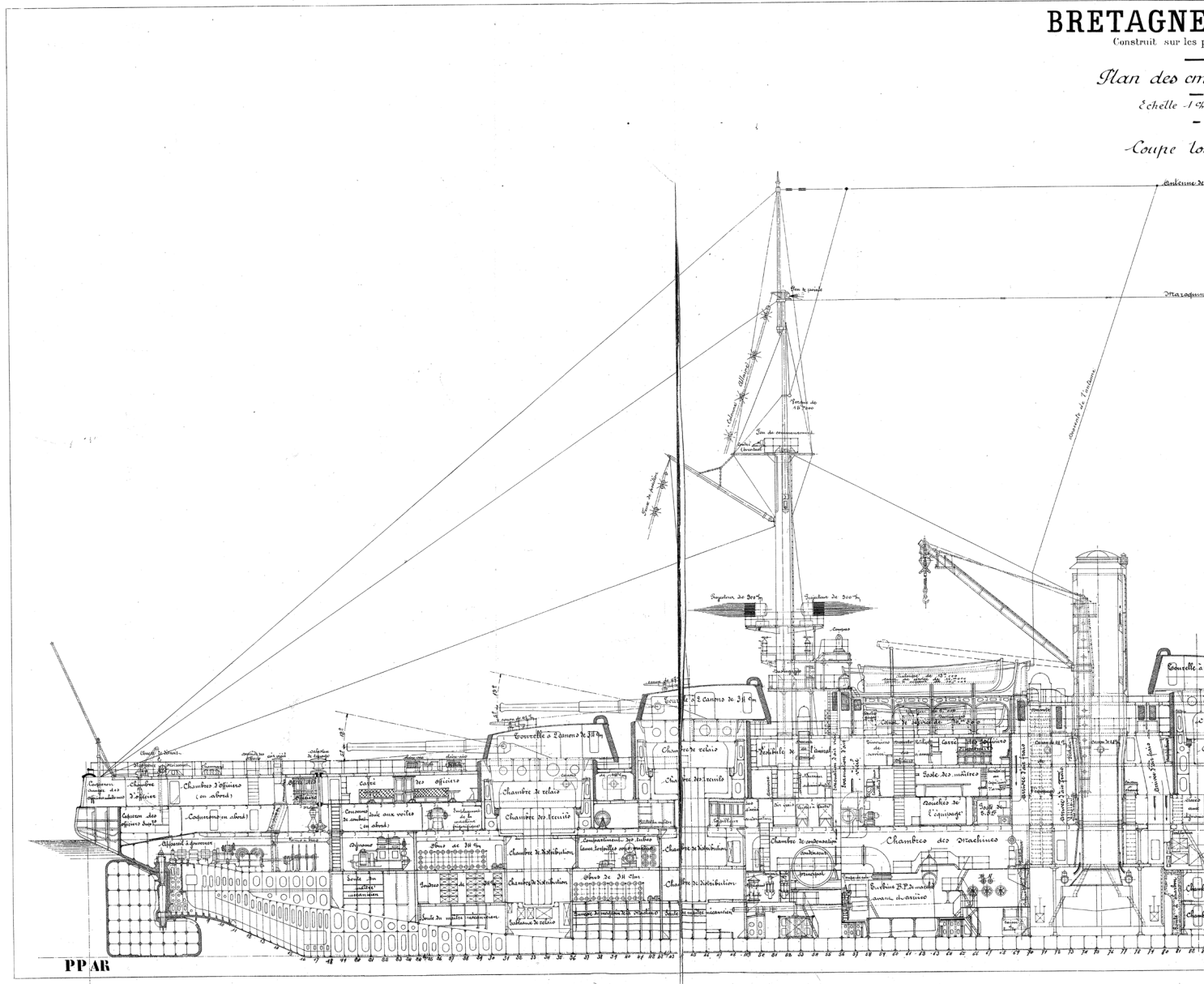
заменены новыми, предназначавшимися для линкоров типа «Нормандия». Кроме этого на «Бретани» и «Провансе» сняли кормовую группу 138,6-мм орудий, устаревшие 75-мм зенитные орудия заменили на 75-мм зенитные орудия образца 1922 года, установили 2х4-13,2-мм зенитных пулемёта «Гочкис», а также демонтировали подводные торпедные аппараты.

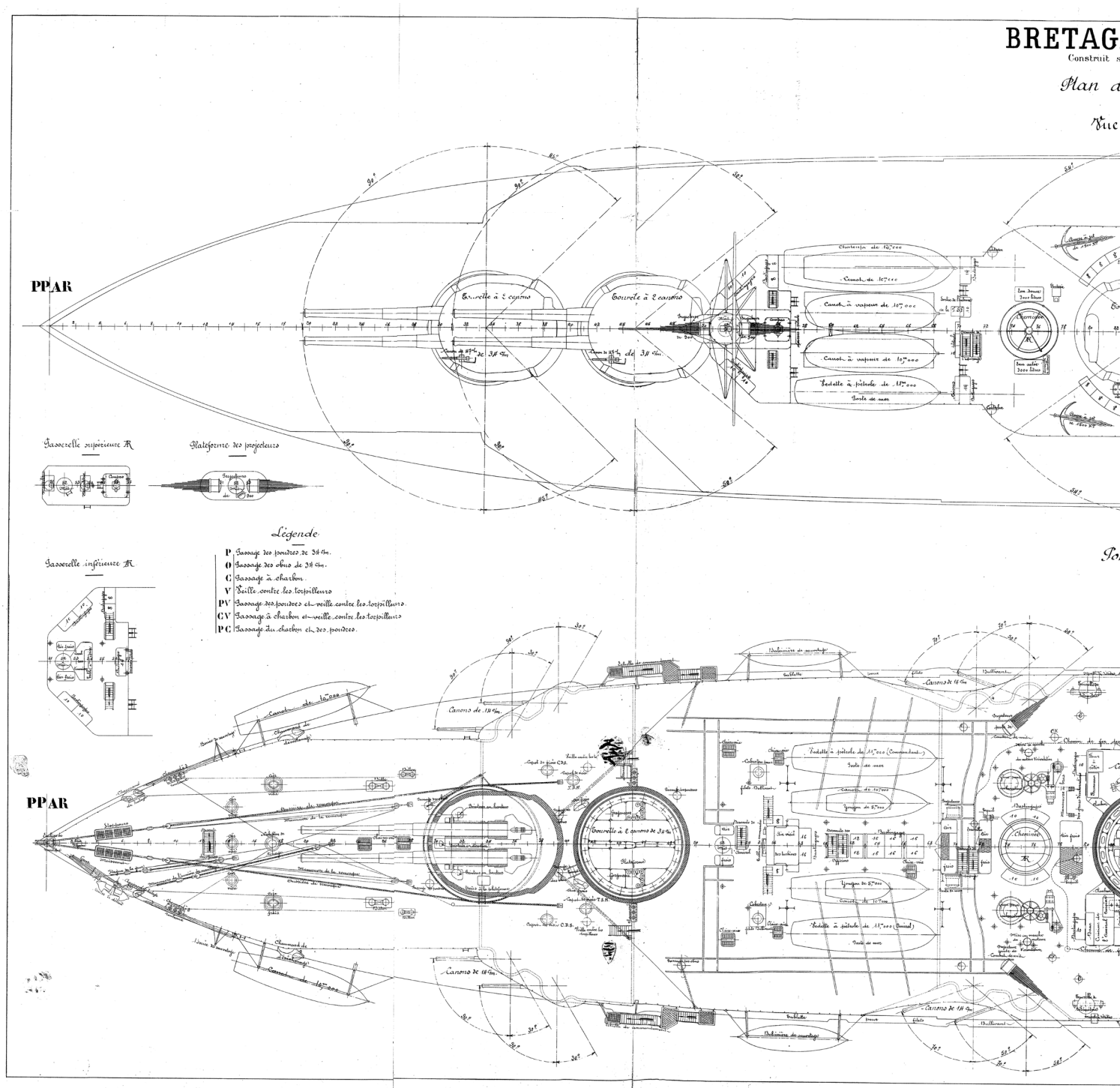
Линкор «Лоррейн» с сентября 1934 по ноябрь 1935 года прошёл обширную модернизацию в Бресте, в ходе которой с него также сняли кормовые 138,6-мм орудия, подводные ТА и установили зенитные пулемёты (2х4-13,2-мм). Помимо этого с него сняли среднюю башню ГК и на её месте оборудовали ангар для четырёх гидросамолётов, а поверх него смонтировали катапульту. Интересно, что из-за катапульты пришлось сдвинуть вторую дымовую трубу на 5 м дальше в корму, а носовую сделать меньшего диаметра. После чего этот линкор получил хорошо узнаваемый внешний вид. Не оставили без внимания и средства ПВО. Вместо 75-мм зениток «Лоррейн» получил 4х2-100-мм/45 зенитные установки образца 1930 года.

Но несмотря на проведённые модернизации линкоры типа «Бретань» к началу Второй мировой войны сильно устарели, при этом они оставались в составе флота, так как считалось, что их орудиям ГК может найтись применение, а вот в какой степени – ещё посмотрим.

После проведенной модернизации в 30-х годах «Лоррейн» существенно отличался от сестершипов





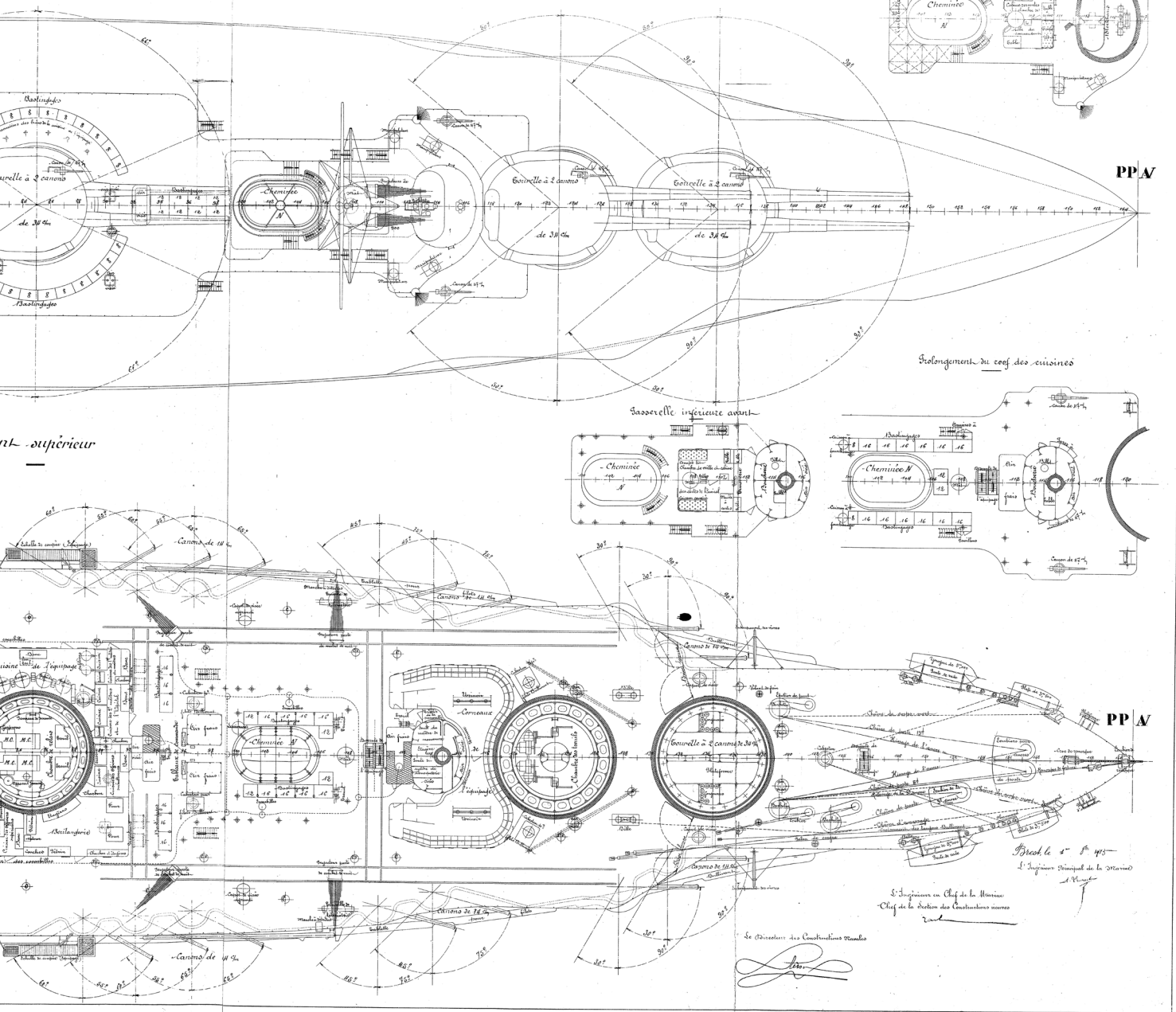


NE, Cuirassé d'Escadre

sur les plans de M^r Doyère

les emménagements

échelle 1/100
par en dessous



PI.7

PPA

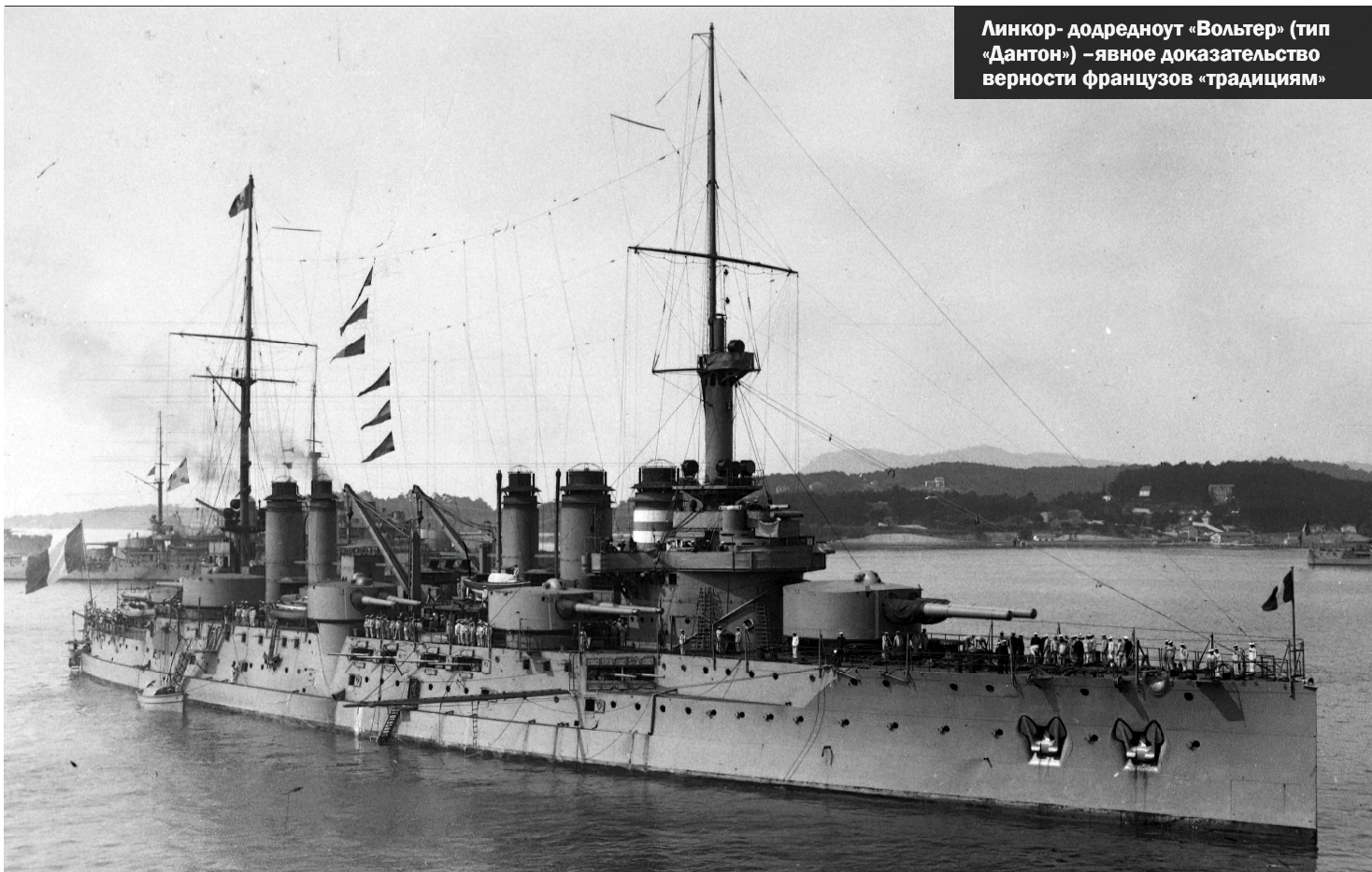
PPA



S_Alex_D

Линейные корабли типа «Бретань» в погоне за лидерами

Линкор-додредноут «Вольтер» (тип «Дантон») – явное доказательство верности французов «традициям»



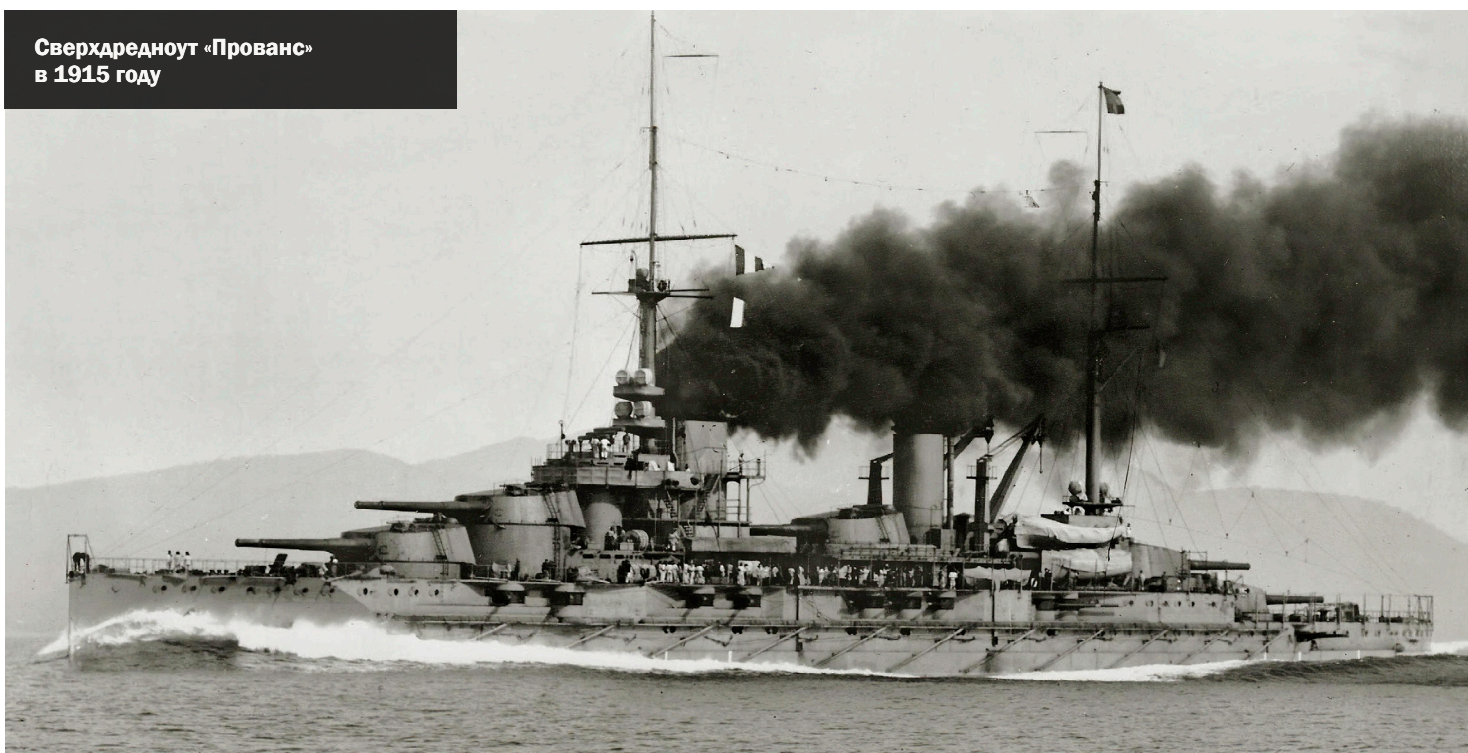
Так сложилось, что к концу первого десятилетия XX века Франция, одно время претендовавшая на звание второй морской мировой державы, уступила это место, дав себя обогнать Германии и США. Более того, если проанализировать корабельный состав этой европейской державы, то может сложиться мнение, что её адмиралы и инженеры «застряли» на пороге XX века. Путём проб и ошибок 80-х и 90-х годов XIX века, наконец-то «нащупав» почти оптимальный

облик эскадренного броненосца, успев его даже тиражировать («Цесаревич» – «Бородино»), французы настолько долго и «трепетно» его совершенствовали, что упустили момент перехода к строительству дредноутов. Иначе как можно объяснить, что даже после закладки в Германии четырёх линкоров типа «Нассау» (последний – август 1907 года), французы заложили весной и летом 1908 года два последних линкора-додредноута типа «Дантон» («Мирабо», «Верньо»).

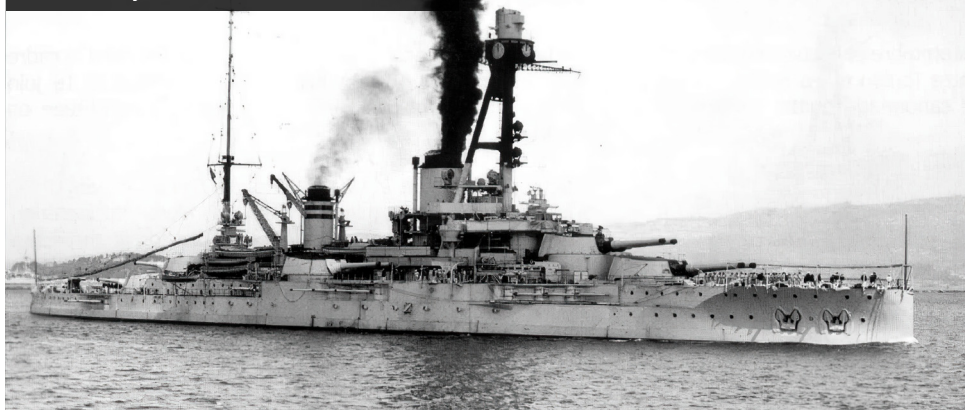
Видимо, если что-то запланировано, то это надо построить вне зависимости от необходимости.

Как бы то ни было, но в 1910 году французы всё же заложили свой первый дредноут – линкор «Курбэ», причём к началу Первой мировой войны «почти успели» ввести в строй своего флота четыре корабля данного типа. Надо отдать должное, опоздав на старте дредноутной гонки, французы быстро сориентировались и после первой серии дредноутов, не

Сверхдредноут «Прованс» в 1915 году



Линкор «Курбэ» - головной в серии первых французских дредноутов в 1913 году.



Линкор «Жан Бар» - один из первых французских дредноутов



Линкор «Айрон Дюк» - один из явных фаворитов на момент создания «бретаней»



дожидаясь ввода их в строй, почти по такому же проекту заложили первую серию своих «сверхдредноутов». Сравните, для того чтобы перейти от 305-мм к 343-мм орудиям на своих дредноутах британцам потребовалось построить четыре серии линкоров (всего девять единиц, не считая «Дредноута»), американцы построили восемь дредноутов четырёх типов. Была ещё Германия, но немцы своим пристрастием к 280-мм орудиям (4 линкора) удивили весь мир, однако, быстро «разобравшись» с ситуацией и перейдя на 305-мм орудия (9 линкоров), вскоре (в 1913 году) решили перейти на 381-мм орудия, чтобы далеко не отпускать британцев. Во Франции была правильно определена наметившаяся тенденция, поэтому следующей и последней серией линкоров стали сверхдредноуты типа «Бретань» (три единицы) с 340-мм орудиями.

Если сравнивать новый сверхдредноут с линкором типа «Курбэ», то можно отметить много общего – тот же гладкопалубный корпус примерно одной длины (у «Курбэ» – 165,9 м, у «Бретани» – 166 м) с линейно-возвышенными башнями в носовой и кормовой оконечности. Даже то, что у первого французского дредноута было три трубы, не особо его выделяло. На большом расстоянии его три трубы, из которых первые две были смещены вперёд, легко могли восприниматься как две, делая его схожим с «Бретанью», на которой центральная башня (башня № 3) не особо выделялась. Наличие двух лёгких мачт (фок-мачта и грот-мачта) добавляло сходства. Когда в ходе модернизации линкоры типа «Курбэ» и «Бретань» получили трёхногие мачты с боевыми марсами, а два из трёх кораблей типа «Курбэ» стали двухтрубными (с широкой носовой трубой), это сходство ещё более усилилось. Корпус кораблей, как у «Курбэ», был клепаный, собранный по смешанной продольно-поперечной системе набора, про таранное образование было сказано ранее. У кораблей двух разных типов много общего было не только во внешнем виде, но и в тактико-технических элемен-

Для линкора «Гроссер Курфюрст» немцы решили ограничиться 305-мм орудиями главного калибра



тах.

При нормальном водоизмещении «Бретани» – 23 930 т, чуть больше, чем у «Курбэ», сверхдредноуты имели большее полное водоизмещение (26 600 т против 25 580 т). По основным размерениям новые сверхдредноуты при почти равной длине были чуть уже предшественников (на 1 метр) при практически одинаковой осадке. Уже было сказано, что из-за более тяжёлых башен по бронированию линкоры типа «Бретань» уступали первым французским дредноутам. Ходовые характеристики также почти не отлича-

лись. При мощности главной энергетической установки в 29 000 л.с. (у «Курбэ» – 28 000 л.с.) французские сверхдредноуты имели гарантированную скорость хода 20 узлов, как и «Курбэ». Если говорить про вооружение, то линкоры «Бретань» получили тот же самый набор, что и «Курбэ», за исключением замены 12-305-мм орудий на 10-340-мм орудий в двухорудийных башнях. Так что выделить что-то инновационное (кроме более крупных орудий ГК) вряд ли можно при сравнении этих двух представителей линейного флота Франции. Давайте попробуем

сравнить французский сверхдредноут с зарубежными линкорами того времени, причём будем ориентироваться на корабли, которые вступили в строй примерно в тот же период, что и «Бретань» (сентябрь 1915 года).

Таким образом, к «одноклассникам», которые вскоре стали противниками и союзниками, можно отнести: британский «Айрон Дюк», немецкий «Кёниг», американский «Нью-Йорк», итальянский «Кайо Дулио», австро-венгерский «Вирибус Унитас», русский «Императрица Мария» и японский «Фусо». Мы признаём,

Появление в итальянском флоте линкора «Кайо Дулио» с 13-305-мм орудиями послужило дополнительным стимулом для французского руководства



За океаном тоже не дремали – линкор «Нью-Йорк» с 356-мм орудиями явное этому подтверждение



что вообще-то любое сравнение – дело исключительно субъективное, и читатели могут не согласиться с нашим выбором. Действительно, можно было к этому списку добавить аргентинские, бразильские, испанские линкоры или британские линкоры типа «Куин Элизабет», которые как раз вступали в строй в 1915 году. Можно было добавить и строившийся в России линейный крейсер «Измаил» с 356-мм орудиями, и британский «Ройал Соверен», и американские линкоры типа «Невада», «Пенсильвания», «Нью-Мексико». Но этих возможных претендентов мы сразу убрали как за их явным преимуществом (британские, американские), так и за явной слабостью или потому, что

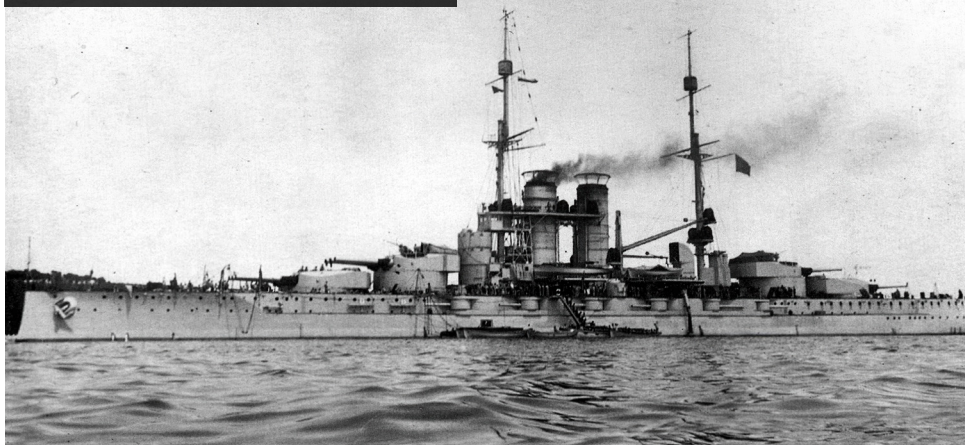
они так и не были построены («Измаил»). Согласитесь, сравнивать первые французские сверхдредноуты с совершенными более чем на порядок кораблями будет не совсем корректным.

Как видим, список для сравнения достаточно большой и разнообразный, в него попали даже линкоры с 305-мм орудиями (за неимением иных). Проанализируем основные тактико-технические характеристики нового французского сверхдредноута и сравним их с такими же параметрами иностранных кораблей этого класса и такого же «уровня». Для обеспечения общего подхода используем один источник – справочник С.Патянина и А.Дашьяна.

По своему водоизмещению линкоры типа «Бретань» оказались самыми «маленькими» в этом «импровизированном рейтинге», уступив всем иностранным сверхдредноутам. «Французы» по этой характеристике превосходили только итальянские, австро-венгерские и русские дредноуты с 305-мм орудиями ГК (стандартное – 23 900 т, полное 26 600 т), но немецкий «Кёниг» всё же оказался крупнее их. По длине сверхдредноут «Бретань» смог превзойти только австро-венгерский дредноут «Вирибус Унитас». Можно было бы отметить, что большее водоизмещение и увеличенная длина не являются самоцелью, однако мы помним, что для обеспечения комплексной системы защиты и обеспечения рационального функционирования различных систем вооружения и жизнеобеспечения требуется пространство. И, следовательно, в ограниченных объёмах решить задачи оптимального размещения всех элементов крайне сложно. Кроме того, в силу строительных ограничений по длине и наличия двух линейно-возвышенных башен на носу линкоры типа «Бретань» получили конструктивный дифферент на нос. Как следствие – плохая всхожимость на волну, заливаемость палубы бака и носовых казематов ПМК.

Здесь можно отметить, что, по сути, компоновка линкоров типа «Бретань» так и осталась на уровне предшественника с 305-мм орудиями. И если в случае с первыми французскими дредноутами можно было бы допустить, чтобы объекты инфраструктуры (размеры каналов, шлюзов или сухих доков) диктовали размеры линкора, то для сверхдредноута (со сроком службы 20-30 лет) можно было бы более перспективно мыслить. В конце

Австро-венгерский «Сент-Иштван» (тип «Вирибус Унитас») нес 305-мм орудий, но мог обеспечить 12 орудийный бортовой залп



Сравнение ТТХ дредноутов ведущих стран мира
(по данным справочника «Дредноуты Первой Мировой» С.Патянин, А.Дашьян)

Тип	Водоизмещение, т	Размерения, м	Мощность ЭУ, скорость	Броня, пояс/ каземат/ палуба/ башни ГК	Вооружение
«Бретань», Франция	23 936 / 26 600	165 26 9,1	29 000 л.с. 20,6 узел	250 мм 180 мм 45+36 мм 400-250 мм	10-340-мм, 22-138,6-мм, 7-47-мм, 4-450-мм ТА
«Айрон Дюк», Великобритания	26 100 / 31 400	190,1 27,45 10	29 000 л.с. 21 узел	305 мм 203 45+25+63 279 мм	10-343-мм, 12-152-мм, 2-76-мм, 4-47-мм, 4-533-мм ТА
«Кёниг», Германия	25 796 / 28 600	175,4 29,5 9,2	31 000 л.с. 21 узел	350 мм 180 мм 60 мм 300 мм	10-305-мм, 14-150-мм, 10-88-мм, 5-500-мм ТА
«Нью-Йорк», США	27 000 / 28 367	174,7 29,1 8,7	28 100 л.с. 20,1 узла	305 мм 279 мм 76+44 мм 356 мм	10-356-мм, 21-127-мм, 4-533-мм ТА
«Кайо Дулио», Италия	22 930 / 24 690	176,1 28 9,4	32 000 л.с. 21,5 узла	250 мм 220 44+29+24 280 мм	13-305-мм, 16-152-мм, 19-76-мм, 3-450-мм ТА
«Вирибус Унитас», Австро-Венгрия	20 013 / 21 595	152,18 27,34 8,6	25 000 л.с. 20,5 узла	280 мм 180 мм 36+30 280 мм	12-305-мм, 12-150-мм, 18-66-мм, 4-533-мм ТА
«Императрица Мария», Россия	23 413 / 25 800	168 27,43 8,4	27 000 л.с. 21 узел	262 мм 100 38+25+12 250 мм	12-305-мм, 20-130-мм, 4-75-мм, 4-450-мм ТА
«Фусо», Япония	30 600 / 25 900	202,7 28,7 8,7	40 000 л.с. 22,5 узла	305 мм 203 мм 76+35 мм 305 мм	12-356-мм, 16-152-мм, 12-76-мм, 4-76-мм, 6-553-мм ТА

концов, док всегда можно построить.

К моменту создания «Бретани» в военном кораблестроении паровые турбины уже полностью оправдали доверие и на постоянной основе прописались на линейных кораблях, поэтому главная энергетическая установка (ГЭУ) первых французских свехдредноутов была паротурбинной, как и у «Курбэ». Французы не стали экспериментировать в части выбора турбин для своих новых линкоров, это были всё те же четыре прямодействующие турбины системы Парсонса, как у «Курбэ», правда, чуть более мощные, зато с паровыми котлами вновь повторили свой «фортель», как и у предшественника. Если вы помните, при строительстве первой серии французских дредноутов, головной «Курбэ» получил 24 паровых котла системы Никлосса, остальные три линкора этого типа – котлы Бельвиля. Такой странный выбор объяснялся желанием сравнить котлы двух типов в условиях реальной эксплуатации на крупном

боевом корабле. Судя по всему, к моменту проектирования и строительства линкоров типа «Бретань» у французских кораблестроителей так и не сформировалось единое мнение по данному вопросу. Иначе объяснить выбор паровых котлов просто невозможно. Действительно, если на четырёх линкорах типа «Курбэ» было установлено два типа паровых котлов, то на трёх линкорах типа «Бретань» было использовано три типа котлов! Так, линкор «Бретань» получил 24 паровых котла «Никлосса» (по какой-то причине для головных кораблей этих двух типов предпочитали именно данную систему), на втором корабле серии («Прованс») были смонтированы 18 паровых котлов системы Ги дю Тампля, а на линкоре «Лоррейн» – 24 котла «Бельвиля. В то же время надо признать, что котлы всех трёх систем, хотя и с ремонтами и переделками, исправно прослужили отведённый срок и были заменены на нефтяные котлы системы Индре.

На «Бретани», опять же из-за ограниченных размеров, так же, как и на «Курбэ», турбины размещались в одном отсеке, что считалось неудачным решением с точки зрения живучести корабля, но иного варианта просто не было (вспомним, что длина кораблей была практически одинаковой).

ГЭУ была чуть мощнее, чем у «Курбэ», её суммарная мощность составляла 29 000 л.с. (неплохие показатели), что позволило линкорам уверенно развивать скорость хода в 20 узлов. В источниках чаще всего упоминаются результаты стандартных испытаний на полную скорость линкора «Прованс». В ходе двух испытаний в октябре 1915 года при искусственной тяге этот линкор показал максимальную скорость 21,13 и 21,505 узла. В среднем же для всей серии линкоров скорость полного переднего хода составила 20,6 узла.

В сравнении с «одноклассниками» видно, что по мощности ГЭУ «Курбэ» усту-

Русский линкор «Императрица Мария» не претендовала на роль «сверхдредноута», но ее 12-305-мм орудий были довольно эффективны



Японский линкор «Фусо» обеспечил место Японии в клубе держав, имевших сверхдредноуты



Линкор «Лоррейн» не выделялся высокой скоростью среди сестершипов – в среднем 20,6 узла



пал только «Кёнигу», «Кайо Дулио» и японскому «Фусо», причём только японский линкор превосходил «француза» по скорости хода (по крайней мере, на «бумаге»), остальные были примерно в том же диапазоне скоростей (20-21 узел). Но линкоры типа «Бретань» на практике сложно было назвать «быстроходными линкорами», сказывались особенности корпуса.

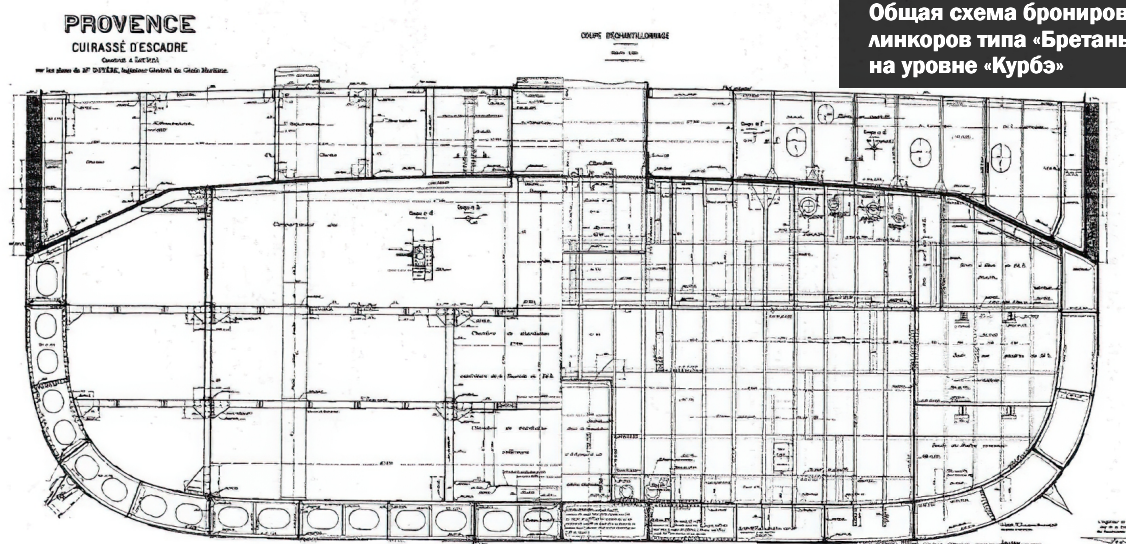
Не мог похвастаться «Бретань» и своим бронированием (уступая даже своему предшественнику). При толщине главного броневоего пояса в 250 мм он уступал всем иностранным «одноклассникам» (при равенстве с итальянским «Кайо Дулио»), среди которых особенно выделялись немецкий «Кёниг» (350 мм) и японский «Фусо» (305 мм). Даже русские линкоры (типа «Императрица Мария»), обычно отличавшиеся меньшей толщиной брони главного пояса, в данном случае «обошли» «француза». Положение дел не могли исправить даже относительно толстый верхний пояс и каземат с толщиной брони 180 мм, традиционно хорошо защищённые башни главного калибра (лобовые плиты – 400 мм) и большая площадь бронирования – с появлением сверхдредноутов и 343-381-мм орудий такая защита уже не могла считаться достаточной.

В то же время необходимо подчеркнуть, что общая схема бронирования у «Бретани» осталась на уровне «Курбэ», и её дополнение тонкой 8-мм продольной противоторпедной переборкой не особо её усилило. На британских сверхдредноутах типа «Орион» и «Айрон Дюк» тоже не особо занимались противоторпедной защитой корабля, ограничившись только броневыми экранами (25-38 мм) в районах погребов и машинных отделений, дополнив эту защиту угольными бункерами. Однако на фоне немецких и американских линкоров это выглядело как полумера. К примеру, немецкие линкоры типа «Кёниг» имели противоторпедную

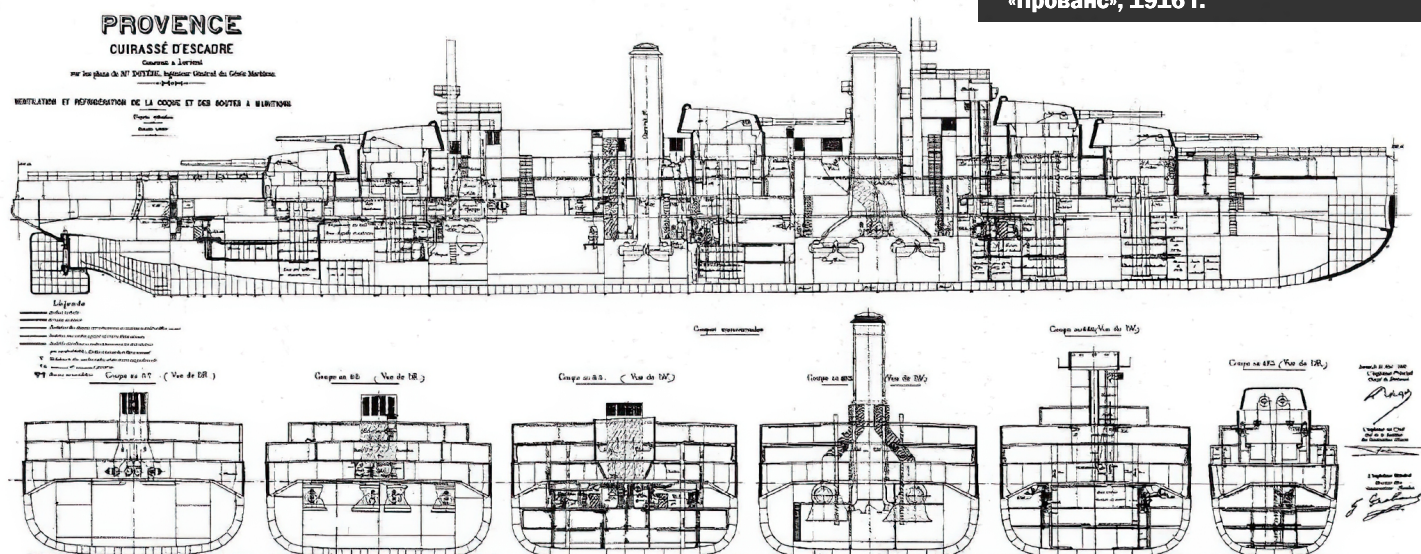
переборку толщиной 40 мм (по Brauer и Groner) или 50 мм (Conwey), которая затем переходила в противоосколочную 30-мм переборку. Причём на немецких линкорах противоторпедная переборка имела такую же длину, что и главный броневой пояс, а помимо неё ещё одна 20-мм переборка находилась между ней и обшивкой корпуса. На американском «Нью-Йорке» тоже более тщательно подошли к ПТЗ, чем на «французе». ПТЗ первых американских сверхдредноутов включала противоторпедную переборку толщиной 34,7 мм, слой угольных бункеров перед ней и ряд пустых отсеков у борта. Противоторпедная переборка «Нью-Йорка» начиналась перед погребами носовой башни ГК и простиралась в длину до пятого барбета, то есть до кормового траверза, замыкающего цитадель, а по высоте она перекрывала пространство от двойного дна до третьей палубы. Ничем подобным «Бретань» похвастаться не могла, но это и не удивительно, если учесть что по ширине французский сверхдредноут уступал своим американским и немецким «одноклассникам» три метра.



Два итальянских линкора типа «Андреа Дориа» были быстрее «бретаней»

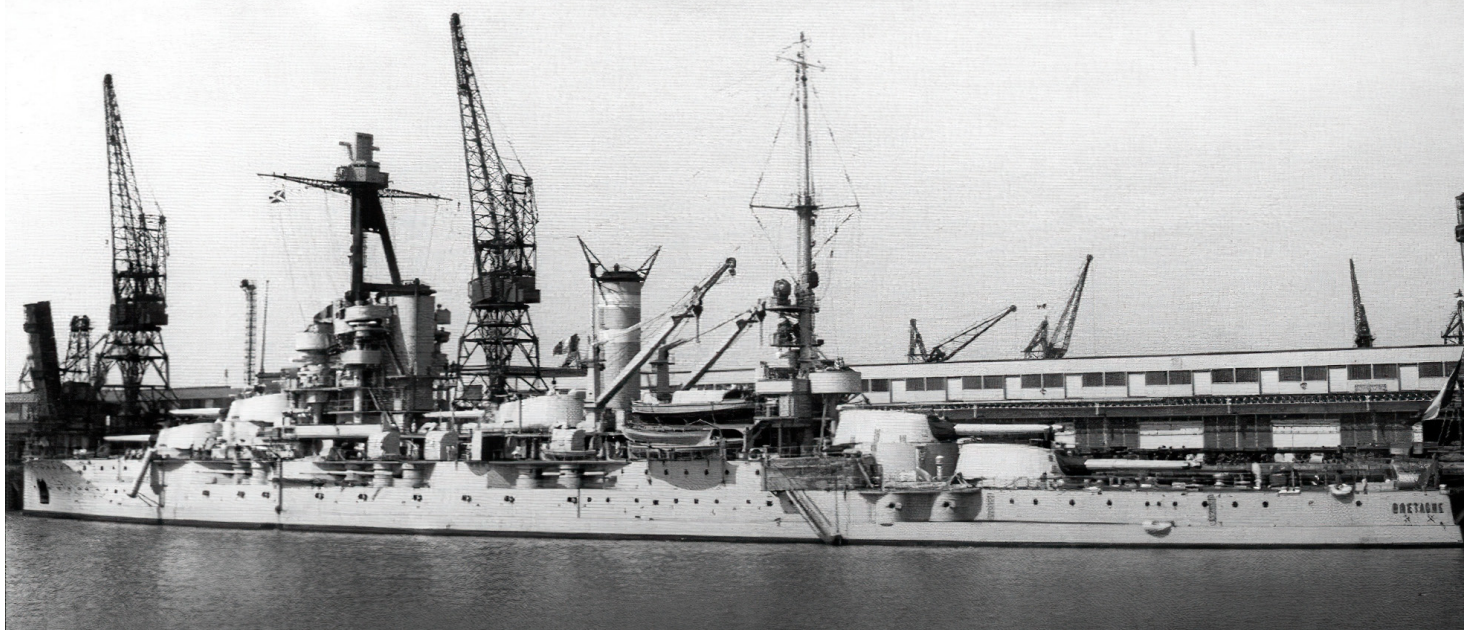


Общая схема бронирования линкоров типа «Бретань» осталась на уровне «Курбэ»



Продольный разрез и поперечные сечения корпуса линкора «Прованс», 1916 г.

Линкор «Бретань» в порту Гавра,
1936 год



340-мм орудия «Лоррейна» - прямое доказательство принадлежности к сверхдредноутам, практически единственное



Главным отличием «Бретани» от своего предшественника, позволившем ему перейти в иной «класс», стали орудия главного калибра – французские линкоры получили десять 340-мм орудий, размещённых в пяти башнях. Как видим, стараясь удержаться в общем тренде развития линейных кораблей, французы продолжали оставаться верными своим «традициям», иначе объяснить использование экзотических калибров (ГК – 340-мм, ПМК – 138,6-мм) вряд ли можно. Как видим из таблицы, «иностранцы» предпочитали или 356-мм орудия, или британские 343-мм (традиционные для британских линкоров).

Что касается размещения башен с орудиями ГК, то на «французах» они были размещены оптимально – по две в носовой и кормовой оконечностях и одна в средней части, практически повторив схему «Кёнига» (у «немца» средняя башня направлена в сторону кормы). Это позволило кораблям иметь десятиорудийный бортовой залп и стандартные залпы по носу и корме (по 4 орудия).

Иностранные сверхдредноуты-соперники также могли «позволить себе» бортовой залп из 10 орудий главного калибра, а японский «Фусо» – так вообще из всех своих 12-356-мм орудий. В то же время новые итальянские, русские и австро-венгерские дредноуты обеспечивали полный бортовой залп из 12-13 305-мм орудий, и с этим уже приходилось считаться, тем более что эти представители имели трёхорудийные башни главного калибра!

Основным недостатком вооружения первых французских сверхдредноутов, который как бы достался им в наследство от «Курбэ», осталась ориентация на ведение артиллерийского боя на сравнительно небольшой дистанции – до 14 500 м (около 80 кабельтовых). Именно на такую дистанцию артиллерия ГК линкоров «Бретань» могла вести огонь ввиду ограниченного угла возвышения орудий (12 градусов). Нам не удалось определить, по какой причине французские адмиралы считали, что основными дистанциями боя

станут именно такие удаления противника друг от друга (12-13 км), но подобную ошибку они совершили и в случае с «Курбэ», и повторили её на «Бретани». А ведь немцы использовали башни ГК с орудиями, угол возвышения которых составлял 16-20 градусов, а британцы – 15-20 градусов, что делало французские корабли «безответной целью» на дистанции, с которой они не могли ответить противнику. К чему это могло привести, показывает бой русского броненосца «Слава» с немецкими dreadnoughtами в Рижском заливе. В том бою «Слава» вёл огонь на дистанцию 89 кбт, а при затоплении отсеков одного борта увеличил свою дальность до 98 кбт, в то время как немецкие линкоры «Позен» и «Нассау» вели огонь с дистанции 120 кбт. Сравните с дальностью стрельбы сверхдредноута «Бретань» на 80 кбт! В последующем эту оплошность удалось исправить и, к счастью, за неё не пришлось расплачиваться кровью французских моряков.

А вот средняя артиллерия «Бретани», как и у «Курбэ» в своё время, могла считаться самой сильной из сравниваемых кораблей. Только американский «Нью-Йорк» с двадцатью одним 127-мм орудием противоминной батареи (по сути – 20) и русская «Императрица Мария» с двадцатью 130-мм орудиями могли соперничать с линкорами типа «Бретань», которые несли двадцать два 138,6-мм орудия в своих казематах и батареях. Большинство других оппонентов ограничилось меньшим количеством орудий противоминного калибра: на британском «Айрон Дюке» – 12-152-мм, на немецком «Кёниге» – 14-150-мм, японском «Фусо» – 16-152-мм, правда, мы видим, что это были орудия более крупного калибра. В 1918 году преимущество в количестве орудий ПМК линкоры типа «Бретань» теряли – в ходе службы выяснилось, что при волнении казематы четырёх носовых орудий постоянно заливались водой и не могли эффективно использоваться, в результате их сняли, а амбразуры заделали. Через подобную ситуацию прошли практически все сверхдредноуты в своё время.

В чём проигрывали французские линкоры типа «Бретань» большинству «одноклассников», так это в дальности плавания. Запас топлива составлял 900 т угля при нормальном водоизмещении и 2 680 т при полном водоизмещении. Это позволяло обеспечить дальность плавания 10-узловым ходом в 4 700 миль (больше, чем у «Курбэ», на 500 миль), а на полном ходу (20 узлов) – всего 600



Пост управления огнем зенитной артиллерией линкора «Лоррейн» (1944-1945 гг.)

миль (меньше, чем у «Курбэ», на 500 миль). На этом фоне дальность плавания «Айрон Дюка» в 8 100 миль (12 узлов), «Кёнига» – 8 000 миль (12 узлов), «Вайоминга» – 7 060 миль (10 узлов) и «Фусо» – 8 000 миль (14) можно считать просто потрясающей! А если вспомнить, например, что тот же британский «Айрон Дюк» мог на полной скорости в 21 узел пройти 3 800 миль, то есть в шесть раз больше, чем «француз», то разрыв катастрофический.

Можно только предположить, что эти линкоры предполагалось использовать исключительно в условиях Средиземного моря, и их противники также не обладали большой дальностью плавания. И на первый взгляд это так, австро-венгерский «Вирибус Унитас», операционная зона которого должна была бы ограничиваться только Адриатикой, рассчитывался на дальность плавания 4 200 (10) миль, а «Кайо Дулио» – 4 800 миль (10). В то же время «Итальянец» мог пройти на полной скорости в 21,5 узла 1 000 миль, что на 40 % больше чем французский сверхдредноут, при этом запас топлива на «Итальянце» составлял 520 / 1 476 т, что примерно на 50 % меньше, чем у «француза». Это позволяет сделать вывод, что французские паровые котлы и ГЭУ в целом не отличались экономичностью и эффективностью.

Для линкоров типа «Бретань», так же как и для «Курбэ», судя по всему, главной операционной зоной было выбрано

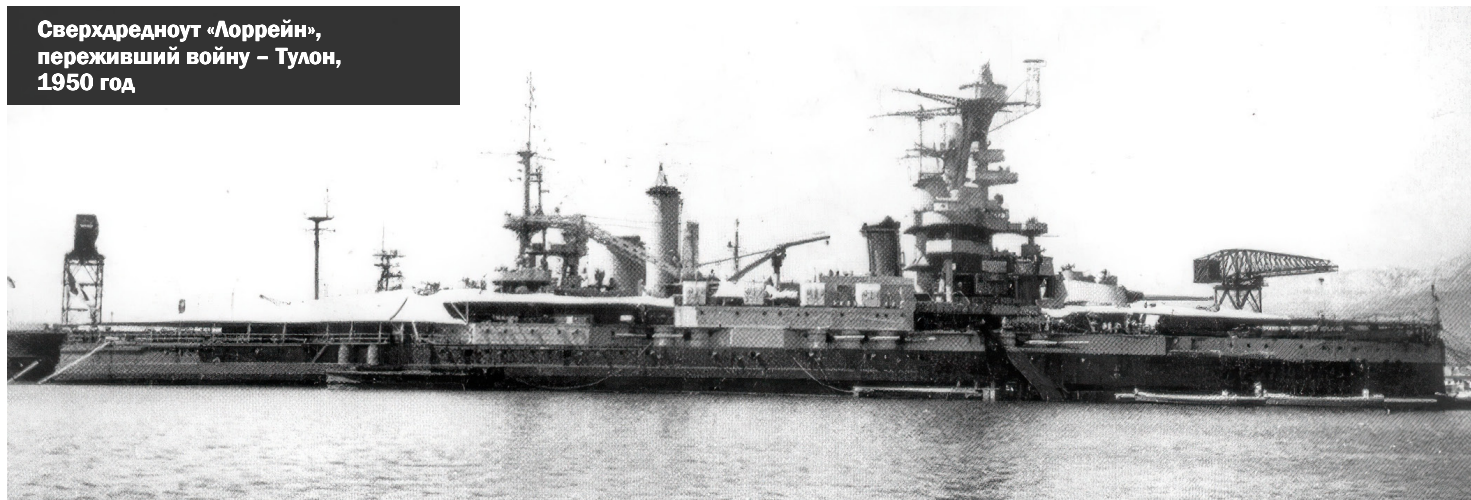
Средиземное море и Атлантика вблизи территории Франции. Здесь можно сделать вывод о том, что французские линкоры создавались для конкретного ТВД и вряд ли чувствовали себя уверенно где-то вдали от родных берегов.

В итоге в проекте «Бретани», по мнению экспертов, французским инженерам и военным удалось создать не идеальный, но достаточно удачный корабль без критических недостатков, соответствующий достигнутому уровню французского военного кораблестроения. Последующие модернизации продлили жизнь этим кораблям, хотя и не смогли существенно повысить их боевой потенциал, но до вступления в строй «Дюнкера» именно три «бретани» считались самыми мощными кораблями французского флота.

Французские сверхдредноуты «прожили» довольно долгую жизнь, обойдя по сроку службы за редким исключением всех своих «одноклассников», с которыми мы их сравнили. Действительно, из рассматриваемого нами списка только американский «Нью-Йорк», итальянский «Кайо Дулио» и линкор «Лоррейн» (тип «Бретань») в том или ином виде пережили Вторую мировую.

В последующих статьях попробуем рассмотреть отдельные элементы французских линкоров данного типа, а главное, вспомним, как они проявили себя в бою и службе.

Сверхдредноут «Лоррейн», переживший войну – Тулон, 1950 год



SOCIETE ANONYME DES CHANTIER ET ATELIERS DE SAINT-NAZAIRE(PENHOËT)

Chantiers de Penhoët.

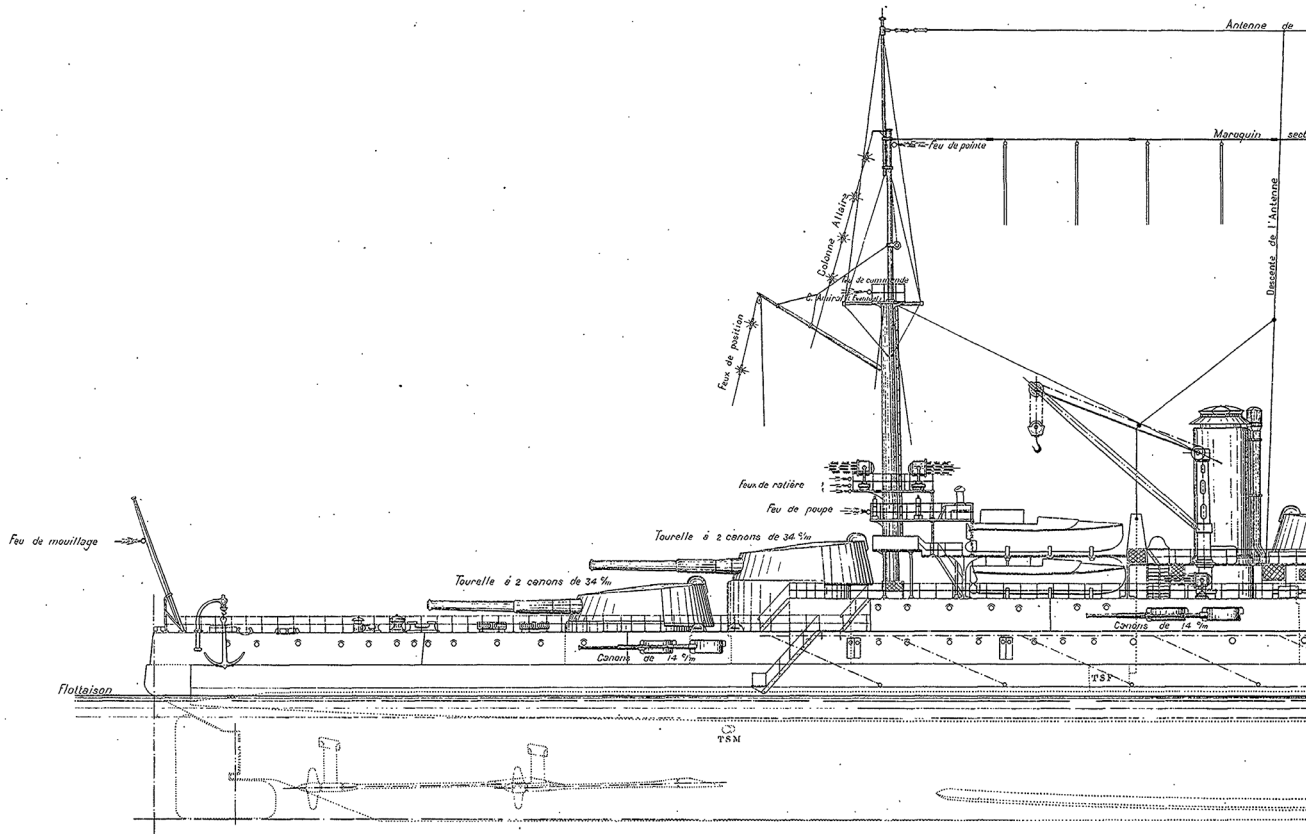
MARINE NATIONALE "LORRAINE"

Construit sur les plans de

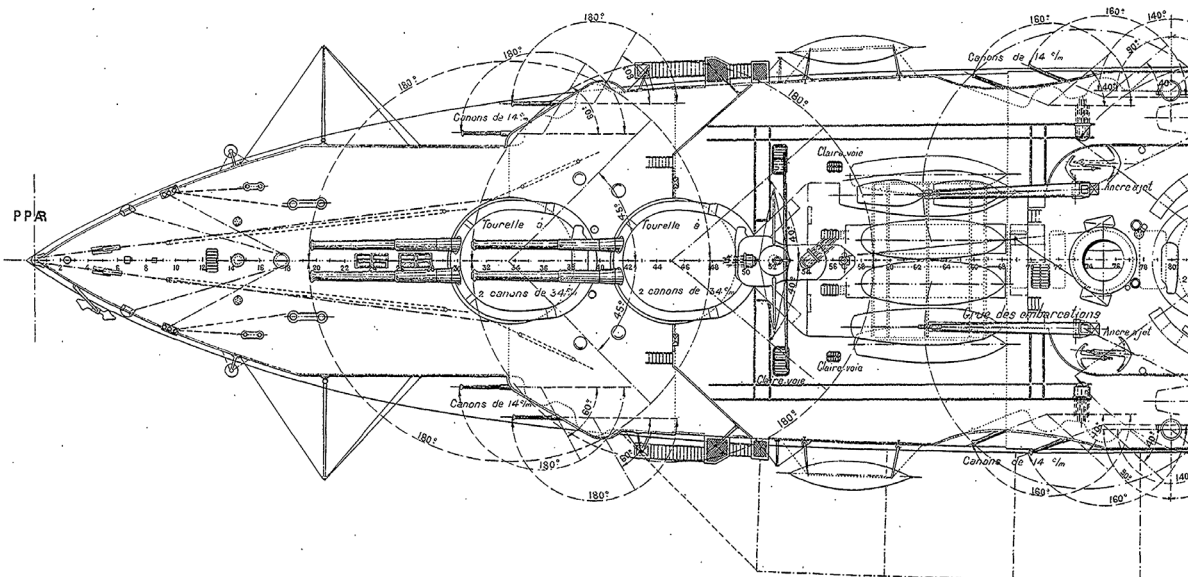
Plan d'en

Echelle : 0",005

Vue extérieure lo



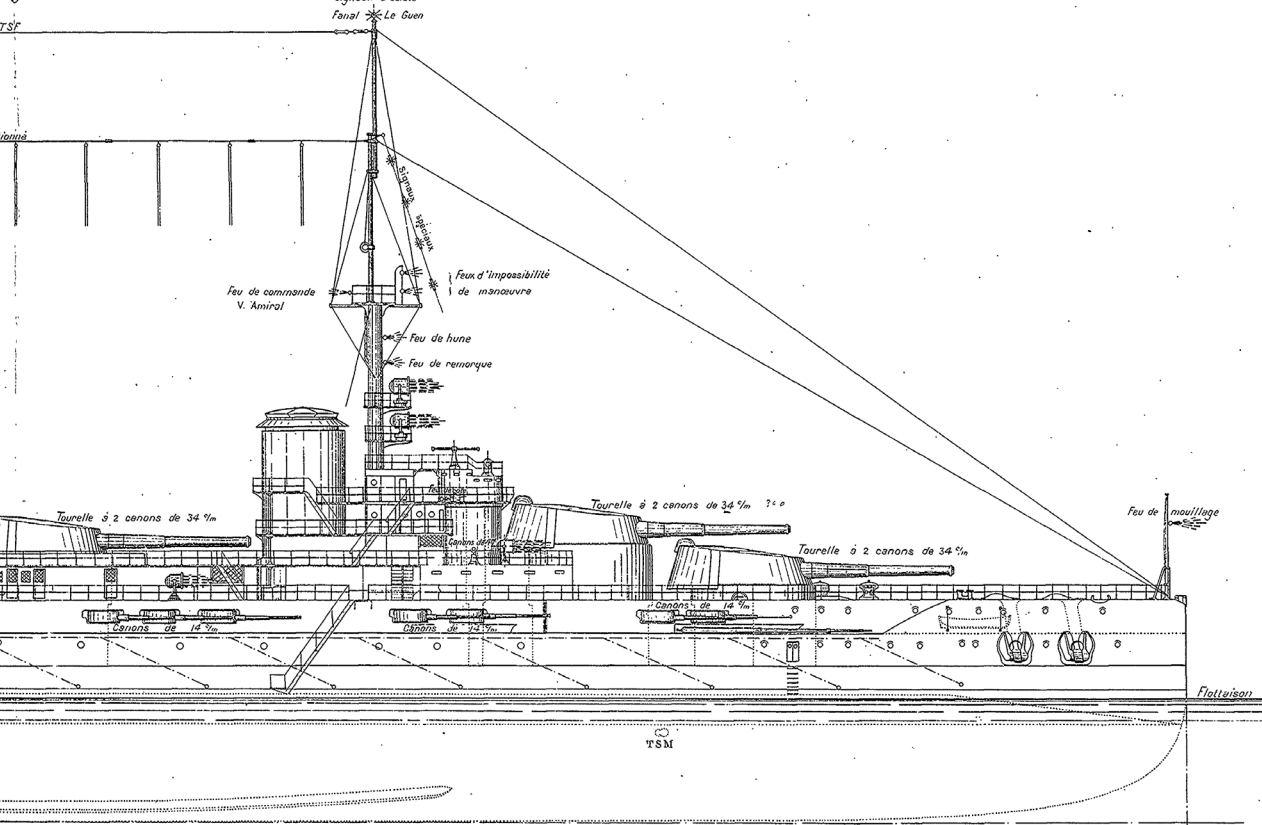
Vue horizontale



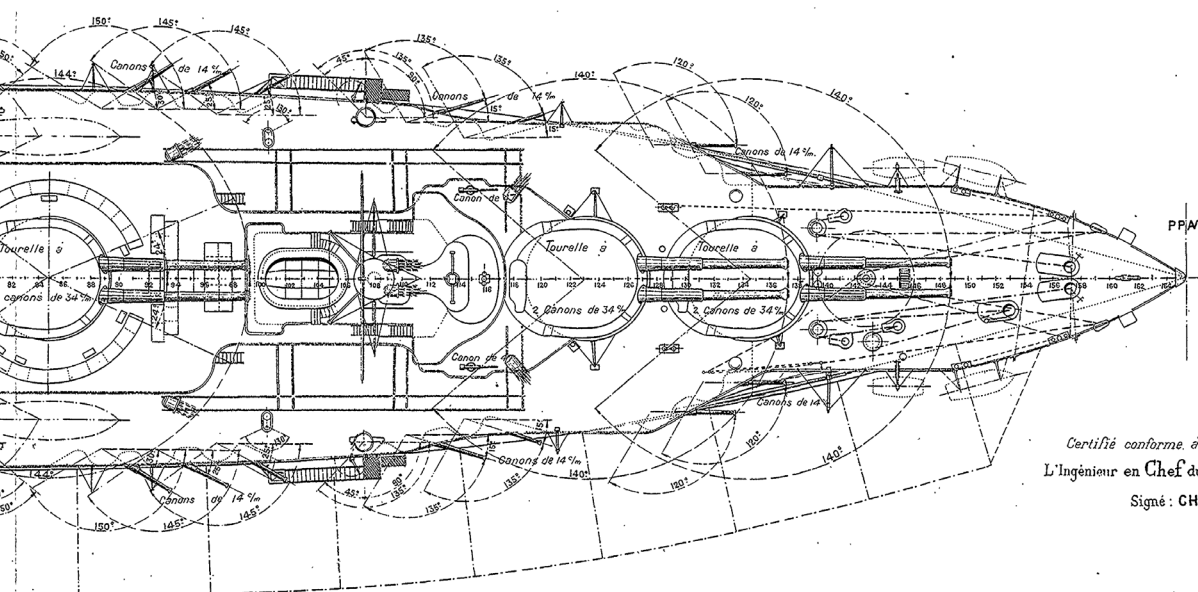
ensemble

par mètre

longitudinale



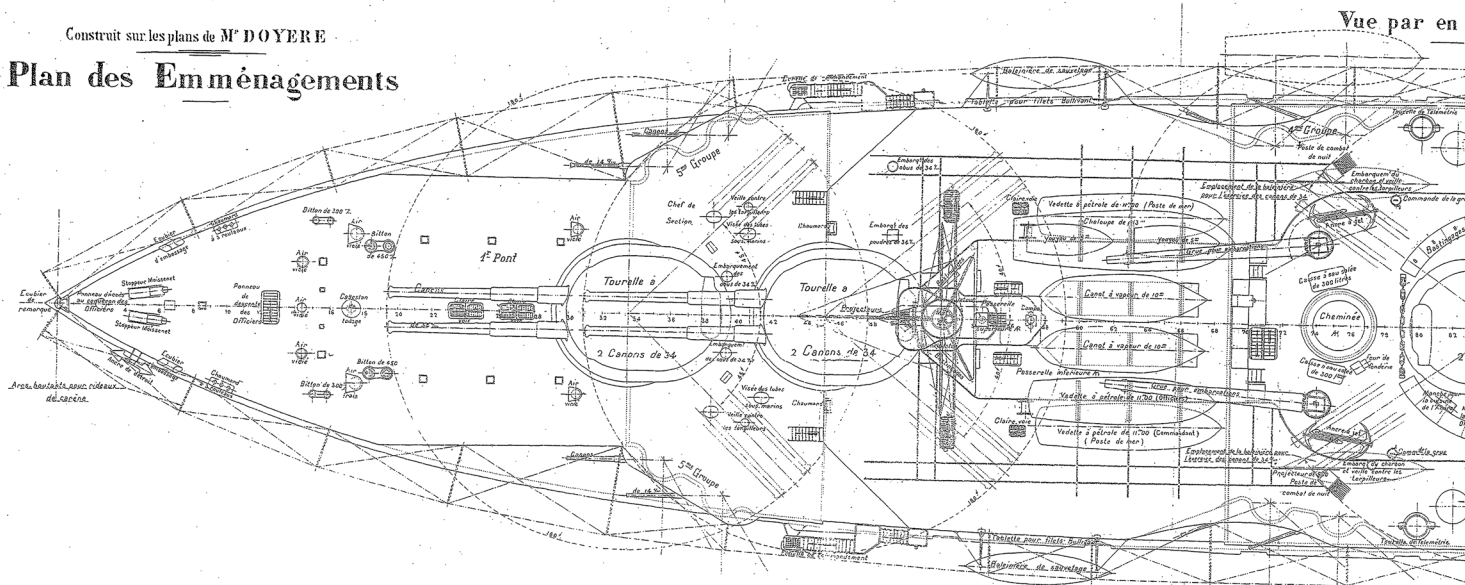
ale



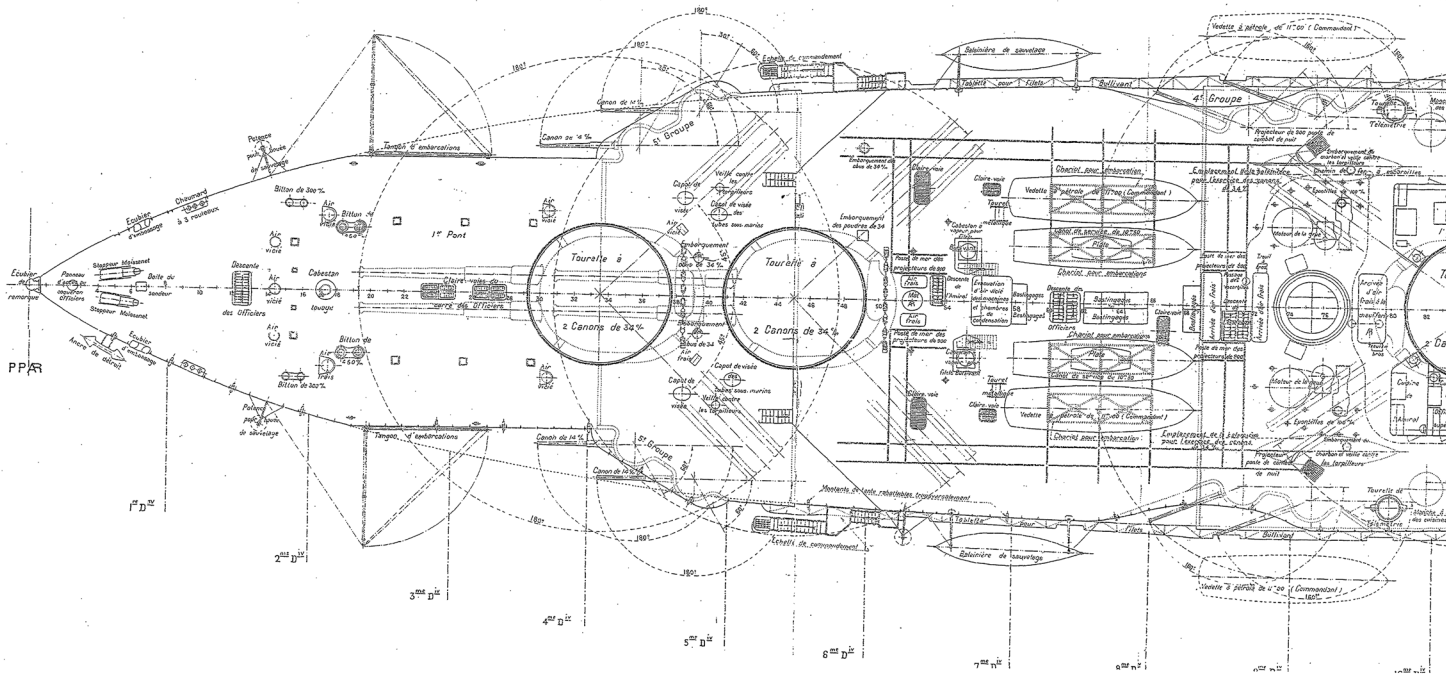
Certifié conforme à l'exécution
L'Ingénieur en Chef du Génie Maritime, Contrôleur,
Signé : CHARPENTIER

Construit sur les plans de M^r D O Y E R E

Plan des Emménagements

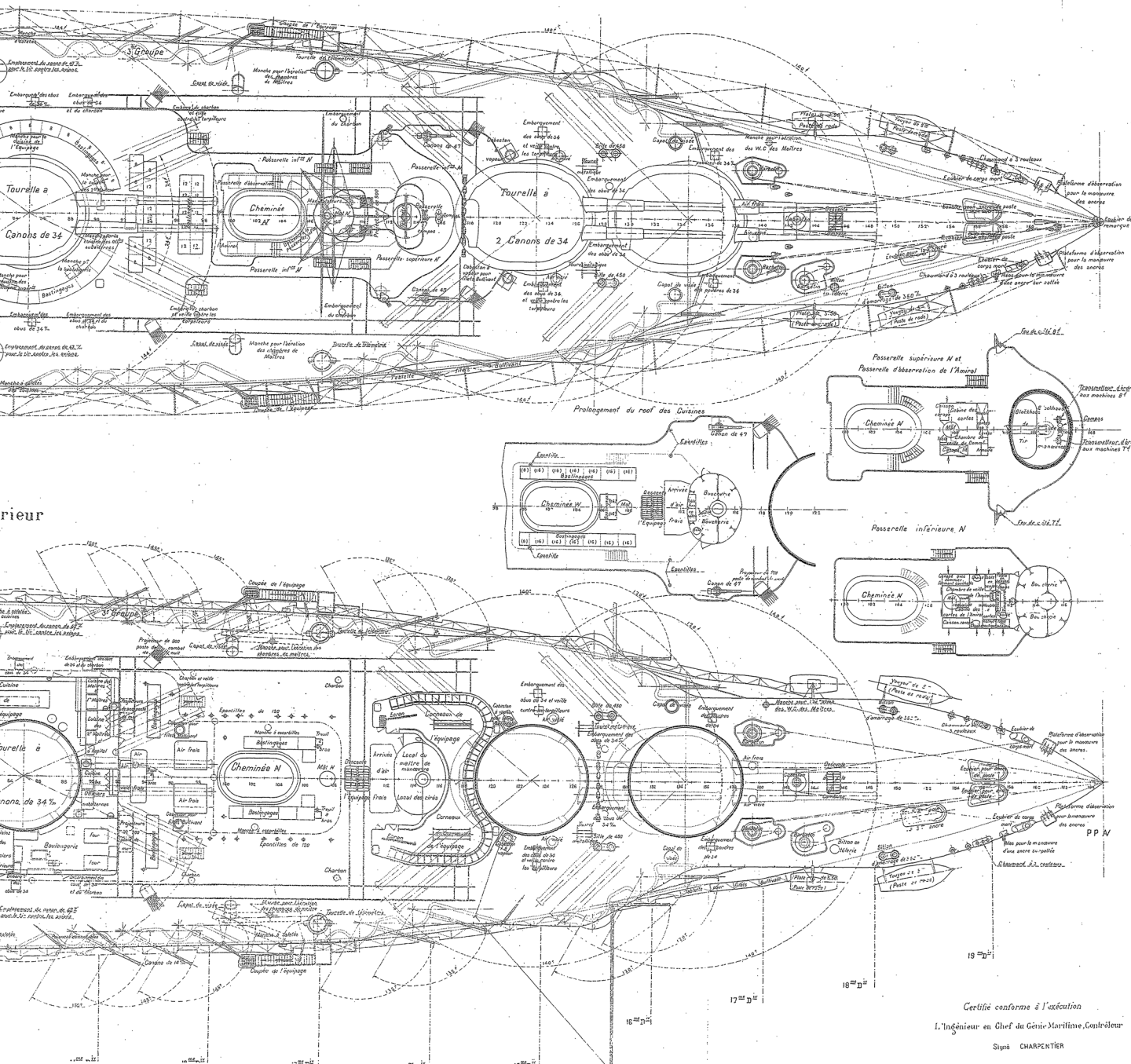


Pont Supé



dessus

PL. 5



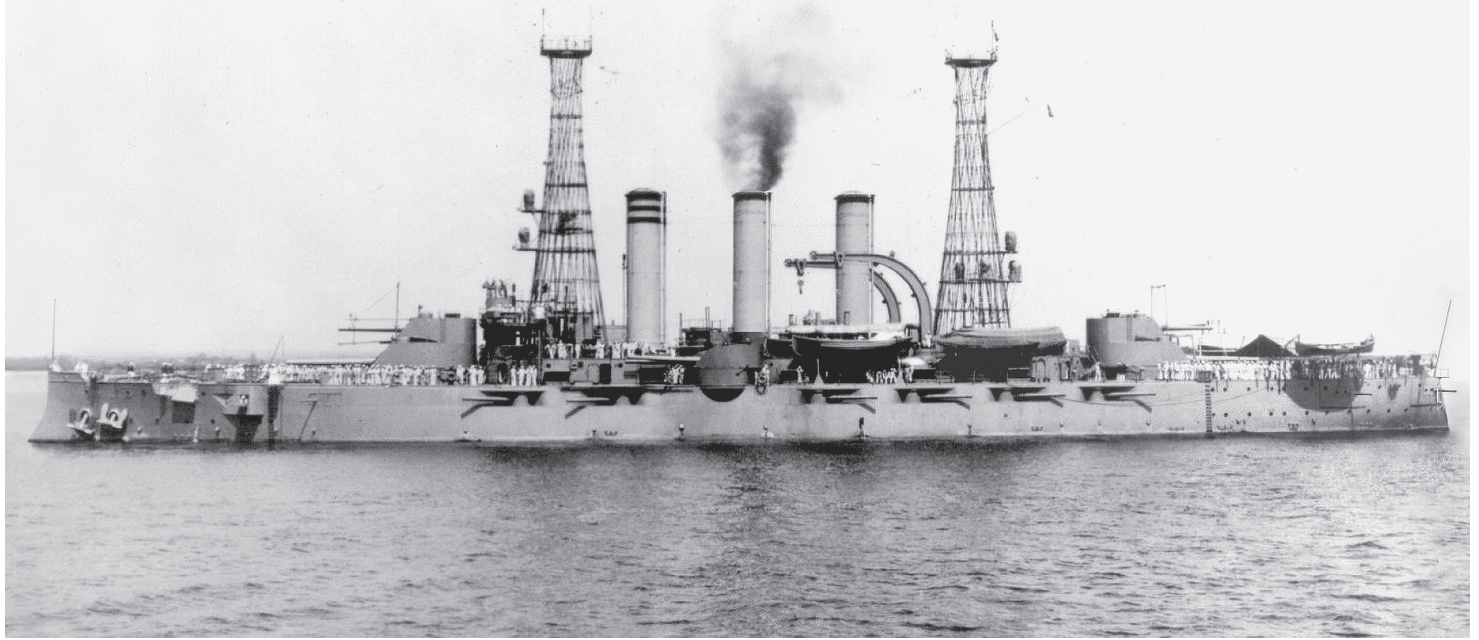
rieur

Пушки для новых сверхдредноутов сохраняем традиции

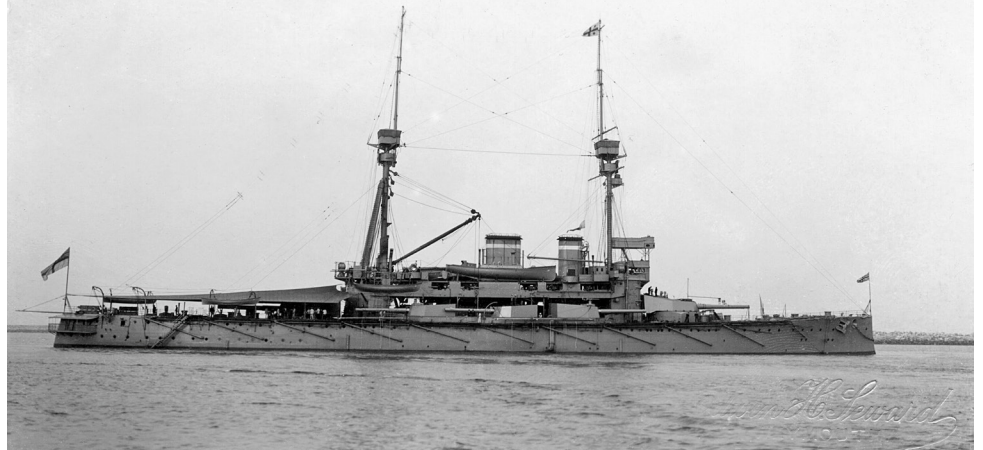


S_Alex_D, alexdoctor3

Американский броненосец «Джорджия» (тип «Вирджиния») с промежуточным 203-мм калибром артиллерии



Британский додредноут «Лорд Нельсон» имел 234-мм орудия промежуточного калибра



Французский броненосец «Нептун» - с 340-мм орудиями главного калибра

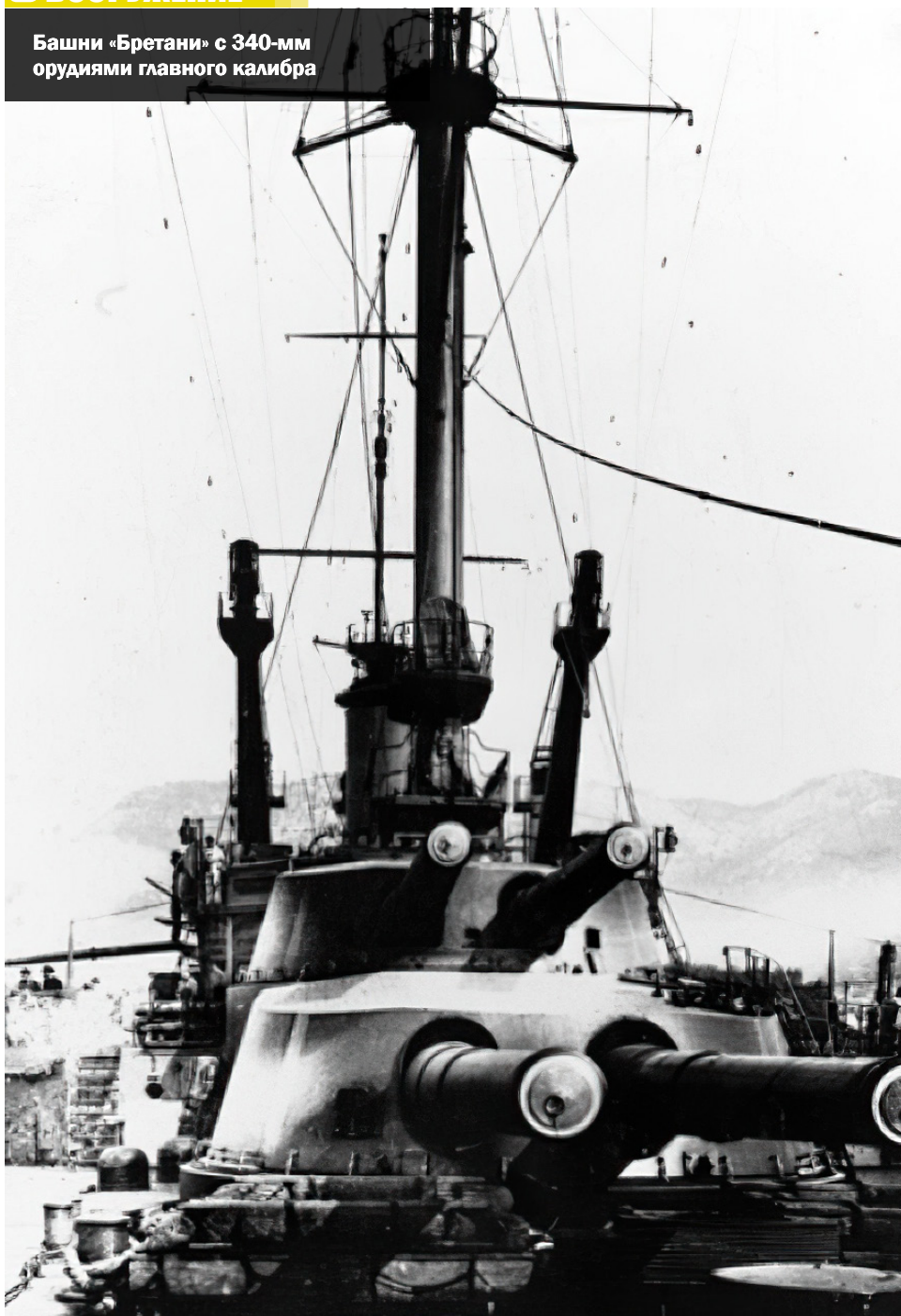


Как мы уже выяснили, в стремлении не отставать от «партнеров» по «дредноутной лихорадке» французское правительство в 1912 году приняло решение о проектировании и строительстве линейных кораблей с орудиями более крупного калибра, чем 305-мм. Здесь, как мы видим, французы не стали раскачиваться, что удивительно, если вспомнить, как долго и «крепко» они «цеплялись» за промежуточный калибр. Для справки: «Репаблик» (1901-1902 год, 2 единицы, 4-305-мм и 18-164-мм), затем «Демократи» (1903 год, 4 единицы, 4-305-мм и 10-194-мм), и, наконец, «Дантон» (1906-1908 годы, 6 единиц, 4-305-мм и 12-240-мм). Французов нельзя в этом судить строго, не только они шли по такому пути: Германия в 1901-1905 годах заложила две серии броненосцев типа «Брауншвейг» и «Дойчланд» с 280-мм и 170-мм орудиями (10 единиц); США – две серии броненосцев типа «Вирджиния» и «Коннектикут» с 305-мм, 203-мм, 178-мм орудиями (всего 11 единиц), да и Туманный Альбион закреплял данную моду: броненосцы «Кинг Эдуард VII» и «Лорд Нельсон» вооружались 305-мм и 234-мм орудиями (всего 10 единиц). В то же время французы не стали «задерживаться» на линкорах с 305-мм орудиями, и вторая серия их дредноутов (в отличие не только от первой тройки стран, но и более близких соперников, например, Италии) уже имела более крупный калибр. Да у них и выбора то не было – нельзя было продолжать строить линкоры с 305-мм орудиями, когда мировые державы активно перешли на более крупный калибр.

Особый интерес представляет величина калибра, который решили использовать французы – 340-мм, почему именно такой, а не 343 или 356-мм, как у сверхдредноутов других стран? На это вопрос нам так и не удалось найти точного ответа, кроме предположения, что это был один из «традиционных» калибров французских броненосцев в конце XIX века, правда, у немногих.

Например, можно вспомнить последние броненосцы с центральной батареей типа

Башни «Бретани» с 340-мм орудиями главного калибра



15-дюймовые орудия главного калибра отнесли «Бретань» в разряд сверхдредноутов



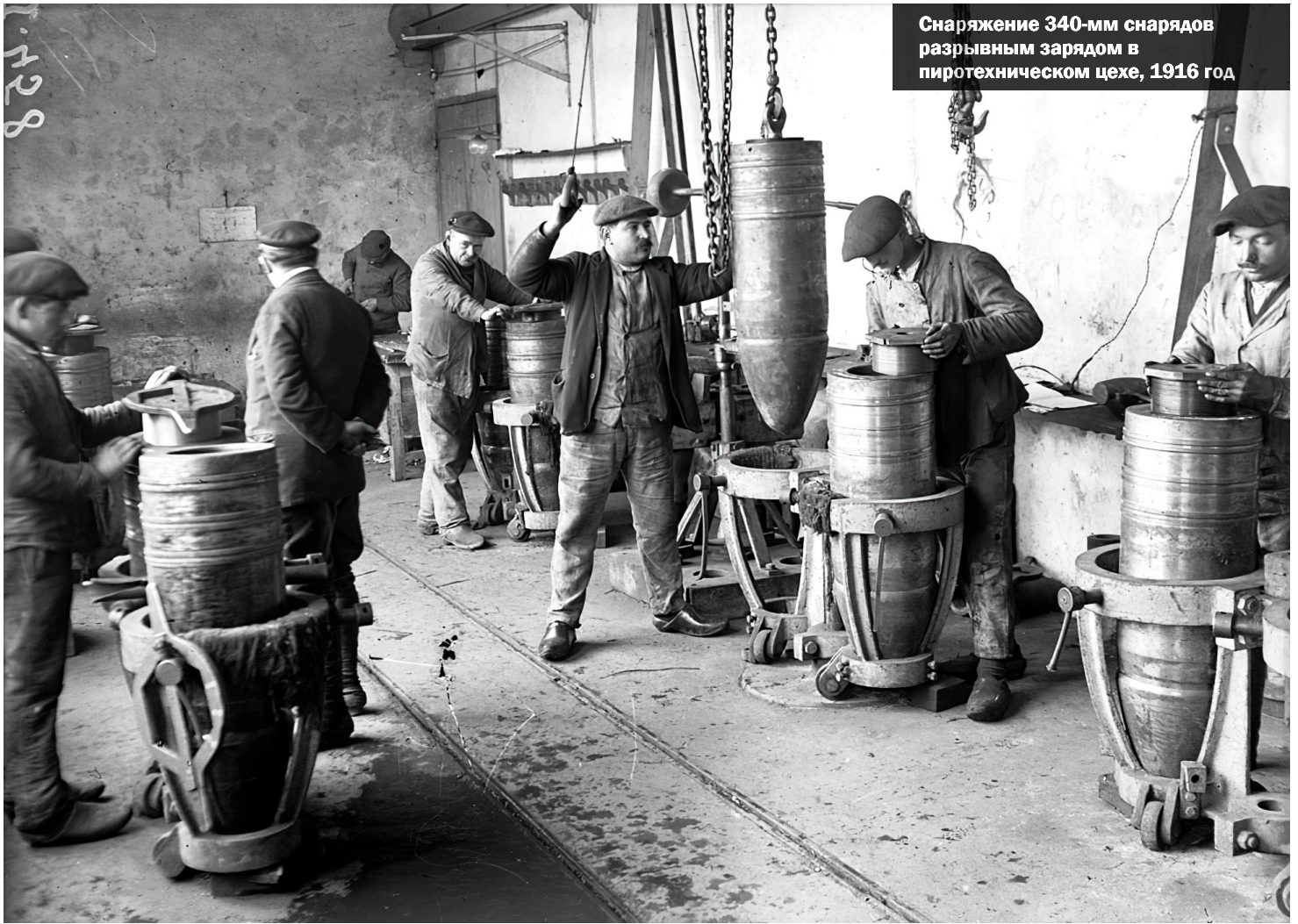
«Девастейшн» («Девастейшн», «Курбэ»), введенные в строй в 1882-1886 годах. Основное вооружение этих кораблей составляли 340-мм/18 орудия образца 1875 года. Эти огромные морские пушки нового поколения стреляли тяжёлыми снарядами весом почти в 400 кг и могли эффективно пробивать на небольших дистанциях практически любую существовавшую на тот момент броню. Были вооружены 340-мм орудиями и барбетные броненосцы периода так называемой «Молодой школы»: «Адмирал Дюпре» (340-мм/18 орудия образца 1875 года), «Ош» (340-мм/26 модель 1881 года), «Нептун» (340-мм/28 образца 1881 года), «Мажента», «Марсо», введенные в строй французского флота в 80-е годы XIX века.

Основанием для такого вывода может служить и британский пример. Британцы, когда пришли к выводу о том, что имеющиеся 305-мм орудия уже недостаточно мощны для борьбы с линейными кораблями противника, также вспомнили о распространённом в XIX веке на английском флоте калибре в 343-мм (броненосцы типа «Адмирал», «Нил», «Ройал Соверен»). Как пишет О.Паркс: «... было решено вернуться к 13,5-дм орудиям, которые последний раз устанавливались на старых линкорах типа «Ройал Соверен». В качестве обоснования подобного выбора, кроме желания усилить разрушающее действие снаряда за счёт увеличения калибра, О.Паркс отмечает также: «... более тяжёлый снаряд имел более мощный заряд, а его меньшая дульная скорость вызывала меньший износ канала ствола. Таким образом, увеличивался срок службы орудий, и обеспечивалась большая кучность стрельбы». Уверен, что даже если французским военно-морским артиллеристам были не известны эти очевидные истины касательно свойств орудий крупных калибров, то они просто ориентировались на поведение и судостроительные программы стран-соседей, вырвавшихся вперёд в «дредноутной» гонке.

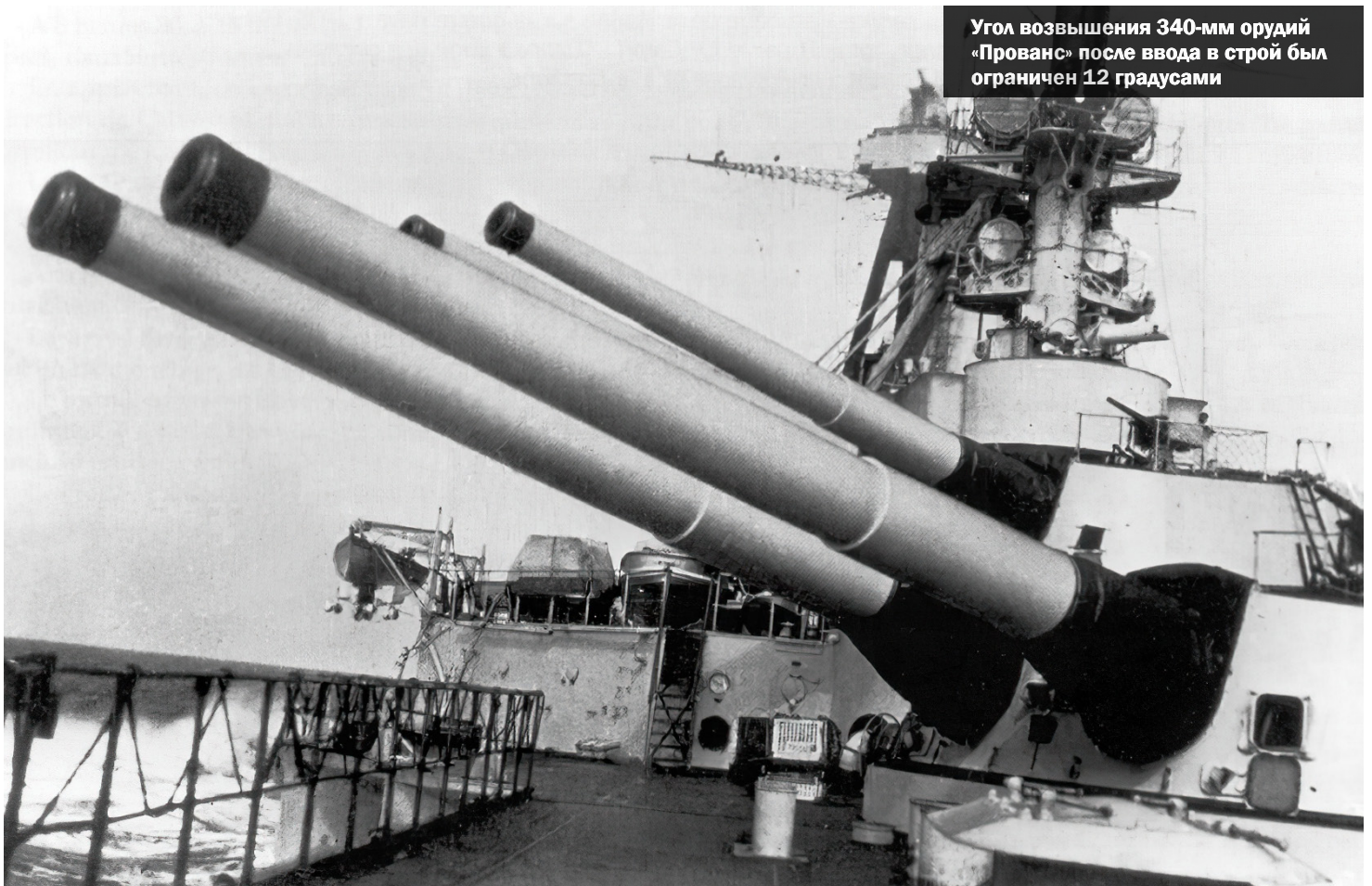
Итак, французы остановились на орудиях калибром 340 мм и в 1912 году начали проектирование будущих сверхдредноутов типа «Бретань». Основу вооружения составили десять 340-мм/45 орудий образца 1912 года, которые разместили в пяти двухорудийных башнях. Выбранный вариант размещения башен в корпусе корабля мы уже рассматривали, поэтому сосредоточим внимание на особенностях самого орудия и башен.

Вес нового орудия составлял 69,6 т (по другим данным (сайт navweaps.com – 66,95 т), длина ствола (максимальная) – 16,1 м, длина нарезной части – 13,25 м, объём зарядной камеры – 256,4 дм³.

Вес бронебойного снаряда APC M1912 составлял 554 кг (по другим данным – 540 кг). Бронебойный снаряд M1912 не имел баллистического наконечника, но был оснащён взрывателем с двойным механизмом задержки, что в теории позволяло поражать как слабо бронированные, так и сильно бронированные цели. Бронебойный снаряд M1912-1921, созданный после Первой мировой, весил 554 кг и имел баллистический наконечник. Вес боевой части у этих снарядов – 21,7 кг (BB – мелинит). Пороховой заряд весом 155 кг был способен обеспечить 554-кг снаряду начальную скорость 795 м/с, а 540-килограммовому – 800 м/с. При угле возвышения 23° эти орудия могли послать снаряд весом 540 кг на дальность 23 км. Для этих орудий в 20-е годы был разработан и фугасный снаряд HE M1926



Снаряжение 340-мм снарядов
разрывным зарядом в
пиротехническом цехе, 1916 год



Угол возвышения 340-мм орудий
«Прованс» после ввода в строй был
ограничен 12 градусами



Удивительно, но 356-мм снаряды японского «Ямаширо» имели почти вдвое меньший заряд ВВ

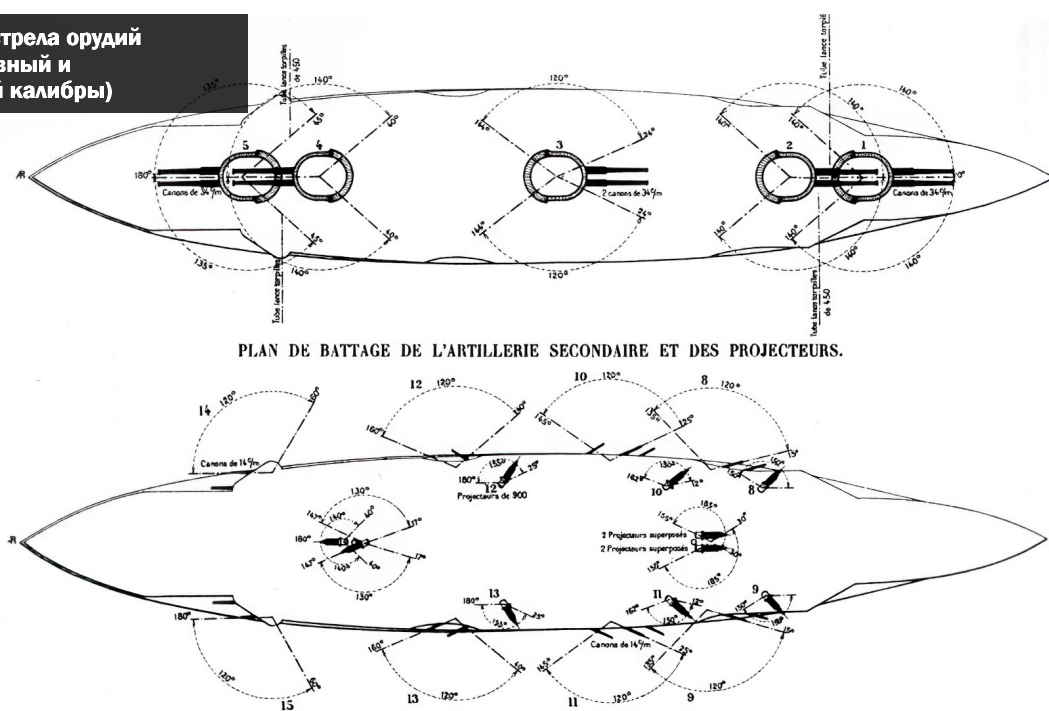
весом 382 кг (пороховой заряд 140 кг).

Но, видимо, французы не устали удивлять своих союзников и радовать потенциальных противников, иначе чем можно было объяснить тот факт, что на своих сверхдредноутах они допустили такую же оплошность, как и на линкорах типа «Курбэ», опять установив угол возвышения орудий в башнях 12°. При таком угле возвышения дальность стрельбы не превышала 14,5 км.

Как отмечается в литературе, по мнению французских адмиралов, максимальная дистанция видимости, на которой можно было вести стрельбу, должна была составлять около 10 000 м, так что они имели даже некоторый «запас». События Первой мировой войны развеяли эти фантазии. После 1918 года на линкорах типа «Бретань» были проведены работы по увеличению угла возвышения орудий главного калибра до 18 градусов, а в конце 1920-х годов угол возвышения снова увеличили до 23 градусов. Интересно, что сначала эти работы (по увеличению до 18 градусов) в качестве эксперимента были проведены на одной башне (башня № 5) линкора «Лоррейн», который вступил в строй флота позднее. В результате корабль был построен без орудий в этой башне, они были установлены в июле 1917 года, через год после того, как линкор вступил в строй. Проведённые изменения позволили линкорам типа «Бретань» вести стрельбу на дальность до 18 000 м снарядом M1912 при угле возвышения 18 градусов, а после увеличения угла до 23 градусов – до 23 700 м. Использование снаряда M1912-1921 позволило увеличить эти показатели до 21 000 и 26 600 метров соответственно. Интересно, что рассеивание залпов на их максимальной дальности 14 500 м составляло всего 100 м.

Общий вес одной двухорудийной 340-мм башенной артиллерийской установки равнялся 800 т (в разных источниках указывается вес 985 или 1 030 т), включая 330 т вращающейся брони. Башни обеспечивали наведение по горизонту в пределах: -150/+150 градусов, вертикальное наведение: -5/+12 градусов. Углы обстрела: для башен № 1 и № 5 – 270 градусов, для башни № 3 – 120

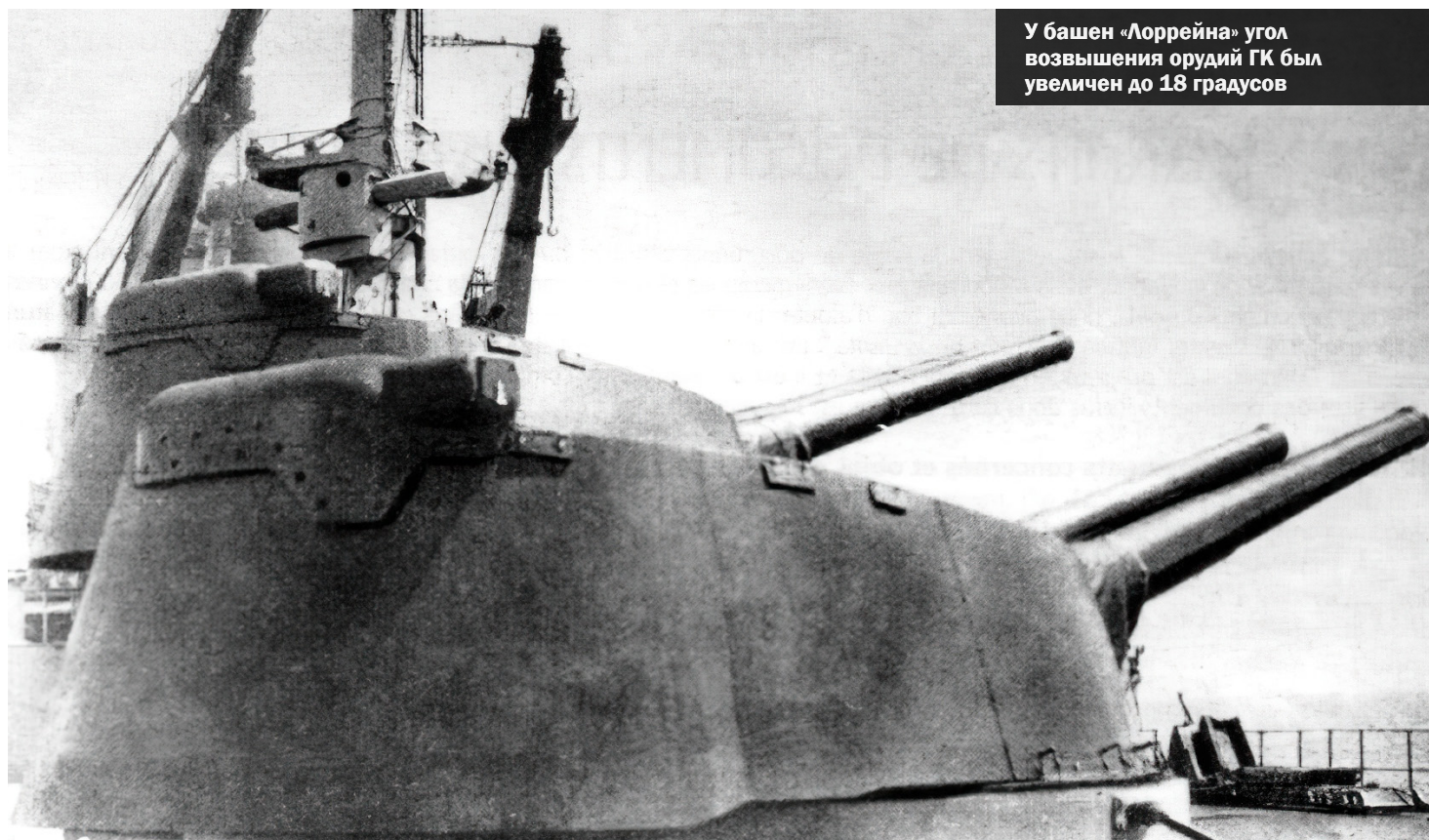
Диаграммы обстрела орудий «Прованса» (главный и противоминный калибры)



Сравнение ТТХ 340-356-мм орудий сверхдредноутов, построенных одновременно с линкорами типа «Бретань»

(по данным сайта <http://navweaps.com>)

Тип орудия, корабль	Вес снаряда, кг	Вес ВВ, кг	Вес залпа	Живучесть ствола	Вес башни, т	Б/к, на ствол
340-мм/45 Model 1912, «Бретань»	APC = 540 HE = 382	21,7	5 400	-	800	100
343-мм/45 Mark V, «Айрон Дюк»	APC = 574,5 HE = 567	18,1 80,1	5 745	450 / 220	610	80
305-мм/50 SK L/50, «Кёниг»	APC = 405,5 HE = 405,9	11,5 26,4	4 055	200	549	90
356-мм/45 Mark 1-12, «Нью-Йорк», США	APC = 680,4 HC=578	10,4 47,3	6 804	175-200	541	100
305-мм/46 Model 1909, «Кайо Дулио»	APC = 452	-	5 424	-	645	-
305-мм/45 K10 «Вирибус Унитас»	APC = 450 Common =450	4 26,7	5 400	200	680 - 690	82
305-мм/50 обр.1907, «Императрица Мария»	APC = 470,9 HE = 470,9 Shrapnel =331,7	12,96 61,5 3,07	5 650,8	400	872	100
356-мм/45 Тип 41, «Фусо», Япония	APC = 635 HE=635	11,1 29,5	7 620	250-280	688	90



У башен «Лоррейна» угол возвышения орудий ГК был увеличен до 18 градусов

Схема размещения механизмов и бронирования башни ГК линкора «Прованс»

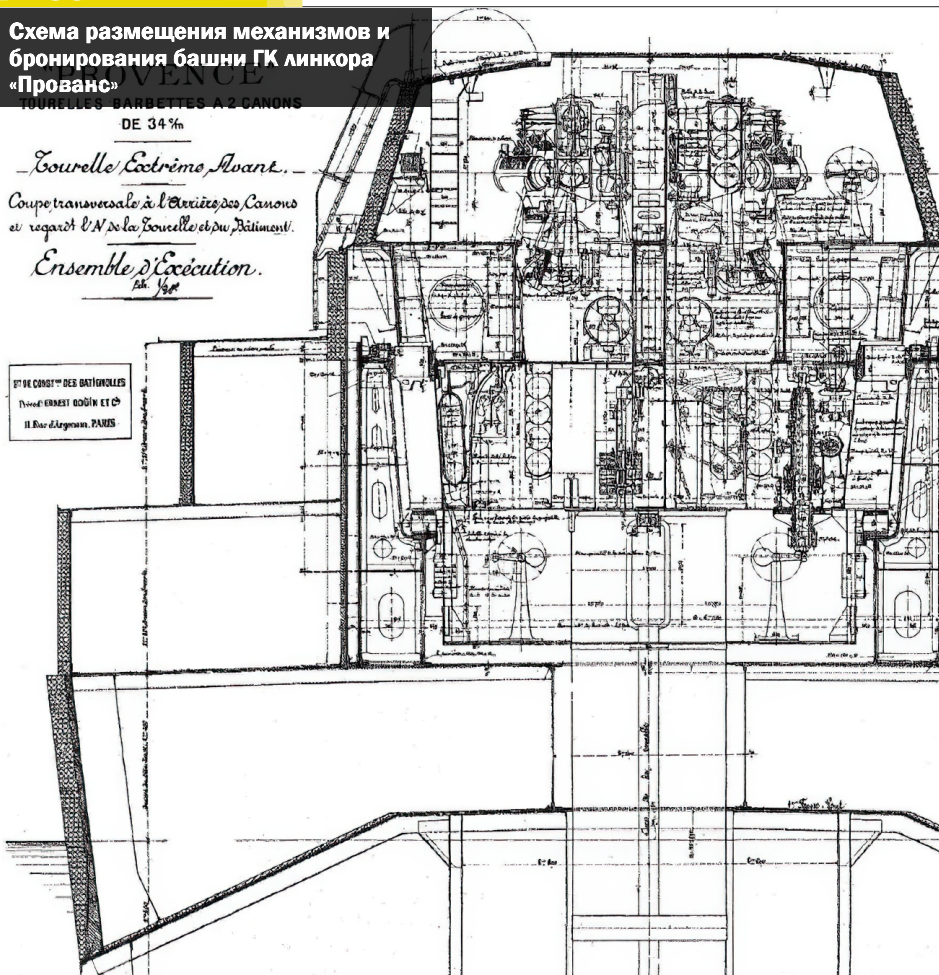
TOURILLES BARBETTES A 2 CANONS
DE 340 mm

Courette Extrême Avant.

*Coupe transversale à l'axe des Canons
et regard à l'N de la Tourille de l'arrière.*

Ensemble d'Exécution.

ST DE COMST DES BASTIONNELLES
D'après ERNEST BOUIN ET CH
H. Rue d'Argenson, PARIS



градусов, для башен № 2 и № 4 – 280 градусов. Горизонтальное наведение башен осуществлялось электрогидравлическим приводом системы Дженни («Муфта Дженни»).

«Муфта Дженни» позволяла не только плавно менять скорость вращения исполнительного механизма при постоянной скорости вращения электродвигателя, но также останавливать исполнительный

механизм и менять направление его вращения. Конструктивно она представляла собой гидравлический механизм, состоящий из двух частей, разделённых распределительным диском. Одна из частей, соединённая с электродвигателем, служила насосом, а другая, соединённая с исполнительным механизмом, – гидромотором. Распределительный диск был устроен таким образом, что от его наклона зави-

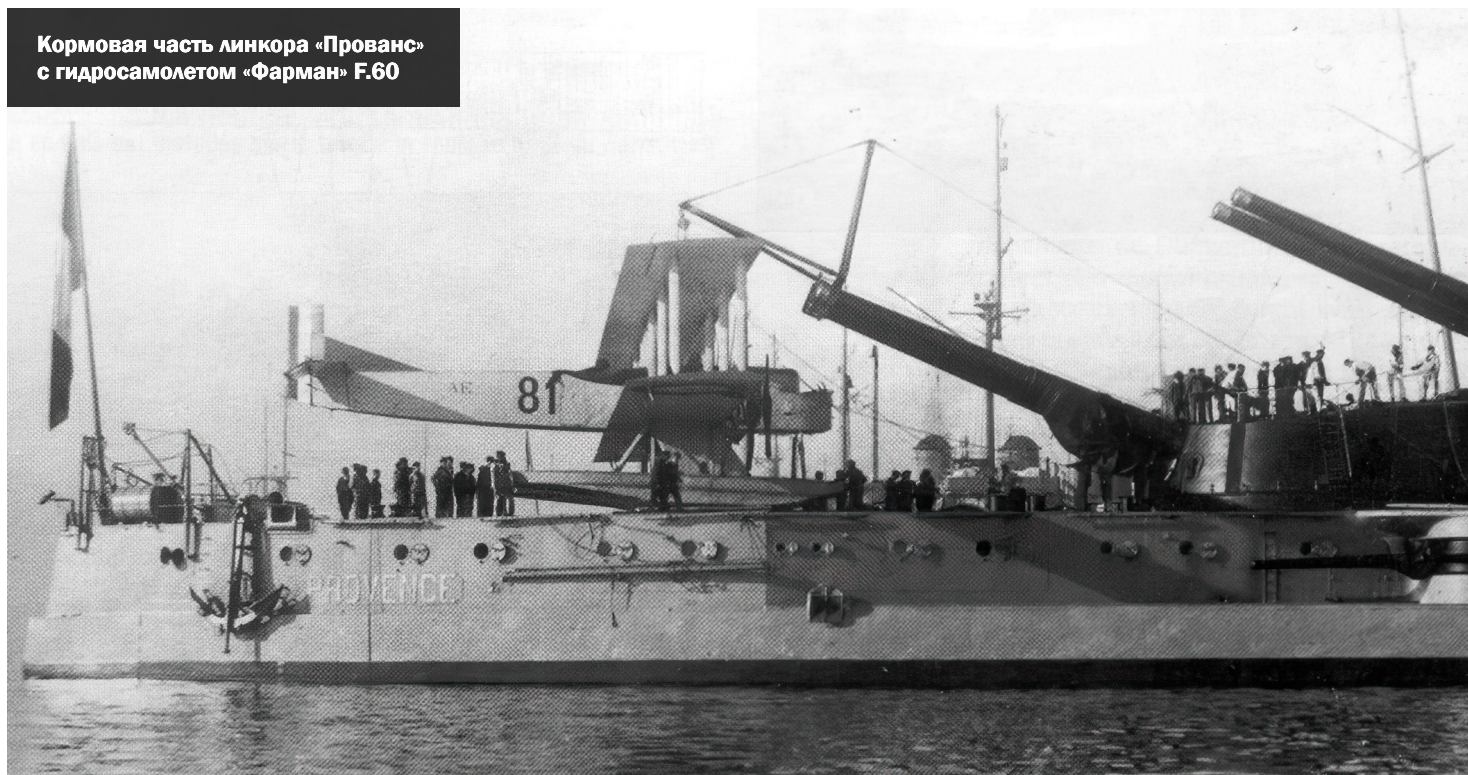
сели скорость и направление вращения выходного вала при постоянной скорости и направлении вращения входного вала. Кроме того, муфта Дженни действовала ещё как эластичный и вместе с тем надёжный тормоз, что позволяло почти моментально, без удара менять направление вращения выходного вала, идущее с большой скоростью.

Скорость вертикального наведения – 3 градуса (по другим данным – 0,5) в секунду (вручную – 0,25), горизонтального наведения – 4,5-5 градуса в секунду (вручную 1 град/сек усилиями шести человек).

Скорострельность артиллерийских установок главного калибра составляла 1 выстрел в 35-40 секунд (по другим данным – 2 выстрела в минуту, время заряжания официально составляло 28 секунд без учёта времени наводки на цель). Боезапас – 100 снарядов на ствол. Подъёмники боеприпасов цепного типа с электроприводом. Заряжание орудий могло осуществляться при любом угле возвышения. При заряжании вручную требовались усилия 8 человек и 7 минут для подъёма снарядов и зарядов в перегрузочный отсек и ещё 5 минут и усилия 4 человек для подачи снаряда и зарядов из перегрузочного отсека в боевое отделение.

Двухорудийные 340-мм башни были похожи на «305-мм башни», использовавшиеся на линкорах типа «Курбэ». Для подачи использовались отдельные подъёмники британского образца. Главный подъёмник был разделён на три секции герметичными автоматическими дверцами, но дверцы погребов нужно было оставлять открытыми во время боевых действий, так как на них не было герметичных дверей или люков, через которые могли проходить заряды. Верхний подъёмник был снабжён огнестойкими заслонками. Двухорудийная башенная установка состояла из неподвижной и вращающейся частей. Неподвижная часть включала в себя жёсткий барабан и центрующий штырь; вращающаяся часть – стол башни с подачной трубой.

Кормовая часть линкора «Прованс» с гидросамолетом «Фарман» F.60



Башни линкоров типа «Бретань» были оснащены электромоторами, приводящими в действие гидравлическую систему транспортёров и подъёмников. Цепные трамбовки были также электрическими. У каждого орудия была своя лебедка, которая выходила из боевого отделения под башней, а вторая пара лебедок спускалась к погребам. Орудия имели поршневой затвор типа Веллина.

Орудийный расчёт двухорудийной башни (№ 1,3,5) состоял из командира, четырёх наводчиков, двух заряжающих, двух операторов затвора и двух их помощников. Башни № 2 и № 5, которые были вспомогательными постами управления огнём, имели двух дополнительных операторов, их расчёт насчитывал 13 человек.

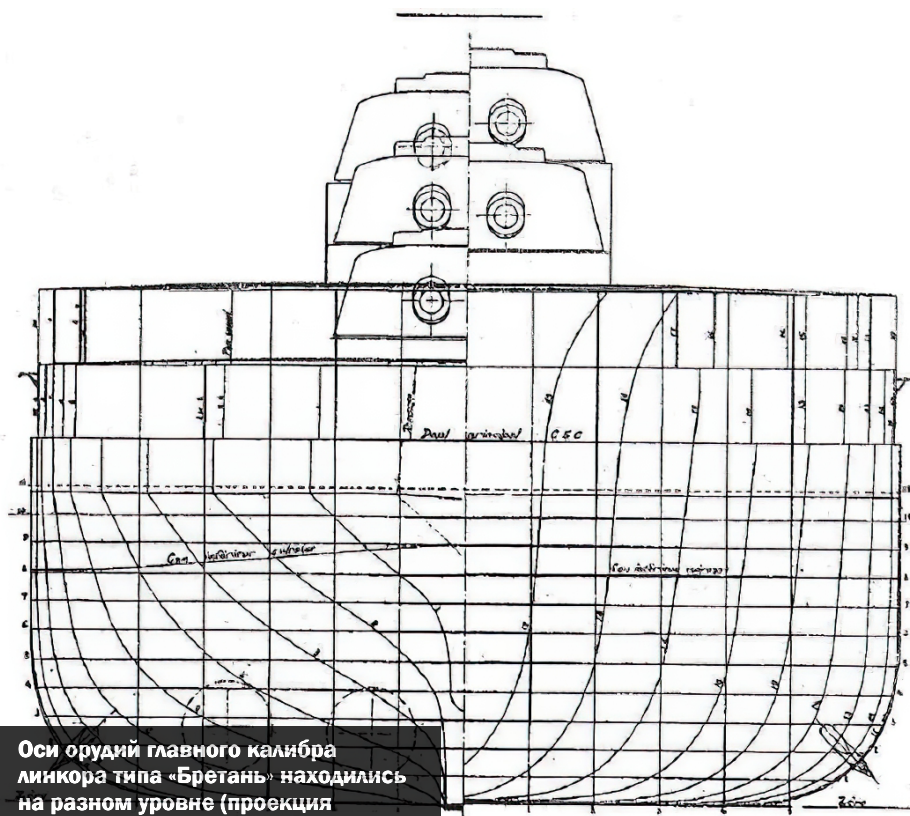
Линейные корабли типа «Бретань» были приняты флотом в 1915 году. В это время Великобритания, Германия и США успели ввести в строй уже не одну серию своих дредноутов, но для Франции это были первые линкоры-сверхдредноуты. Нами было уже проведено сравнение этих сверхдредноутов по основным характеристикам, в том числе по количеству орудий в бортовом залпе. Предлагаем вам сравнить качественные характеристики орудий, которыми были вооружены линкоры в рассматриваемый период (табл.1).

Как видим, линкоры «Бретань» по весу бронебойного снаряда (540 кг) уступали всем своим британским, американским и японским «одноклассникам», что неудивительно, если учесть, что иностранные корабли были оснащены орудиями более крупного калибра. Даже разница в 3 мм с «британцем» привела к приросту в весе на 14,5 кг. Более того, по весу бортового залпа французские сверхдредноуты уступали не только иностранным сверхдредноутам, но и почти всем линкорам, имевшим 12-13 305-мм орудий.

В то же время обращает на себя внимание традиционное относительно большое количество ВВ, которым оснащались бронебойные снаряды «французов». По количеству ВВ в снаряде французский бронебойный «чемодан» почти в два раза превосходил американские и японские снаряды, что должно было обеспечить им более «мощное» воздействие на преграду.

Вероятно, рассчитывая на ведение морских боев на средней дистанции (до 14-15 км) французские адмиралы вооружили свои сверхдредноуты мощным противоминным калибром – 22-138,6-мм/55 орудий образца 1910 года. Интересно, что эти орудия могли вести огонь на большую дальность, чем 340-мм орудия главного калибра. При угле возвышения 25 градусов эти орудия могли послать снаряд весом 39,5 кг на дальность 16 100 м. Где, кроме как во французском флоте, можно найти такие парадоксы? Но справедливо ради необходимо отметить, что 138,6-мм казематные орудия «Бретани» имели углы возвышения от -10 до +15 градусов, а пределы наведения по горизонту +80/-80 градусов. Соответственно, дальность их стрельбы достигала в обычных условиях 12 000 м (14,5 градусов), до 25 градусов угол возвышения был увеличен во время модернизаций линкоров.

Эти орудия были уже достаточно освоены флотом, ими оснащались и предшественники «Бретани» – линкоры типа «Курбэ». Вес орудий достигал 5,3 т, вес артиллерийской установки – 14,3 т, скорострельность 6-7 выстрелов в минуту (по другим данным – 5-6), зарядание



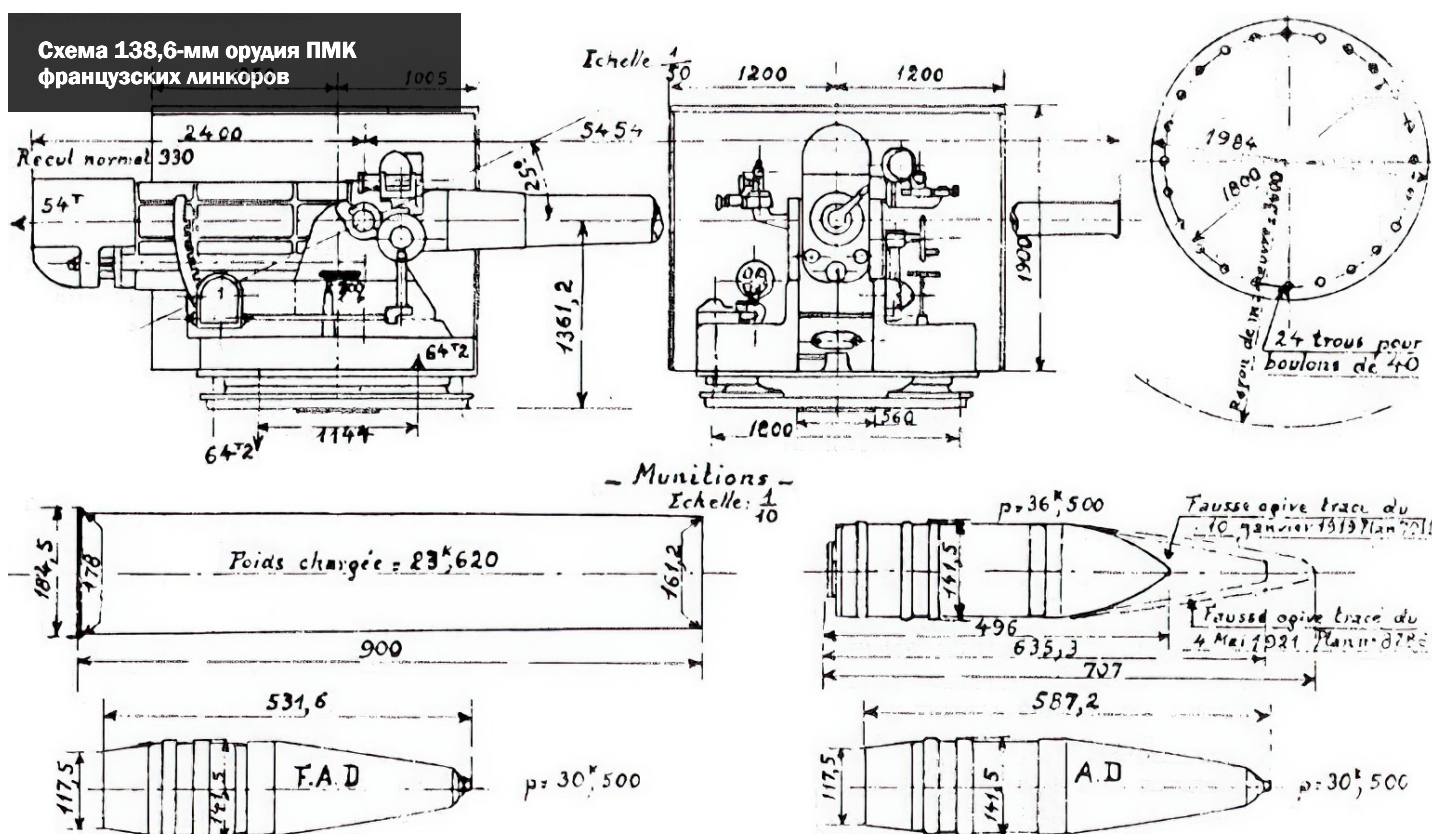
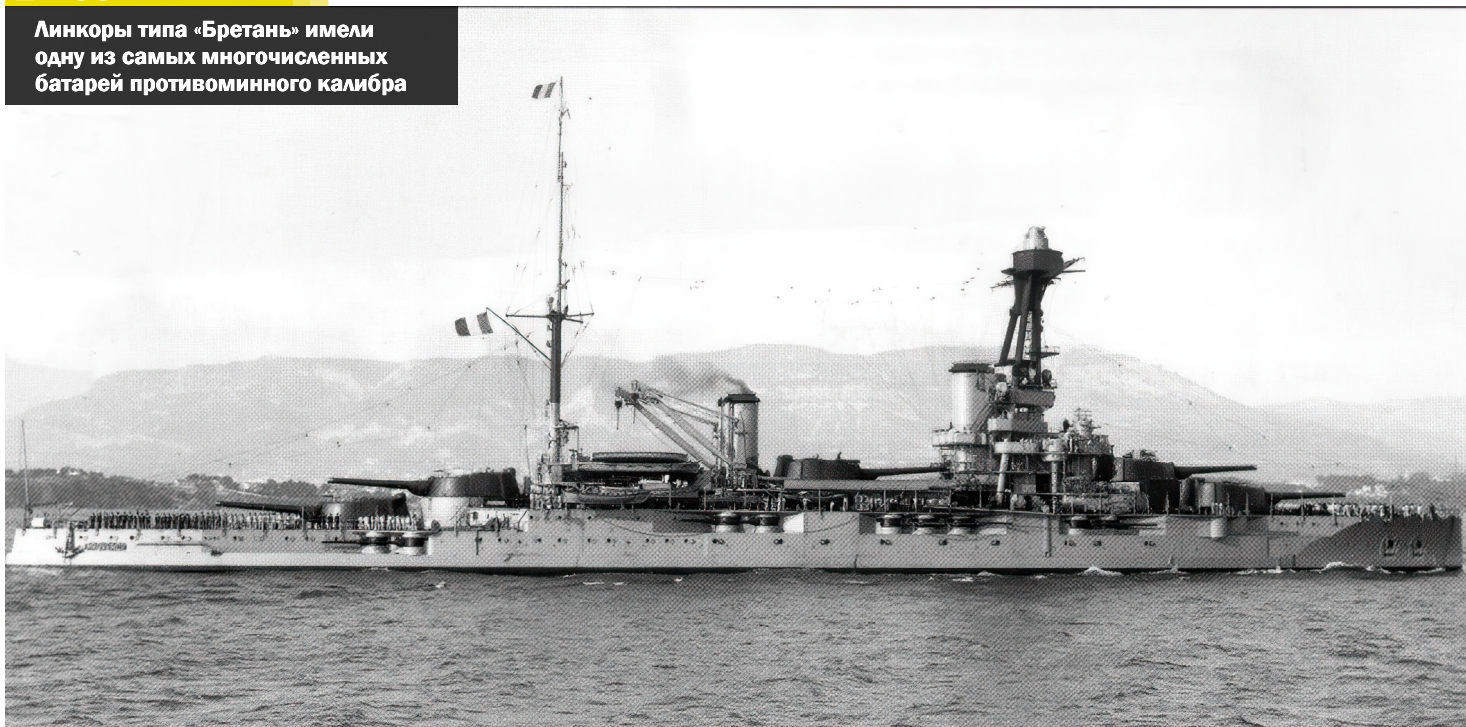
Оси орудий главного калибра линкора типа «Бретань» находились на разном уровне (проекция корпус ЛК «Прованс»)

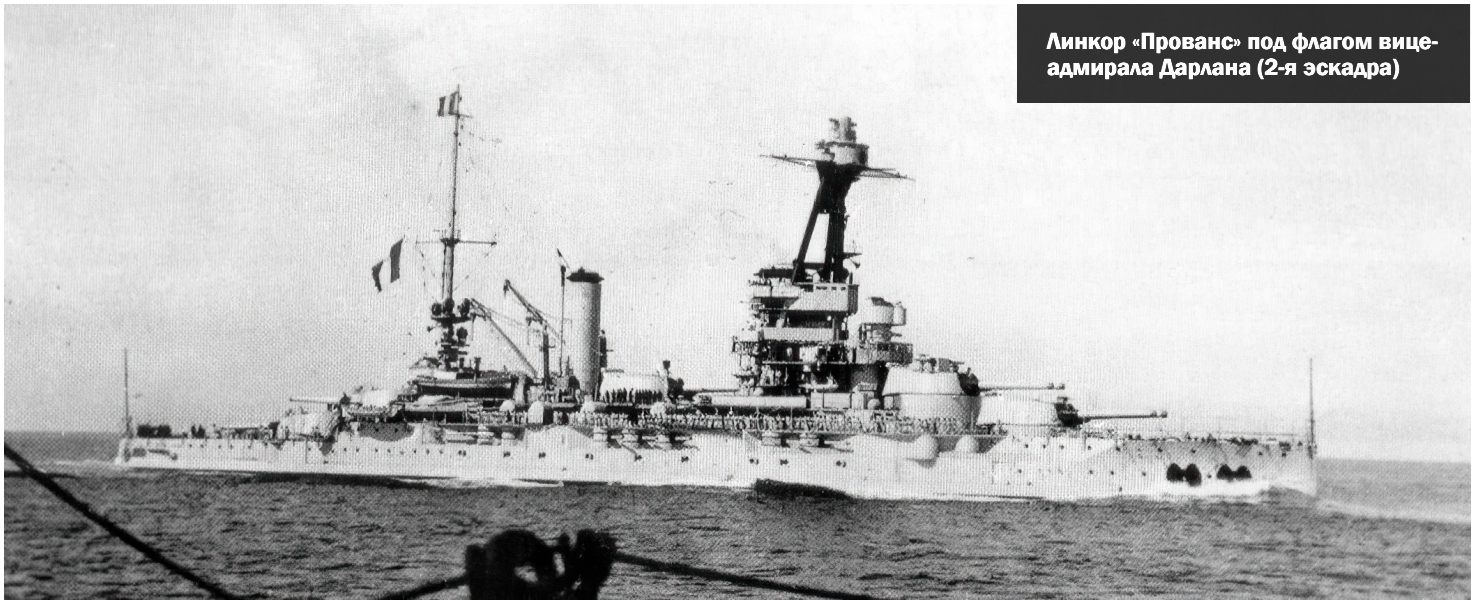


К 1938 году «Лоррейн» лишился средней башни главного калибра



Линкор «Бретань» без носовых 138,6-мм орудий ПМК





Линкор «Прованс» под флагом вице-адмирала Дарлана (2-я эскадра)

ра и Струда с оптической базой 4,57 м, установленные на крыше боевой рубки. Кроме того, каждая башня ГК имела свой собственный дальномер с базой 2 м, который стоял на крыше башни в кормовой части в специальных броневых колпаках.

Кроме дальномеров линкоры типа «Бретань» получили достаточно современную систему управления стрельбой: графопостроитель Ле Приера; механический прибор управления огнём, выдающий данные по углу ВН и «целику», а также скорости изменения расстояния до цели и деривацию; электрическую систему передачи данных системы Л`Коме-Обри. При этом, как отмечает Ю.И. Александров, наводка орудий ГК, которые хотя и управлялись из центрального артиллерийского поста, могла лишь условно называться «центральной», поскольку требовала от расчетов орудийных башен постоянно отслеживать цель в прицел и

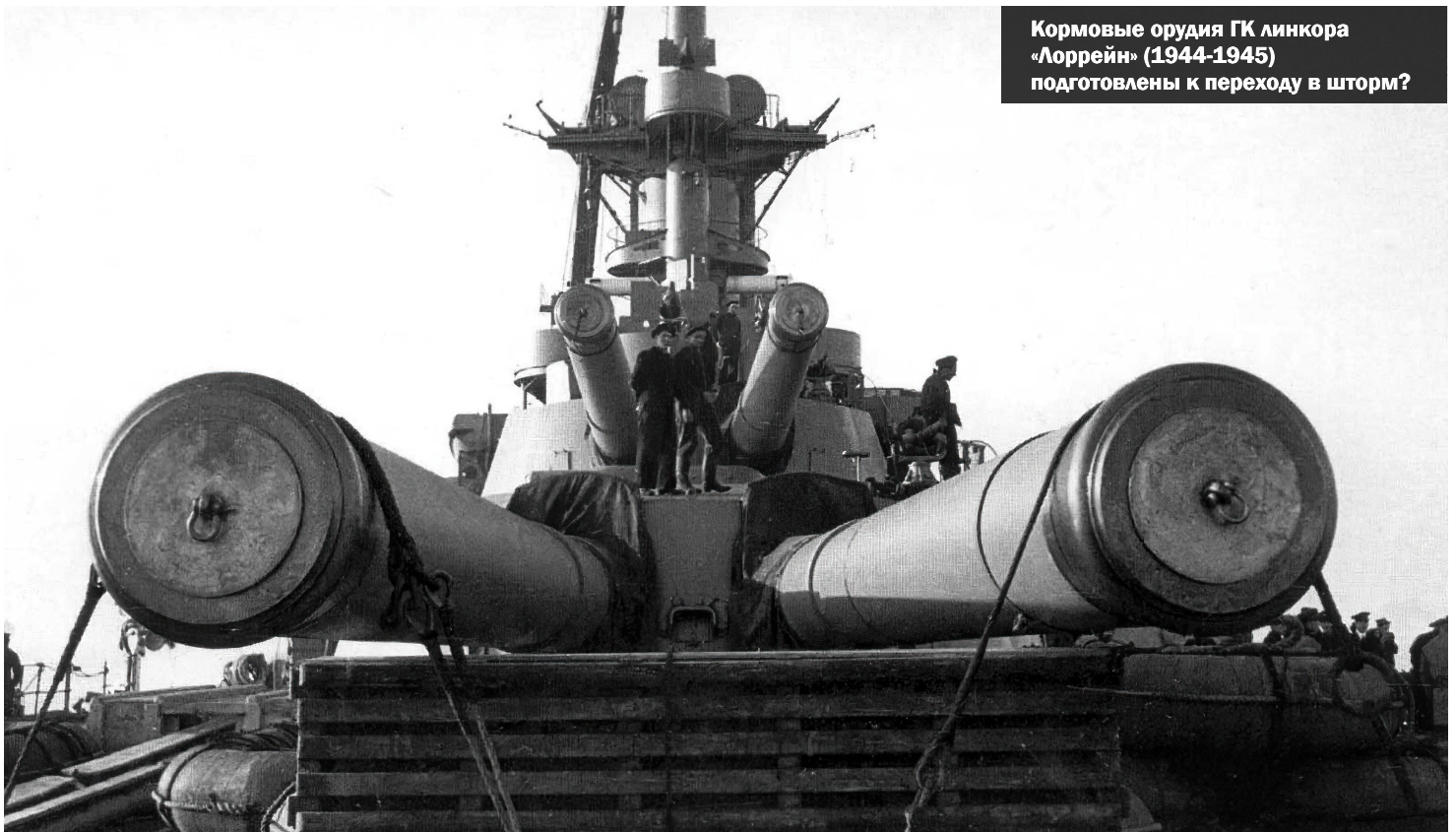
самостоятельно вырабатывать недостающие углы наведения.

Особое внимание было уделено вариантам резервирования в управлении артиллерийским огнём. Для этого в возвышенных башнях были развернуты резервные посты управления артиллерийским огнём: в башне № 2 – для управления башнями № 1 и № 2; в башне № 4 – для управления башнями № 4 и № 5. Кроме того, башни № 2,3,4 были объединены в группу, которой можно было управлять из башни № 2. Данные для стрельбы из центрального артиллерийского поста (ЦАП) поступали только в башни № 2,3,4, а из башен № 2 и № 4 передавались в башни № 1 и № 5 соответственно.

Управление стрельбой из орудий ПМК велось с шести командно-дальномерных постов (КДП), оснащённых дальномерами система Барра и Струда с оптической

базой 2 м. Башенки КДП размещались на второй палубе (на крыше каземата). Использовались несколько режимов управления огнём противоминной артиллерии: с централизованной наводкой по каждому борту; с централизованной наводкой по борту под управлением соответствующего КДП; с централизованной наводкой и стрельбой концевых орудийных секций под управлением соответствующих КДП; самостоятельная стрельба каждой орудийной секции.

В целом вооружение французских сверхдредноутов соответствовало возможностям французской промышленности и могло обеспечить выполнение боевых задач в морском сражении. Однако в годы Первой мировой войны линейным кораблям типа «Бретань» не удалось отметиться залпами своих орудий, судьба приготовила им испытания в годы другой войны.



Кормовые орудия ГК линкора «Лоррейн» (1944-1945) подготовлены к переходу в шторм?

PROVENCE

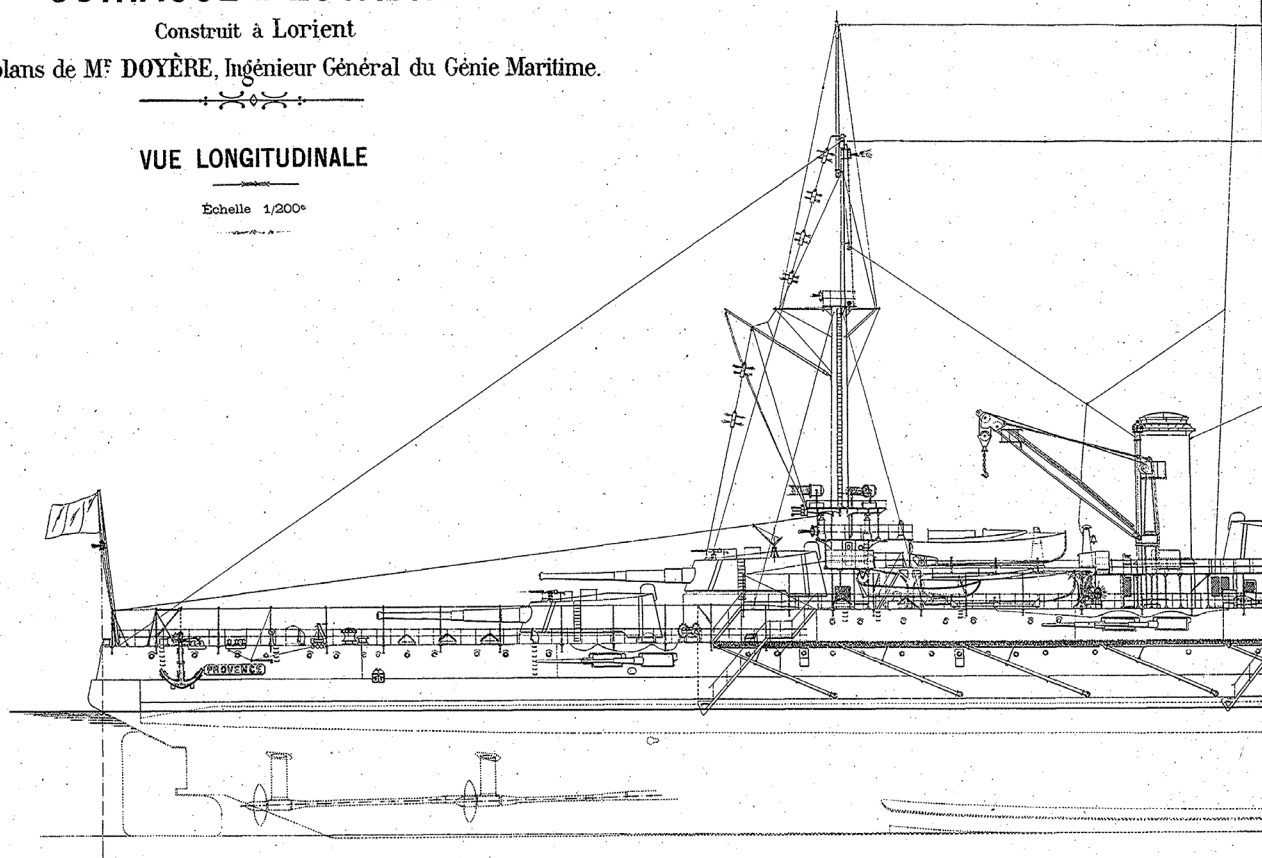
CUIRASSÉ D'ESCADRE

Construit à Lorient

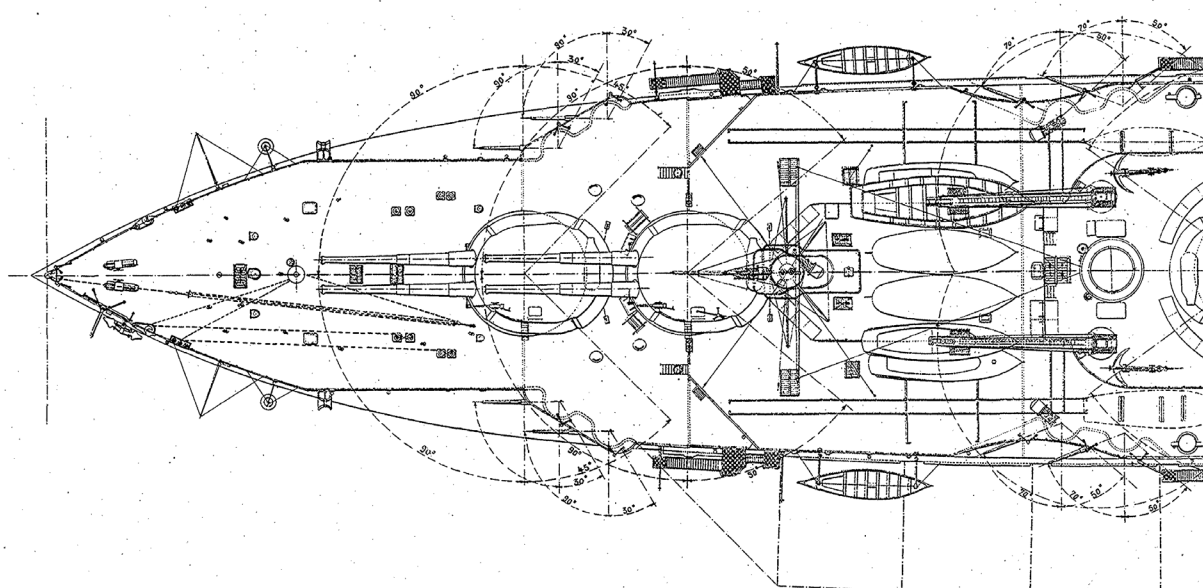
sur les plans de M^r DOYÈRE, Ingénieur Général du Génie Maritime.

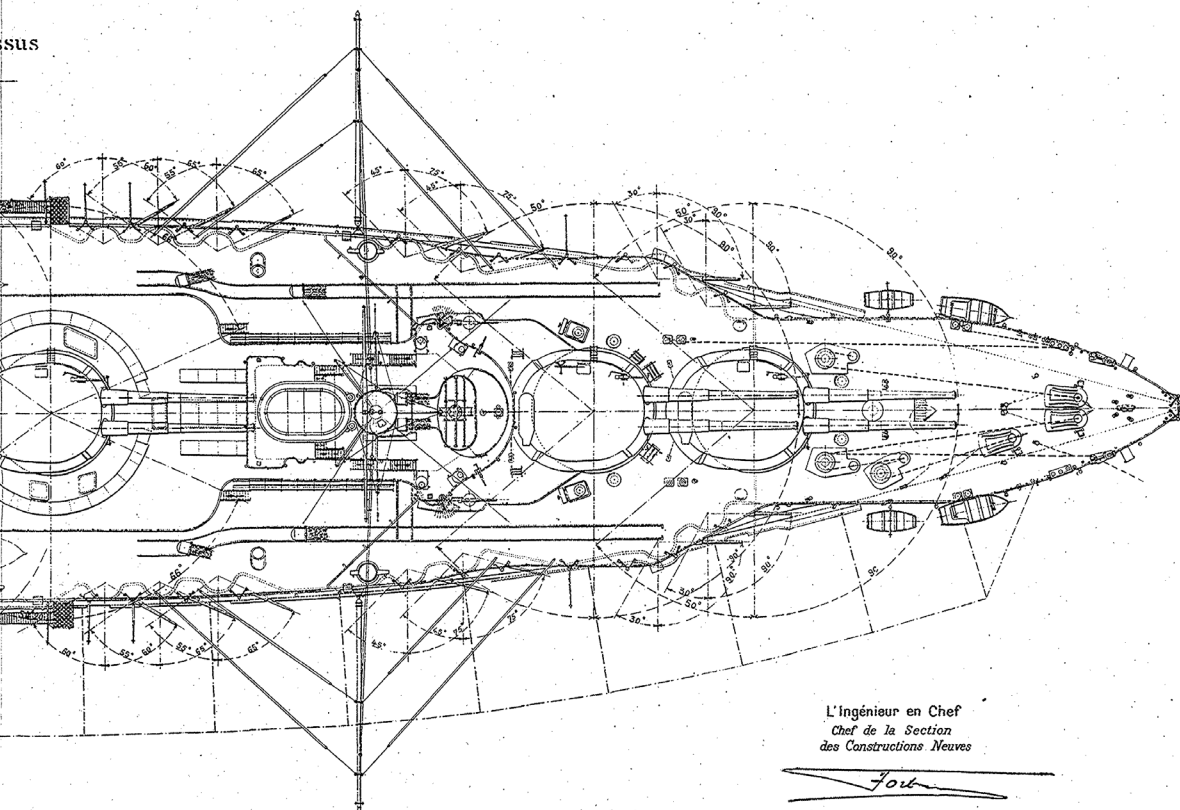
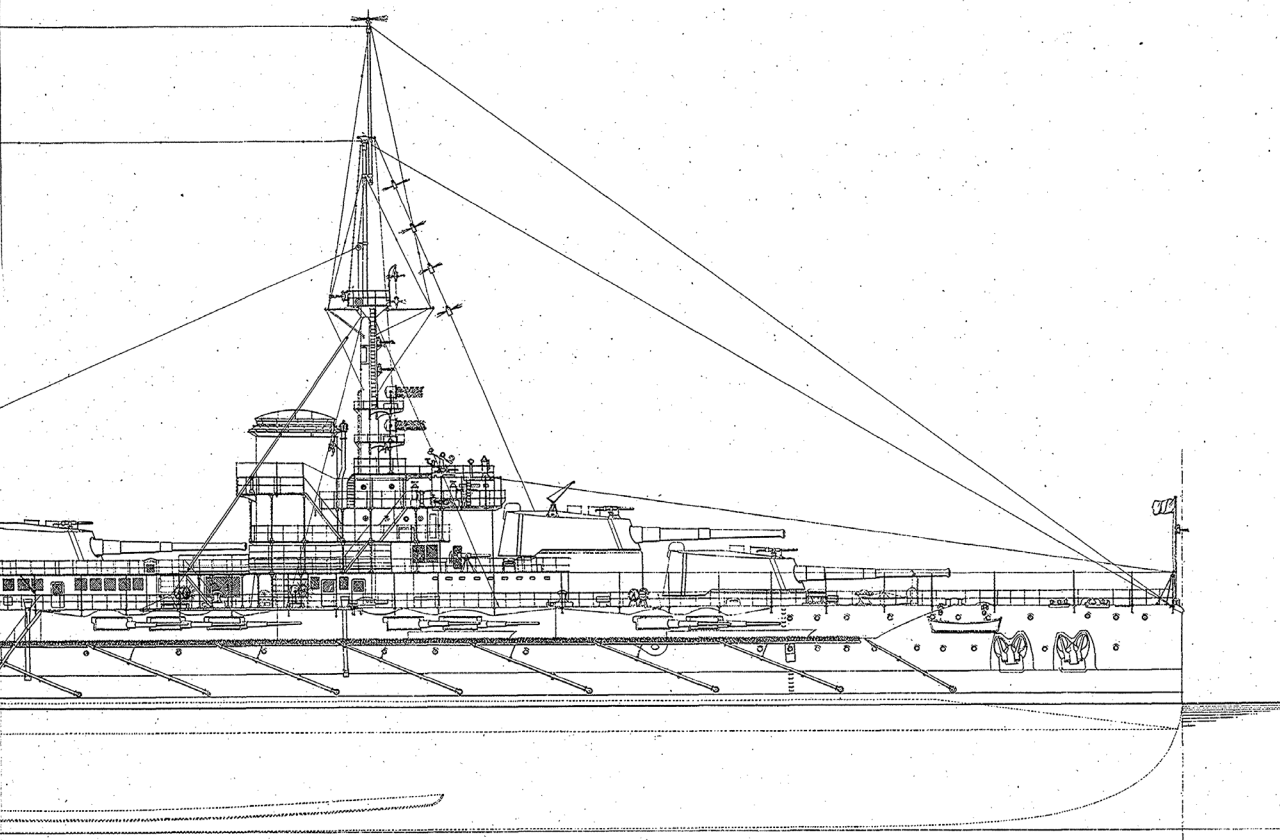
VUE LONGITUDINALE

Echelle 1/200^e



Vue par en des





Lorient, 1^{er} 18 Juin 1915
L'Ingénieur Principal
Chargé du Bâtiment.

R. Voigt

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Section
des Constructions Neuves

F. Joubert

L'Ingénieur Général
Directeur des
Constructions Navales.

J. Kerschbaum

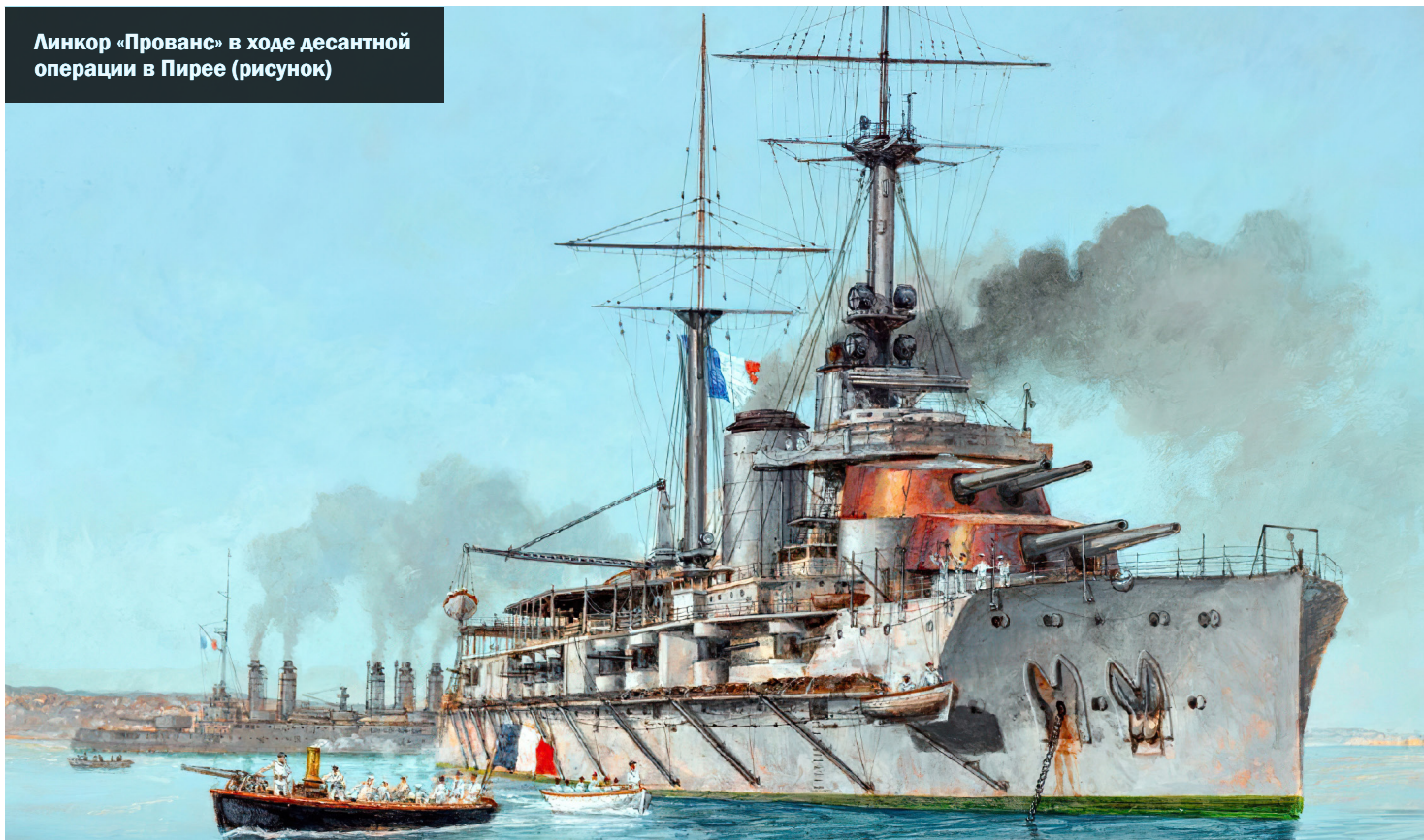
Французские сверхредноуты в годы Второй мировой и не только...



antowaa

124 - Les cuirassés français de 23 500 tonnes

Линкор «Прованс» в ходе десантной операции в Пирее (рисунок)



Три французских сверхдредноута, вошедших в строй французского флота в начале 1916 года, не смогли снять себе славы в морских боях, как и большинство других французских дредноутов. Больше всего «повоевал» линкор «Прованс» (вернее его экипаж), который в октябре 1916 года участвовал в десанте для захвата греческого порта Пирей, блокировании греческого флота, а затем и в «битве при Афинах». Последующие два десятилетия оказались относительно мирными для линкоров типа «Бретань», в течение этого срока корабли проходили ремонты и модернизации, участвовали в учениях, походах, манёврах и парадах. Но были там и запоминающиеся события.

Например, 28 июня 1922 года линкору «Бретань» вместе с линкором «Франс» (тип «Курбэ») довелось пострелять по своему противнику – они проводили учебные стрельбы по бывшему австро-венгерскому дредноуту «Принц Ойген». Интересно, что трофейные корабли использовались не только как мишени, но и как «соратники». 18 июля 1922 года «Бретань» вместе с линкорами «Франс» и «Париж» вышли в поход, в котором их сопровождали крейсера «Мец» и «Страсбург» (бывшие немецкие «Кенигсберг II» и «Регенсбург») и семь эсминцев во главе с «Адмирал Сенес» (бывший немецкий ЭМ S-113). Однако этот поход запомнился не составом кораблей, не маршрутом и не своей длительностью, а тем, что 26 августа в заливе Киброн произошла катастрофа с линкором «Франс», в результате которого Франция лишилась дредноута с символическим названием. Впоследствии было ещё много походов, но ничем особенным они не выделялись.

Как мы уже выяснили, линкор «Прованс» начал свой боевой путь более активно, возможно, на это повлиял тот факт, что именно на этом корабле в мае 1916 года поднял свой флаг командую-

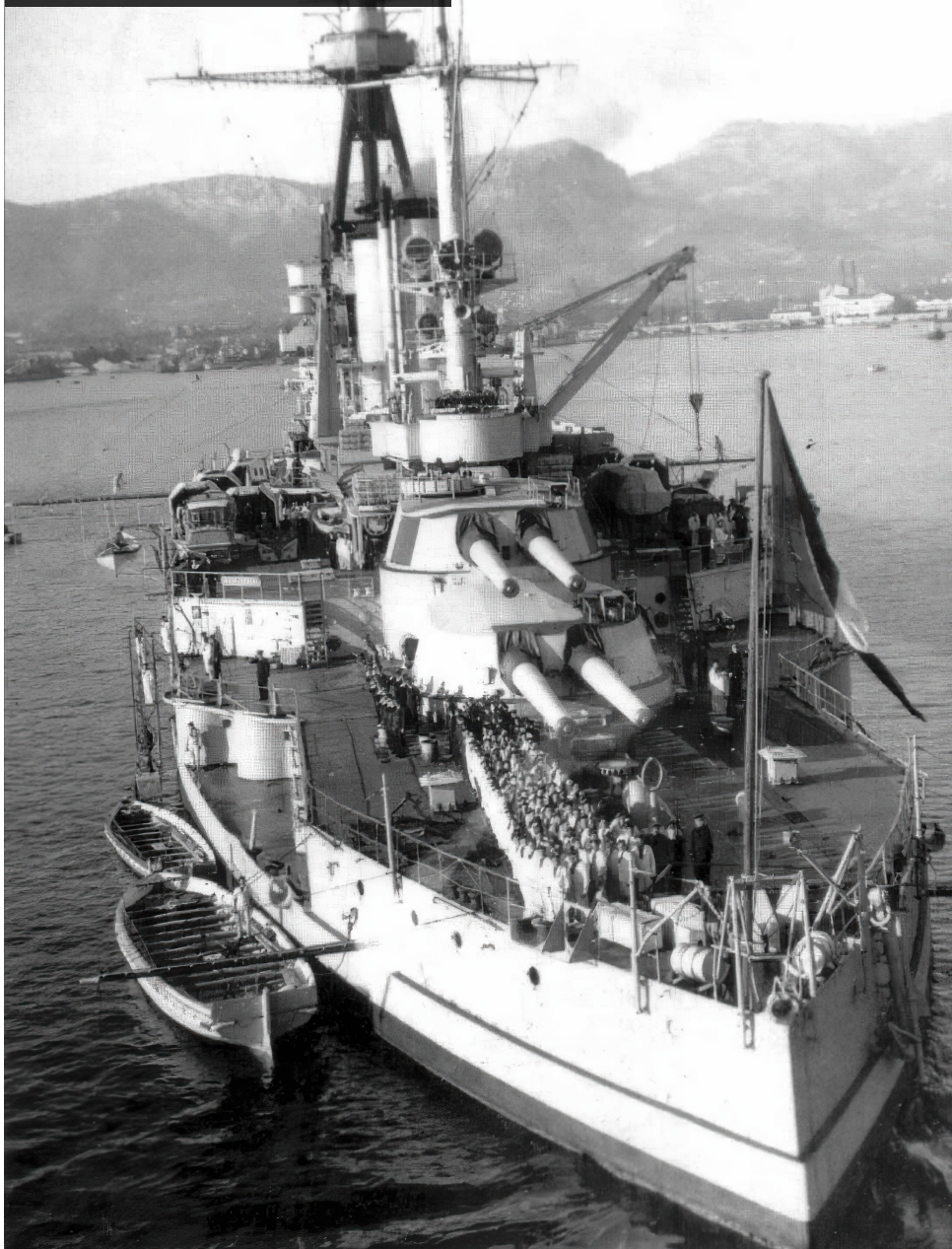
Линкор «Бретань» с 8-метровым дальномером, Тулон, 1939 год



Трофейный линкор «Принц Ойген» в качестве корабля-цели для пушек французских сверхдредноутов



Линейный корабль «Прованс» в Тулоне, 8 ноября 1940 года



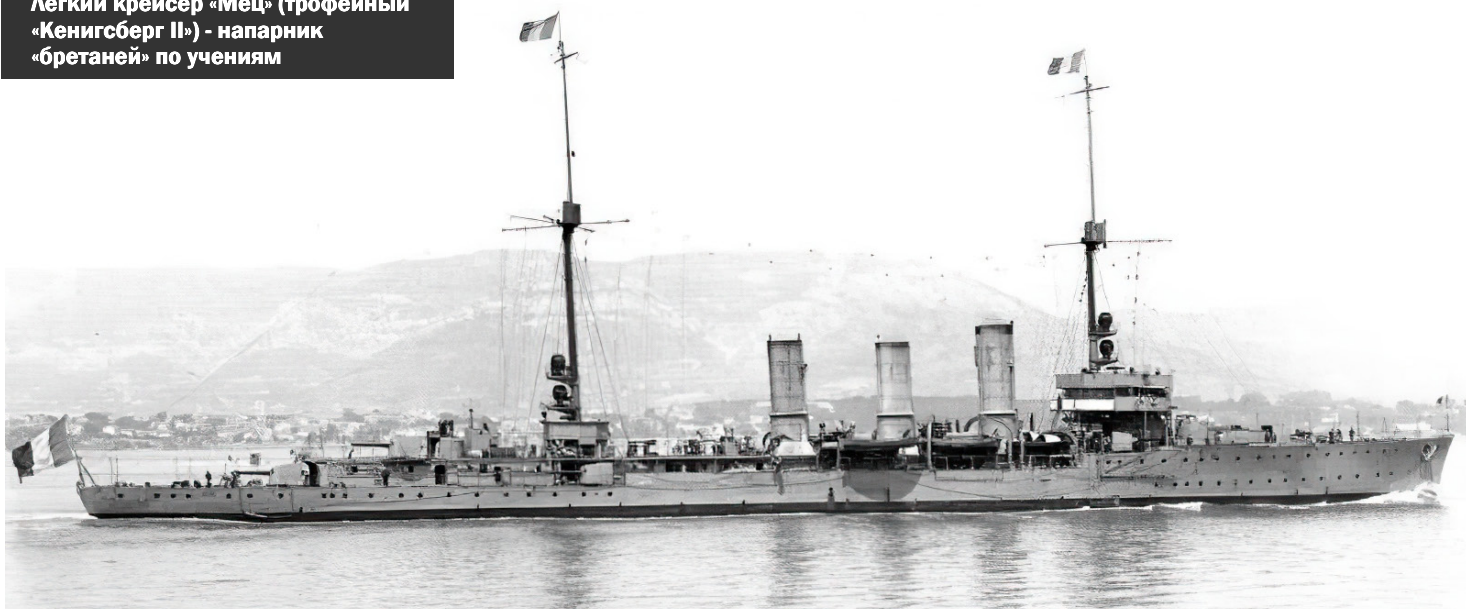
ший французским флотом вице-адмирал Дартиж дю Фурне (до июля 1918 года). Поэтому не стоит удивляться, что после греческих событий именно на борту Прованса с 28 апреля по 1 мая 1917 года прошла конференция союзников (Франция, Англия, Италия, Япония) по вопросам улучшения организации противово-дочной обороны. Не исключено, что на это повлияла гибель от немецких торпед линкоров «Дантон» (март 1917 года) и «Сюффрен» (ноябрь 1916 года). В начале 20-х годов линкору довелось побывать и в Константинополе, и в Севастополе. По данным Ю.И.Александрова (Линейные корабли типа «Бретань»), именно «Прованс» вывез из Крыма семью генерала Врангеля.

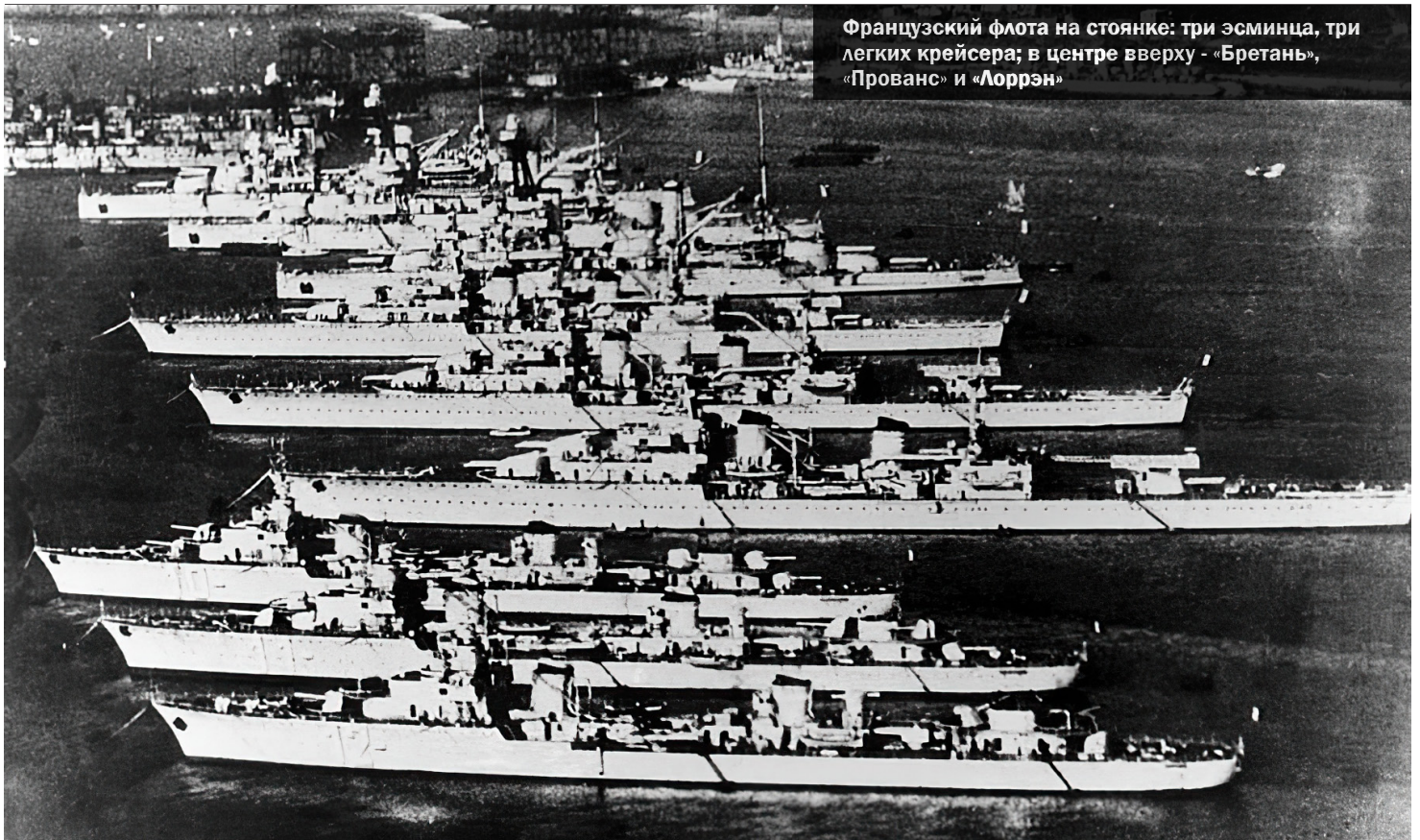
Последующая деятельность «Прованса» была составлена из манёвров, походов и ремонтов, как и у «Бретани». Среди них можно вспомнить совместные с «Бретанью» учения 7-28 ноября 1921 года, в которых приняли участие подводные лодки и гидросамолёты. Запоминающимися можно назвать и ночные манёвры в сентябре 1924 года с участием «Прованса», «Лоррейн», «Парижа» и трофейного лёгкого крейсера «Мец».

Иногда французские сверхдредноуты действовали и вместе, так 3 июля 1918 года в Гавре в составе 1-й дивизии линейных кораблей все три линкора типа «Бретань» приняли участие в морском параде. А чуть позже в октябре – ноябре в составе 1-й эскадры линкоры 1-й дивизии совершили поход с визитом на Мальту. А в мае 1936 года «Прованс» и «Бретань» поучаствовали в научно-техническом эксперименте мирового масштаба – с 6 по 15 мая были проведены успешные опыты по передаче приказов с помощью телевизионной аппаратуры, установленной на этих кораблях. Максимальная дальность удовлетворительного приёма сигнала составила 10 км, то есть линкоры этого типа внесли свой вклад в развитие телевидения. Последние предвоенные годы прошли в таком же режиме: переходы между базами, учения, стрельбы, визиты.

Из первых лет боевой службы третьего линкора типа «Бретань» – «Лоррейн» можно выделить два случая, когда корабль попадал в жестокий шторм (в 1916 году в Бискайском заливе, в 1917 году на переходе из Тулона на Корфу).

Легкий крейсер «Мец» (трофейный «Кенигсберг II») - напарник «бретаней» по учениям





Французский флота на стоянке: три эсминца, три легких крейсера; в центре вверху - «Бретань», «Прованс» и «Лоррэн»

В штормовых условиях была отмечена недостаточная мореходность линкора, заливаемость носовых казематов с приёмом воды внутрь корабля, что в итоге приводило к повреждениям. Мы обратили внимание на этот аспект, чтобы напомнить, что советский линкор «Парижская коммуна» был не единственным в мире линкором постройки Первой мировой, который встретился с трудностями в преодолении штормового моря. Как видим, такие случаи бывали и во французском флоте, корабли которого должны были создаваться с учётом океанских переходов. Наиболее интересными событиями в деятельности линкора «Лоррейн» в конце второго десятилетия можно назвать работы по увеличению угла возвышения его орудий главного калибра (до 18 градусов) в декабре 1917 года и посещение главной базы австро-венгерского флота Каттаро, где он находился до мая 1919 года, наблюдая за разоружением и дележом флота своего противника.

Последующие несколько лет линкор провёл в составе эскадры Восточного Средиземноморья (Леванта), как и его сестершипы, участвуя в походах, манёврах, учениях, стрельбах и визитах в различные порты. В дальнейшем районы боевой подготовки «Лоррейна» сменились на районы Западного Средиземноморья и Атлантики, причём без снижения интенсивности. В 30-е годы линкор всё чаще использовался в Атлантике, совершая переходы и проводя учения и в Ла-Манше, и у Бреста, и у Касабланки, и у Мадейры. С 7 по 13 мая 1937 года «Лоррейн» находился в Бискайском заливе у испанского побережья для защиты транспортов, вывозивших гражданское население из Бильбао (столицы республики Басков). Затем вновь, как и у его сестершипов, были походы, учения, стрельбы, ремонты.

3 сентября 1939 года войну Германии вслед за Англией объявила и Франция. На

эту дату в составе французского флота были семь линкоров, в том числе и наши сверхдредноуты: «Бретань», «Прованс» и «Лоррэйи». Всего в составе французского флота к этому моменту было 98 кораблей различных классов, большая часть которых вступила в строй после 1925 года. Много кораблей было в постройке (в том числе 4 линкора и 2 авианосца). По отзывам современников, личный состав флота обладал высокой моралью, был сплочён и дисциплинирован.

В то время, когда на земле шла «странная война», основу военных действий на море составляли конвойные операции. В зону ответственности французского флота входили французское побережье Северного моря, Бискайский залив, Ла-Манш и западная часть Средиземного моря.

В это время 2-я дивизия линейных кораблей (в том числе и наши «герои») находилась в Орне и в Гибралтаре и активно использовалась в охране войсковых

конвоев. С 1 по 5 сентября они успешно сопроводили транспорты с войсками из французской Северной Африки. Помимо этого осуществлялось патрулирование в поисках немецких рейдеров, а также учения. 21 октября «Прованс» встал на ремонт и докование в Тулоне, длившиеся до 2 декабря, его тут же сменил «Бретань», пробывший в ремонте до 3 марта 1940 года.

В ноябре правительство Франции решило вывезти часть своего золотого запаса в США, кроме того, золотом планировалось оплатить поставку авиатехники. Для этой операции были использованы линкор «Лоррейн» (около 1 500 ящиков), лёгкие крейсера «Жан де Вьен» (275 ящиков) и «Марсельеза» (275 ящиков). Ночью 13 ноября корабли в сопровождении трёх эсминцев вышли из Тулона, позже к ним присоединились ещё два эсминца. С несколькими промежуточными остановками в Мерс-эль-Кебир, Касабланке и Бермудах соединение прибыло 1 декабря в Га-



На линкоре «Лоррейн» проводят эксперимент по запуску самолета «Женри» Н.29 с ramпы фок-мачты, 1924 год

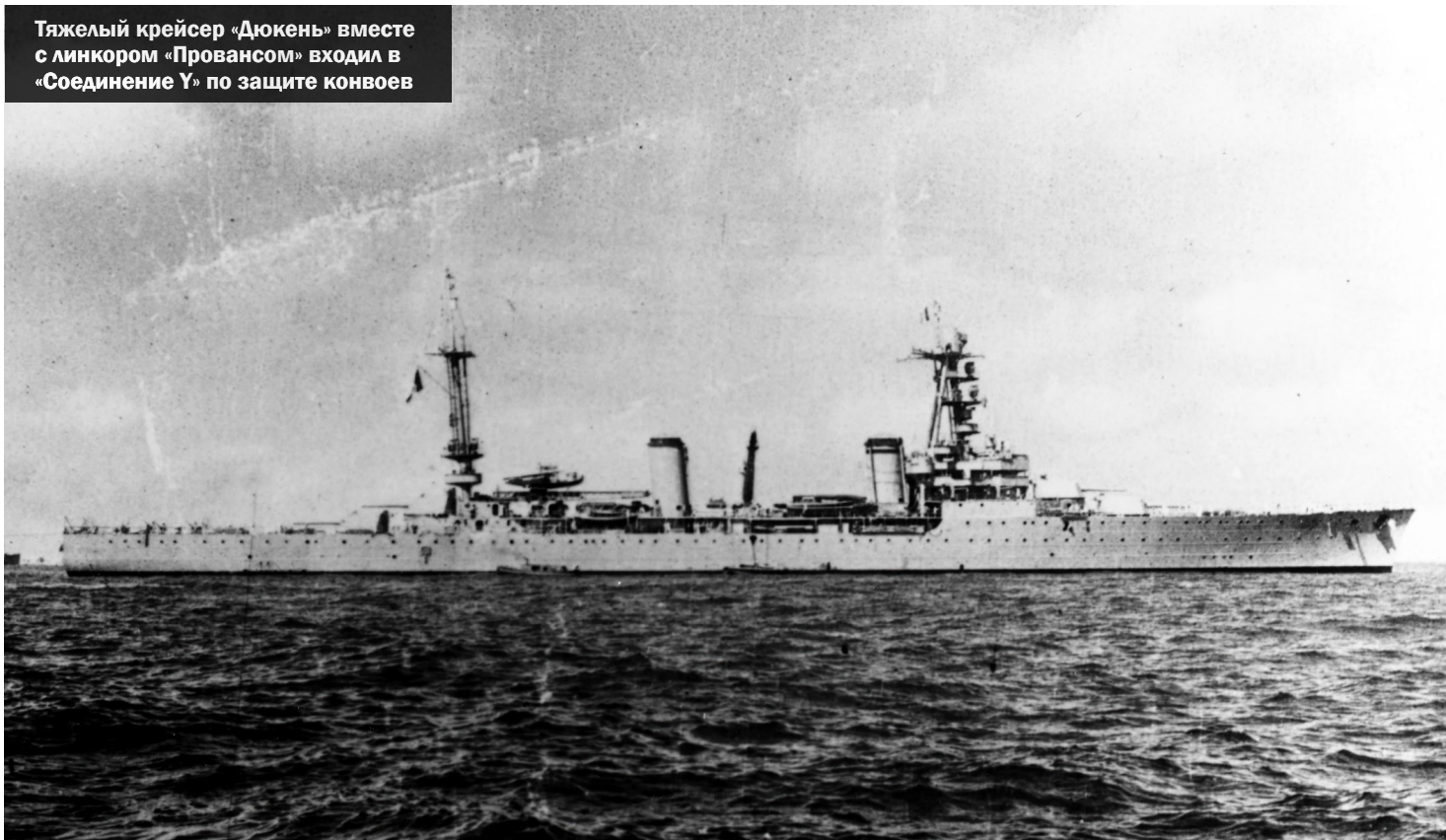
Фото «Бретани» на стоянке в Мерс-эль-Кебire, 3 июля 1940 год



Легкий крейсер «Марсельеза» - напарник «Лоррейна» по «золотому» рейсу



Тяжелый крейсер «Дюкен» вместе с линкором «Провансом» входил в «Соединение Y» по защите конвоев



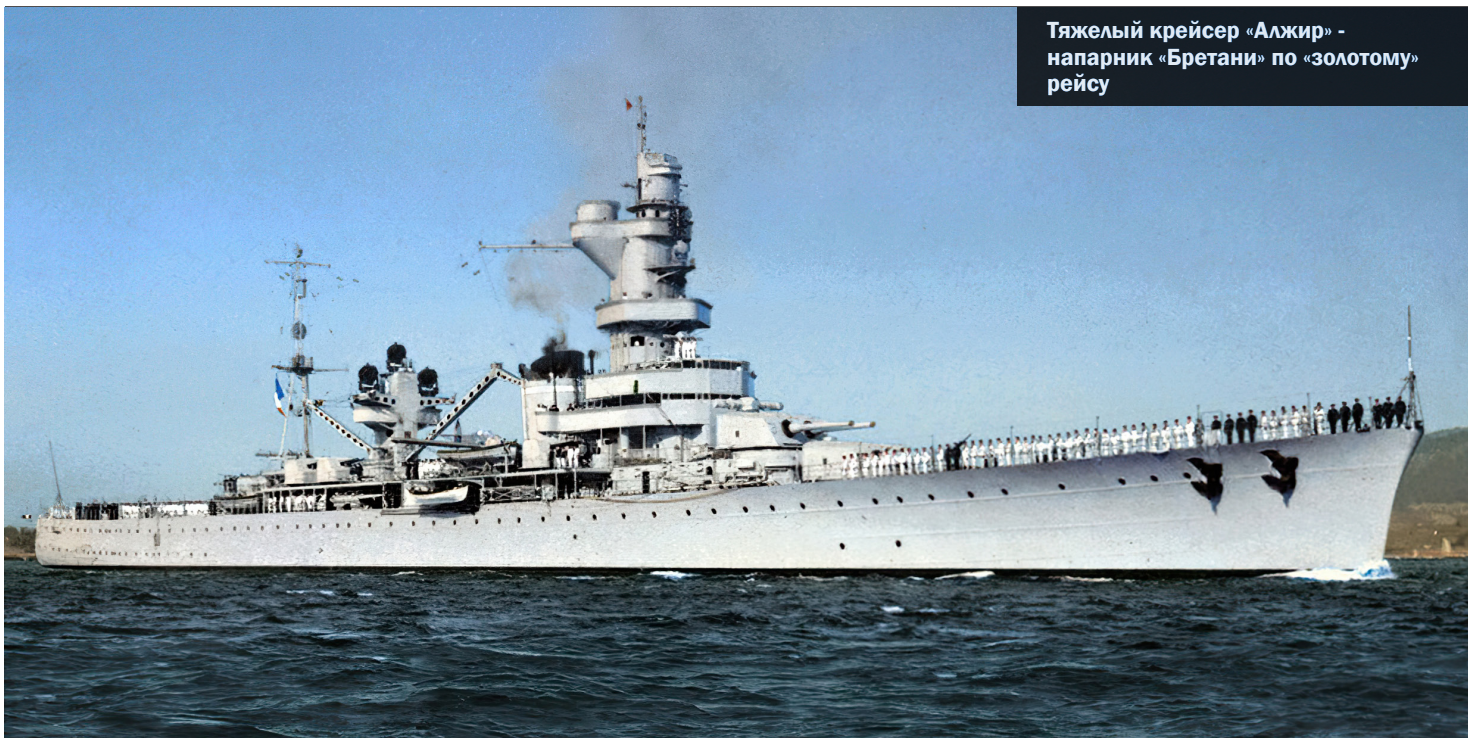
лифакс, где и было выгружено золото. В обратный путь соединение отправилось 14 декабря, сопровождая транспорты с авиатехникой (150 разобранных и упакованных в ящики самолётов). 15-17 декабря конвой выдержал сильный шторм, заставивший его заметно сбавить ход, но всё обошлось, и 24 декабря «Лоррэйн» перед Касабланкой отделился от конвоя и 27 декабря прибыл в Тулон.

В это время «Прованс» успел оконфузиться, сломавшись во время доставки вице-адмирала эскадры Оливе (командующего Морскими силами Южной Атлантики и Африки) в Касабланку. 4 декабря линкор вышел из Тулона вместе с лидерами «Альбатрос» и «Вобан». На переходе в Гибралтар он получил штормовые повреждения и вернулся в Тулон. В январе 1940 года «Прованс» проводит учения у берегов Прованса, а «Лоррейн» – на рейде Салинс-де-Ире. После этого с 30 января по 3 апреля «Лоррэйн» прошёл докование и ремонт. При этом с него сняли 4х2-100-мм зенитных орудия для срочного вооружения линкора «Ришелье», поставив вместо них восемь 75-мм зениток.

24 января «Прованс» с крейсерами «Кольбер» и «Дюкен» ушли из Тулона в Дакар (через Мерс-эль-Кебир), где вместе с крейсером «Эмиль Бертен» составили «Соединение Y», основным назначением которого стала защита конвоев от немецких рейдеров. Группа прикрывала переход конвоя с самолётами из Нью-Йорка в Касабланку.

Весной в очередном «золотом» рейсе (вывоз запаса Национального банка Франции в Канаду) задействовали линкор «Бретань», который конец 1939 – начало 1940 года провёл в доке на ремонте. 7 марта на корабль погрузили 1 820 ящиков золота, на крейсер «Алжир» погрузили ещё 1 179 ящиков. 11 марта «Бретань» и «Алжир» в сопровождении крейсера «Примоге» и лидеров «Эгль», «Линкс», «Мале-Брезе» и «Вобан» отправились в

Тяжелый крейсер «Алжир» -
напарник «Бретани» по «золотому»
рейсу



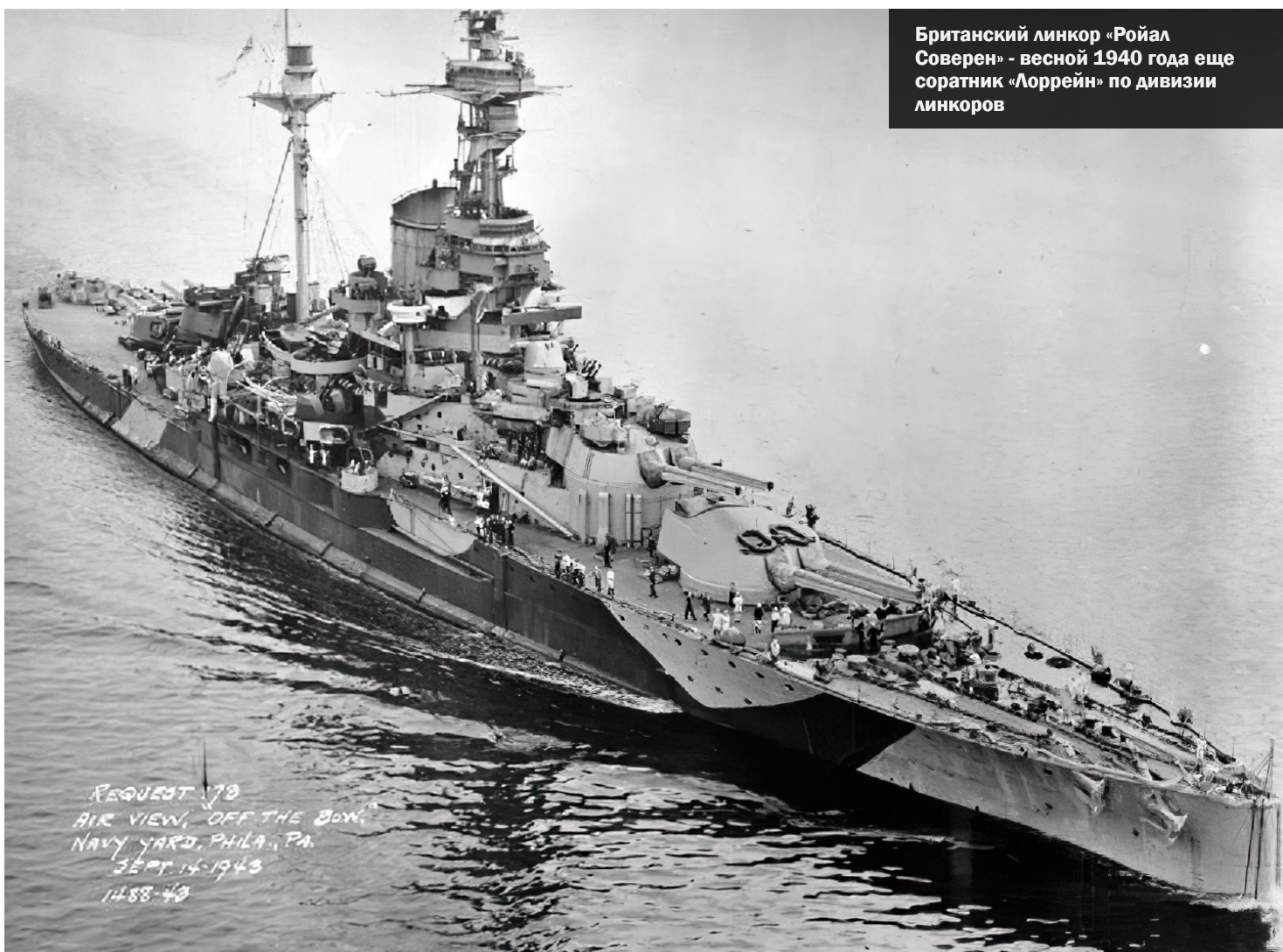
Галифакс. Поход прошёл успешно, и уже 29 марта корабли отправились обратно, эскортируя транспорты с 82 самолётами, закупленными у США.

По мере того, как становилось ясно, что Италия вступит в войну, корабли Ат-

лантического флота к концу апреля 1940 года собрались в Средиземном море. 14 апреля 1940 года в Ороне собрались все три линкора («Бретань», «Прованс», «Лоррейн»), составив полную 2-ю дивизию линейных кораблей в составе «Сое-

динения Х» (под командованием вице-адмирала Годфруа). 26 апреля три линкора в сопровождении лидера «Форбен» перешли в Алжир, а затем 3 мая прибыли в Александрию для совместных действий с британским флотом. Вместе с союзниками

Британский линкор «Ройал Соверен» - весной 1940 года еще соратник «Лоррейн» по дивизии линкоров



Линкор «Лоррейн» в гавани Александрии, 22 апреля 1942 года



Французская эскадра Жансуля в гавани Мерс-эль-Кебира, 1940 год



Спасшийся из Мерс-эль-Кебира «Прованс» в Тулоне, 1941 год



трем линкорам и другим французским кораблям «Соединения X» удалось 15 мая поучаствовать в совместных манёврах с британским флотом. Однако три однотипных линкора недолго были вместе. 20 мая линкоры «Прованс» и «Бретань», лидеры «Линкс» и «Тигр» вернулись во французскую Северную Африку и после захода в Бизерту 27 мая прибыли на рейд Мерс-эль-Кебир, где и находились до рокового дня – 3 июля. Линкор «Лоррейн» был оставлен в Александрии для усиления британских сил адмирала Каннингэма. Французский линкор временно включили в состав британской дивизии линейных кораблей (вместе с ЛК «Рамиллиес» и «Ройал Соверен»).

Казалось бы, это было правильным решением и неплохим усилением, так как 10 июня в войну вступила Италия, которая в составе своего флота имела несколько линкоров, 18 крейсеров, 60 эсминцев, 100 подводных лодок. Несмотря на значительные силы противника, серьёзных столкновений на море в этот период не произошло. Французские конвои спокойно ходили в Северную Африку, а подводные лодки занимались минными постановками.

13-14 июня линкор «Лоррейн» был в патруле с английскими кораблями около Додеканезских островов, а 20-21 июня участвовал в обстреле Бардии (корректируя стрельбу с помощью корабельного гидросамолёта, подавил огонь береговой батареи, разрушил маяк и ангар, поджёг казармы, выпустив 53 340-мм и 37 138-мм снарядов). 21 июня, при возвращении, корабли подверглись налёту итальянских бомбардировщиков, от которого отбились без повреждений. Ночью 22 июня корабли стали сниматься с якоря для участия в операции против Триполи, но вскоре её отменили по приказу из Лондона.

В то же самое время поражение союзников во Франции и Бельгии привело к краху англо-французской коалиции. 22 июня 1940 года Франция вышла из войны, заключив перемирие с Германией, а затем и с Италией. Это сразу изменило статус французского флота и его отдельных кораблей.

Подробное изложение событий тех дней не входит в нашу задачу, просто отметим, что желание англичан всеми силами блокировать французский флот и любыми способами исключить возможность его использования немцами и итальянцами в итоге привело к тому, что на несколько лет Великобритания, по сути, получила ещё одного противника в этой войне.

После атаки британцев на французские корабли в Мерс-эль-Кебire, Орane, Дакаре, других французских и нейтральных портах, захват транспортов и арест имущества привели к разрыву всех вариантов сотрудничества. После этих событий французы чувствовали себя преданными. Французский флот не вошёл в состав немецкого или итальянского, но отношения были испорчены надолго. Адмирал Дарлан сказал своим подчиненным: «Видите английский корабль – можете открывать огонь».

Как перенесли удар британцев по Мерс-эль-Кебису линкоры «Бретань» и «Прованс» мы подробно рассмотрим в отдельной статье. Скажем только, что «Бретань» этих событий не пережил, а «Прованс» был сильно повреждён.

26 июля 1940 года «Прованс» стащили с отмени и отвели в Орane на ремонт, продолжавшийся до сентября. В это вре-

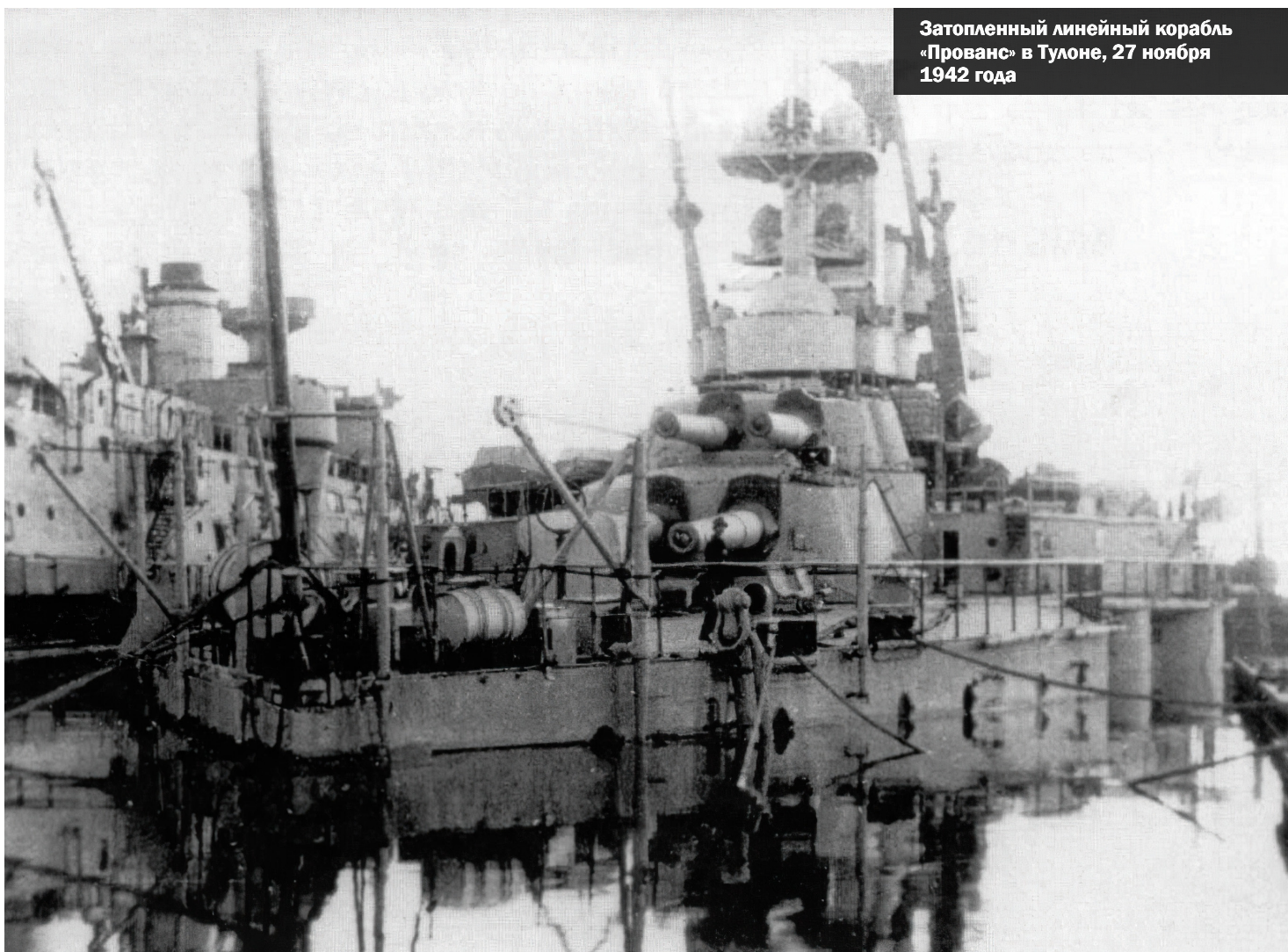
POSITION DES BÂTIMENTS DE LA FLOTTE le 27/11/1942 Le sabordage

Схема расположения кораблей в
Тулоне перед затоплением.

Bâtiments coulés droit

Bâtiments chavirés

Bâtiments intacts



Затопленный линейный корабль
«Прованс» в Тулоне, 27 ноября
1942 года

Линкор «Лоррейн» в Ла-Манше,
1944 год



Линкор «Лоррейн» на якоре в
Александрии



мя 2-я дивизия линейных кораблей была расформирована. В ноябре более-менее приведённый в порядок «Прованс» покинул Оран и, сопровождаемый пятью эсминцами, пришёл в Тулон, где был разоружён и использовался для размещения демобилизованных моряков резерва и репатриантов из Германии. В море корабль больше не выходил. С 19 декабря в командование кораблем вступил капитан первого ранга Мазен, которого 19 июня 1942 года сменил капитан первого ранга Ле Мерди. С 1 января 1942 года разоружённый «Прованс» служил плавучей казармой учебной дивизии. 17 января командир учебной дивизии контр-адмирал Жарри поднял на «Провансе» свой флаг. С 10 октября по 9 ноября корабль даже прошёл небольшой доковый ремонт.

8 ноября 1942 года в Марокко и Алжире высадились союзники, и большинство войск Франции этом регионе перешло на их сторону. В ответ германские войска сделали попытку захватить французский флот в Тулоне, что привело к его затоплению. Примерно в 05:25 27 ноября 1942 года адмирал Лаборд с борта флагманского «Страсбурга» дал команду на затопление и уничтожение кораблей.

Корабли учебной эскадры, в состав которой входил «Прованс», стояли около бассейна Вивиль и дока Муриллон. Кроме «Прованса» там же размещались гидроавианосец «Коммандан Тест» (соратник «Прованса» по Мерс-эль-Кебиру), старый линкор «Кондорсе» и транспортный корабль «Хэмеллин». За исключением «Кондорсе», снятого с действующей службы, приказ о потоплении распространялся на все корабли.

Линкор «Прованс» немного запоздал с самозатоплением. В 5 часов 45 минут его командиру капитану первого ранга Ле Мерди позвонили, и один из офицеров Приморской префектуры сообщил, что поступил телефонный звонок с приказом о прекращении уничтожения кораблей. Ле Мерди не поверил, так как вокруг он видел горящие корабли, слышал звуки многочисленных взрывов, но этот телефонный звонок ввёл его в заблуждение. Командир не отдавал приказа об отмене подготовки к затоплению, пока не было подтверждения. Но появление немецких солдат на пристани сняло все сомнения, и Ле Мерди приказал затопить линкор. Вскоре линкор «Прованс» и другие ко-

рабли учебного дивизиона повторили судьбу своих «боевых собратьев», дислоцированных на базе Тулон.

В Тулоне были затоплены три линкора, семь крейсеров и другие корабли – всего около 90. С этого дня французский флот перестал существовать как фактор, с которым нужно было считаться в море.

Драматический жест французского адмиралтейства не помешал немцам и итальянцам впоследствии поднять часть затопленных кораблей. Итальянцы 11 июля 1943 года подняли линкор «Прованс». И поскольку боевой ценности он уже не представлял, то было принято решение о его разборе. Два его 340-мм орудия позже были установлены на береговой батарее «Цепе» в районе Тулона взамен повреждённых. В августе 1944 года, при оставлении города немцами, корпус корабля вновь затопили. В апреле 1949 года его опять подняли и разобрали на металл.

Только одному линкору типа «Бретань» повезло чуть больше, он не погиб от снарядов союзников и от собственного экипажа, и ему пришлось даже повоевать. 4 июля 1940 года, на следующий день после событий в Мерс-эль-Кебире, линкор «Лоррейн» находился на рейде Александрии среди британских линкоров «своей» дивизии: в 250 м по левому борту от него находился линкор «Ройал Соверен», в 350 метрах – линкор «Рамиллиес», в 800 метрах – линкор «Малайя». Однако особого дружелюбия французские моряки не увидели, скорее наоборот, британские линкоры навели орудия на их корабль и приготовились к открытию огня. Вскоре британские корабли вернули свои орудия в походное положение, а днём начались довольно трудные переговоры командующего Средиземноморским флотом адмиралом Э.Каннингэмом с французским вице-адмиралом Р.Годфруа.

Как отмечают П.Офан и Ж.Мордаль в книге «Французский флот во Второй мировой войне»: «...напряжение уменьшилось вследствие проявленного французскими командирами хладнокровия и выдержки. Один из них ответил на угрозу со стороны британских орудий, послав матросов на верхнюю палубу мыть настил. ... На «Лоррейн» прозвучал сигнал к состязаниям по плаванию, и пловцы отправились за борт!...».

В итоге удалось достигнуть соглашения, в соответствии с которым французы должны были снять замки с орудий и передать их на хранение в консульство в Каире, а британская сторона обязывалась не предпринимать никаких попыток захватить французские корабли. Как результат – линкор «Лоррейн» с крейсерами «Дюкен», «Тюрвиль» и «Дюге Труэн» были разоружены в Александрии, но остались под французским контролем. К счастью для обеих сторон, принятые договоренности строго соблюдались вплоть до 1943 года, когда после полной оккупации Франции немецкими войсками и самозатопления французского флота в Тулоне оставшиеся французские корабли начали воевать на стороне союзников.

За период вынужденного бездействия «Лоррейн» поучаствовал в нескольких боевых эпизодах: его шлюпки в октябре 1941 года участвовали в спасении моряков с затонувшей в порту английской плавмастерской «Чурукка»; 7 ноября 1942 года он перешёл в док для небольшого ремонта; во время высадки англо-американских войск в Северной Африке «Лоррейн» находился в доке без боепри-



Линкору «Лоррейн» удалось избежать «дружеского» огня британских линкоров

пасов, но уже 28 ноября корабль получил возможность и разрешение стрелять по вражеским самолётам.

Французские корабли эскадры Годфруа и «Лоррейн» в том числе, интернированные в Александрии, не сразу последовали призыву адмирала Дарлана присоединиться к союзникам. Например, старый линкор, единственный из «бретаней», только 17 мая 1943 года включили в состав «Соединения X» ВМС Франции в Северной Африке и начали доукомплектовывать его экипаж и готовить к боевым действиям. Вообще изначально британское командование использовало французские силы с опаской, на вторых ролях (для сопровождения тыловых конвоев, высадки агентов с подводных лодок на

бережье Франции), сомневаясь в их благонадежности и уровне боевой подготовки. Практически весь 1943 год прошёл в ремонтах, попытках найти людей в новые экипажи взамен демобилизованных ещё в 1940 году и в боевой подготовке.

В июне экипаж линкора частично укомплектовали, после чего «Лоррейн» с крейсерами прошёл через Суэцкий канал в Красное море, где 1 июля провёл учебные стрельбы, а уже 3 июля «Лоррейн», «Дюкен» и «Тюрвиль» перешли в Аден, где линкор остался для замены трубок в котлах.

Уйдя из Адена в сопровождении крейсеров «Сюффрен» и «Дюге Труэн», «Лоррэн» вновь встретился с «Дюкен» и «Тюрвиль» в Момбассе. Здесь корабли взяли



Линкор «Лоррейн» проходит через Суэцкий канал, 23 июня 1943 года



Линкор «Лоррейн» в Касабланке, 1943 год.

на борт несколько сот французов, находившихся в английских лагерях в Джибути и на Мадагаскаре. Потом «Лоррейн», «Сюффрен» и «Дюге Труэн» отправились в Дурбан, где линкору пришлось задержаться на некоторое время из-за износа упорных подшипников на валах и для ремонта обшивки. В конце сентября «Лоррейн» вышел в составе английского конвоя в Дакар, а оттуда с конвоем через Касабланку в Мерс-эль-Кебир. Там в марте 1944 года, не снимаясь с якоря, линкор провёл учебные стрельбы из 138-мм орудий (расход снарядов – 25).

С марта по май 1944 года «Лоррейн» стоял на очередном ремонте в Оране, в ходе которого были установлены радиолокационная станция обнаружения надводных целей, демонтированы катапульта и ангар для гидросамолётов, а зенитное вооружение усилено установкой 14х1-40-мм «бофорсов» и 25х1-20-мм «эрликонов». Только в мае корабль получил пополнение, что позволило ему укомплектовать хотя бы половину штата

артиллеристов.

28 июля линкор с эсминцами «Симун» и «Темпе» покинул Алжир и перешёл в Неаполь, проводя учения во время перехода. В Неаполе корабль присоединился к группе, задействованной в поддержке высадки союзников в Провансе (операция «Драгун»).

Старый линкор должен был обеспечить высадку на участке «Альфа» (мыс Камара), куда он прибыл 15 августа 1944 года. Во время высадки главных сил «Лоррейн» не открывал огня, а практически ежедневный обстрел побережья был начат с 18 августа, когда «Лоррейн» бомбардировал укрепления на побережье между Репентанс и Поркьеролес, а также батареи «Медее» (расход – 37 снарядов главного калибра).

19 августа «Лоррейн» вместе с американскими кораблями (ЛК «Невада», КР «Агаста») обстреливал батарею «Цепе» (расход боеприпасов – 59 снарядов). Вспомним, что на этой батарее были установлены два орудия с линкора «Про-

ванс». С 20 по 22 августа орудия «Лоррейна» вновь обстреливали форт Сен-Эльм и батарею «Цепе» (суммарный расход боеприпасов – 152 снаряда ГК), при этом сам линкор был накрыт ответным залпом (три близких всплеска).

23 августа – обстрел форта Сен-Маргарит; 25 августа в перестрелке с береговыми батареями Сен-Мандрис «Лоррейн» был накрыт четырьмя крупнокалиберными снарядами, но попаданий не было. В ходе ответного огня линкор сделал 106 выстрелов главным калибром, 7-138-мм и 24-75-мм орудий. 26 августа линкор вновь стрелял по полуострову, по батарее «Цепе» и форту Сен-Эльм (165 выстрелов), вызвав взрыв боеприпасов в форту. В дальнейшем обстрелы продолжались, причём на этот раз велись обстрелы фортов Соспель и Кастильо. Всего за август-сентябрь «Лоррейн» выпустил 612-340-мм, 172-138-мм и 220-75-мм снарядов.

В книге Ю.И.Александрова «Линейные корабли типа «Бретань»» приведена выдержка из приказа по флоту № 355 от 3 февраля 1945 года: «...Под командованием капитана 1-го ранга Руе корабль принял участие в высадке войск в Провансе в августе-сентябре 1944 г. Несмотря на вражеские обстрелы, корабль неуклонно выполнял многочисленные задачи по обстрелу береговых целей. Точность и эффективность стрельбы была отмечена всеми наблюдателями. «Лоррейн» сыграл большую роль в разрушении береговой обороны Тулона, немало поспособствовал быстрейшему освобождению города. Подписано: Шарль де Голль». Согласимся с оценкой.

13 сентября крейсер «Жорж Лейг», флагман адмирала Лемонье, бросил якорь на внутреннем рейде освобождённого Тулона. Вместе с ним возвратился и «Лоррейн», последний оставшийся в строю флота французский сверхдредноут постройки Первой мировой.

В декабре «Лоррейн» перешёл в Плимут и стал флагманом «Оперативного соединения ВМФ Франции», в состав которого также вошли тяжёлый крейсер «Дюкен», эскадренные миноносцы «Баск» и «Симун», эскортные миноносцы «Ова» и «Сомали». Соединение должно было содействовать наступлению союзников на укрепления «Атлантического вала».

13 апреля 1945 года линкор вышел из Шербурга для участия в операции «Венерэйбл». Как и в прошлых случаях, его задачей стал обстрел береговых укреплений в районе Руайана – Жиронды. Через двое суток 15 апреля линкор уже обстреливал батарею Пуэнде-Граве, выпустив 178-340-мм, 106-138-мм, и 137-75-мм снарядов по береговым целям. На следующий день «Лоррейн» продолжил обстрел (78 снарядов 340-мм калибра, 86-138-мм и 191-75-мм), но вскоре фронт отодвинулся на недосягаемое для корабельной артиллерии расстояние, поэтому миссия соединения закончилась.

Не могу не отметить небольшую деталь. В истории линкора «Родней» есть один факт, который излагается в редакции А.Дашьяна так: «... «Родней» покинул Плимут – на сей раз перед линкором стояла не совсем обычная задача: ему впервые предстояло вести огонь по британской территории – пусть и временно оккупированной. Речь шла о ...152-мм батарее ... на Олдерни, одном из островов Джерси. ... Требовалась исключительная точность из-за близости гражданского (причём британского) населения...».



Адмирал Барроу на смотре команды, линкор «Лоррейн».

Корабли союзников входят в освобожденный Тулон: «Лоррейн», «Эмиль Бертен», «ДюгэТруэн», «Монткальм», «Глори», «Сириус», 13 сентября 1944 года



Сравните с тем, как излагаются в литературе факты обстрела побережья Франции в Нормандии (тем же «Роднеем»), в Провансе, в районе Тулона, на Атлантическом побережье в районе Жиронды. Нигде мы не встречаем подобного упоминания ни в действиях британских линкоров (что в принципе объяснимо), ни в действиях французских линейных кораблей. Как мы видели по тексту, французские артиллеристы и морские офицеры выполняли приказы и бомбардировали противника, невзирая ни на принадлежность территории, ни на возможное наличие населения. Почему это так, лично у меня нет ответа, а у вас, уважаемые читатели? Но вернемся к «Лоррейну».

17 апреля «Лоррейн» с кораблями поддержки прибыл в Брест, где их и застало перемирие. С окончанием войны в Европе завершились боевые действия и для кораблей французского флота.

26 мая 1945 года оперативное соединение расформировали, а 1 июня контр-адмирал Руэ спустил свой флаг на «Лоррейн», после чего корабль переэкваторицировали в стационарный учебно-артиллерийский и разместили в Тулоне, где он использовался до 1947 года. После того, как его экипаж перевели на новые корабли, линкор стал выполнять роль плавучей казармы. В 1953 году последний французский сверхдредноут был продан на слом.

Подводя итог, отметим, что линкоры типа «Бретань» не стали сильнейшими кораблями в мире, но прожили долгую жизнь, старательно поддерживаемую частыми ремонтами и модернизациями, длительное время оставаясь основой французского флота. При этом каждый из трёх кораблей прославился и оставил свой след в военно-морской истории: линкор «Бретань», взорванный британцами в Мерс-эль-Кебуре, линкор «Прованс», выживший под ударами «Катапульта» и затопленный собственным экипажем в Тулоне, и, наконец, линкор «Лоррейн», который за всех троих посчитался с «бошами», с честью прошёл две мировые войны, прослужив во флоте 41 год.

Разрушенная башня немецкой батареи на мысе Цепе



Открытка, посвященная линкору «Лоррейн»



Под ударами британской «Катапульта»



antowaa

Пока еще союзники – британские и французские линкоры на Мальте, апрель 1926 года



Судьба большинства французских линкоров в XX веке складывалась не очень удачно, им не удалось помериться силами с равными соперниками, хуже того, им пришлось ожесточенно сражаться с бывшими союзниками. Не могу здесь удержаться от иронии и не отметить, что страна, которая имеет среди союзников британцев, должна быть готова к тому, что она будет ими когда-нибудь предана. Не навязываю данное

мнение, но думаю, что два линкора типа «Бретань» («Бретань» и «Прованс») и их экипажи поддержат такое заявление.

Как известно, 17 июня 1940 года правительство Франции обратилось к Германии с просьбой о перемирии, которое вскоре было подписано в Компьенском лесу. Непосредственно о флоте во франко-германском соглашении сообщалось следующее:

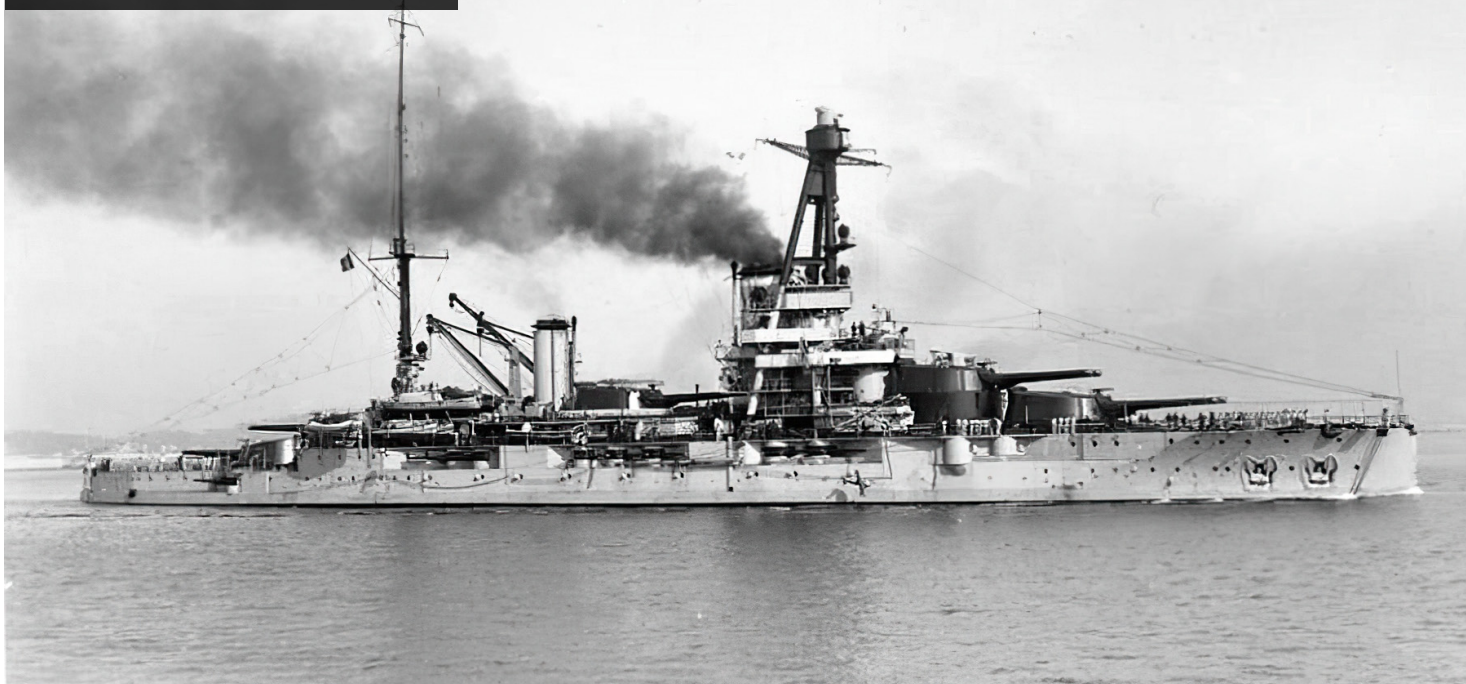
«...Статья 8. «Французский военно-мор-

ской флот, за исключением части, разрешенной французскому правительству для защиты французских интересов в колониях, должен быть собран в определенных соглашениях портах и разоружен под германским или итальянским контролем. Выбор этих портов будет осуществлен на основании базирования кораблей в условиях мирного времени. Правительство Германии торжественно заявляет правительству Франции, что не собирается ис-

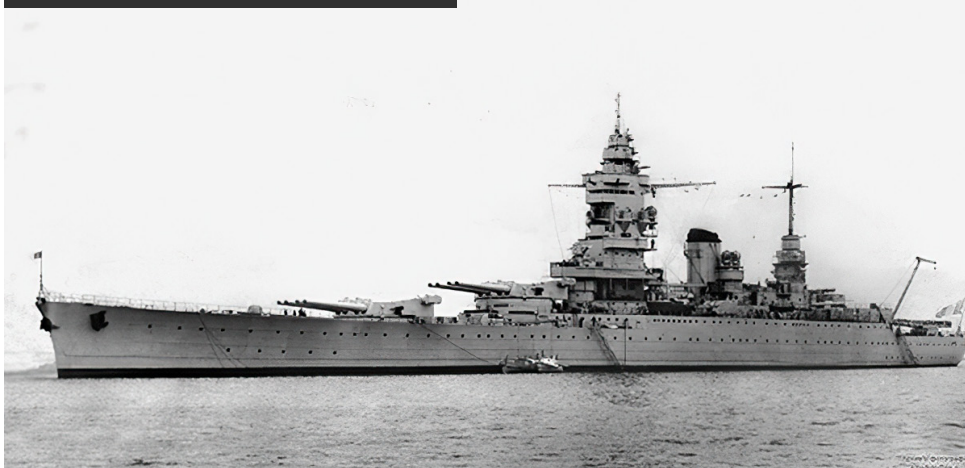
Вид на стоянку линкоров и эсминцев в Мерс-эль-Кебире, лето 1940 года



Линейный корабль «Бретань» в 1916 году не предполагал, что погибнет от британских снарядов



Линкор «Дюнкер» - флагман французской эскадры, одна из жертв британской агрессии



Стоянка линкоров за несколько часов до катастрофы



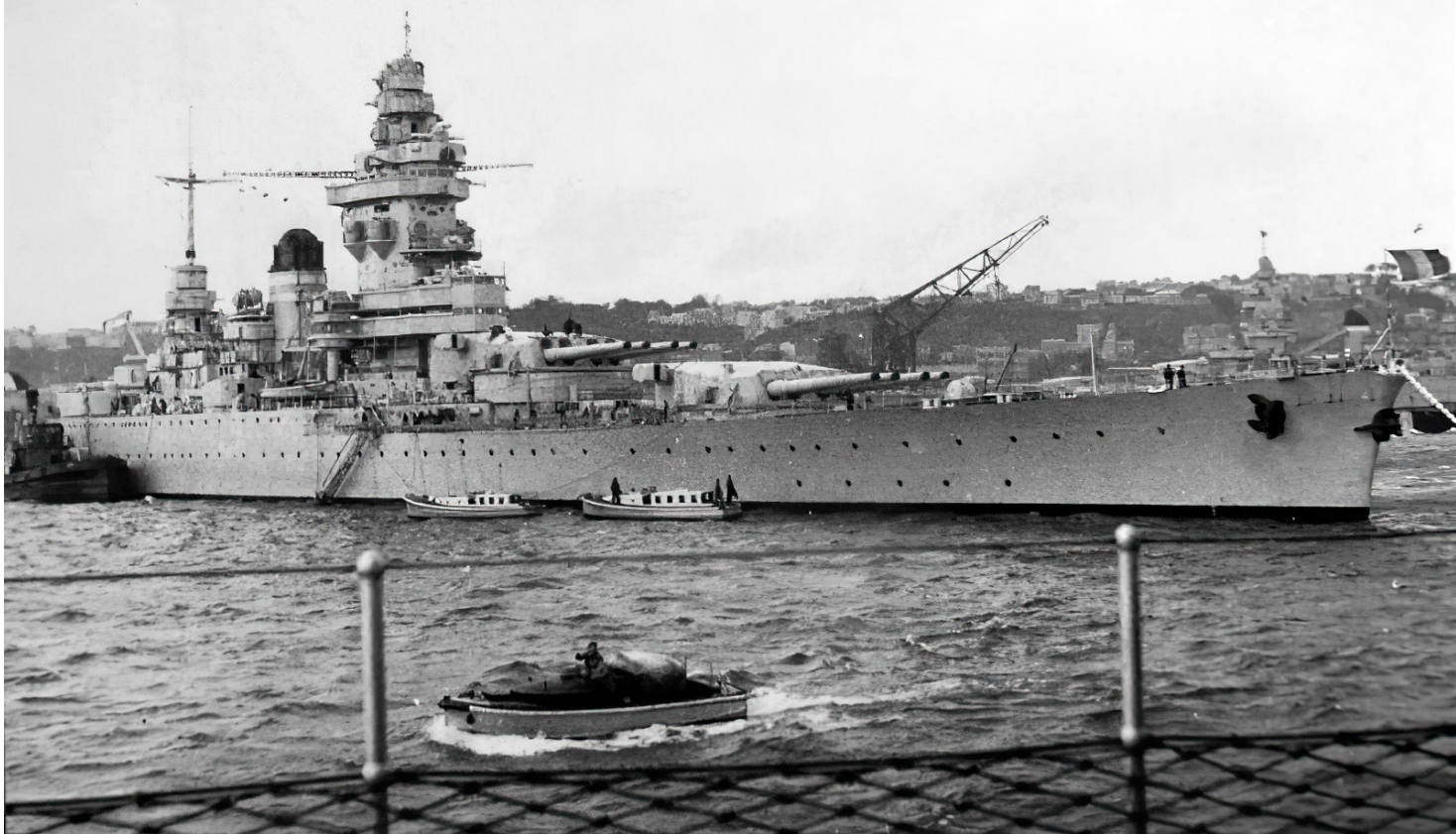
пользовать французский флот для своих собственных целей в войне в тех случаях, когда он будет находиться в портах, состоящих под германским контролем, за исключением тех единиц, которые понадобятся для патрулирования берега и траления мин.

Далее, определенно заявляется, что не имеется никаких намерений предъявлять права на французский боевой флот во время подписания мира. За исключением той части французского боевого флота, которую предстоит определить и которая предназначается для защиты французских интересов в колониях, все боевые суда, находящиеся вне французских территориальных вод, должны быть отозваны во Францию... Аналогичные условия содержались и во франко-итальянском соглашении.

Подписанное перемирие между Францией и странами Оси стало для англичан настоящим ударом, хотя чего они ожидали от страны, которую Великобритания в очередной раз «подставила» под удар германских армий, а сама быстро «убралась» через пролив?

Как сам факт перемирия, так и его условия не особо «понравились» английскому правительству, более того, положения представленной нами статьи 8 по-разному можно было истолковать, что и сделали британцы. В книге «Французский флот во Второй мировой войне» её авторы П.Офан и Ж.Мордаль приводят следующие объяснение: «...Если следовать их букве (статье 8 и 9), то требовалось бы возвратить лучшую эскадру французского флота в Брест, порт, оккупированный немцами! В особенности серьезно смущало англичан слово «контроль», несколько раз встречающееся в статье 8. В английском слове «контроль» обозначает «право указания и ограничения», что имеет более императивный смысл, чем во французском, где «контроль» обозначает лишь «административную проверку, инспекцию, цензурирование». Как бы то ни было на самом деле, но обе стороны по-разному понимали ситуацию и, соответственно, по-разному действовали.

Вскоре «Страсбург» уйдет от немцев из Бреста, чтобы оказаться под британским огнем в Африке



Еще одно размещение французских линкоров в гавани, и тоже далеко не оптимальное





Перемирие застигло французский флот разбросанным по различным пунктам базирования. Например, на Средиземном море находились главные силы ВМФ Франции, большинство из которых входило в состав так называемого «Атлантического флота» под командованием вице-адмирала Марселя-Бруно Жансуля, именно в его составе находились два из трех линкоров типа «Бретань» из 2-й дивизии линкоров контр-адмирала Бузена. Линкоры «Бретань» и «Прованс» стояли в Мерс-эль-Кебир до памятного дня 3 июля 1940 года, а их сестершип «Лоррейн» – в Александрии.

24 июня 1940 года, после объявления условий капитуляции, командующий

флотом адмирал Дарлан издал приказ:

«1. Демобилизованные военные корабли должны оставаться французскими под французским флагом и с французским экипажем. Они будут базироваться во французских портах в метрополии или колониях.

2. Тайно должны быть подготовлены средства самоуничтожения, чтобы ни противник, ни какое-либо иностранное государство, если корабль будет захвачен силой, не могли использовать его для каких-либо целей.

3. Если комиссия по перемирию при толковании перемирия решит что-либо, несовместимое с первым параграфом, военные корабли должны идти в Соединен-

ные Штаты без дополнительных приказов или должны быть потоплены, если нет другого способа их спасти.

4. Суда, находящиеся за границей, ни при каких обстоятельствах не могут быть задействованы в каких-либо операциях против Германии или Италии без приказа главнокомандующего».

В соответствии с принятым решением, как отмечает С.Трубицын, в Мерс-эль-Кебуре начались работы по разоружению двух линейных крейсеров, двух линкоров, гидроавианосца (гидроавиатранспорта) и нескольких лидеров, однако нам не удалось найти сведений, какие конкретно действия были выполнены, к примеру, на «Бретани» или «Провансе».

В любом случае, французские экипажи не горели желанием сражаться против бывших союзников, флот потихоньку разоружался, к тому же сам физический захват немцами флота в африканских портах был очень затруднительным. Но этого было мало британскому правительству, которое приняло дополнительные, более конкретные и решительные, полностью секретные меры. Ещё 17 июня 1940 года адмирал флота сэр Дадли Паунд сообщил премьер-министру Черчиллю, что корабли группы «Н» покинули Гибралтар чтобы незаметно наблюдать за перемещениями французского флота. Это был первый шаг в операции «Катапульта».

Адмиралтейство приказало адмиралу Джеймсу Сомервиллу прибыть в Гибралтар, чтобы принять командование соединением «Н», состоящим из линейного крейсера «Худ», линкоров «Вэлиент» и «Резолюшн», авианосца «Арк Ройал», двух крейсеров, 11 эсминцев и двух подводных лодок. Главный удар англичан должен был быть направлен против



Британский линкор «Резолюшн» вел огонь по линкору «Бретань»

Линейный крейсер «Худ» - флагман британской эскадры и основной «дамагер» в расстреле французских линкоров



французского Атлантического флота вице-адмирала Жансуля в Мерс-эль-Кебир.

Британским правительством был разработан следующий порядок действий группы (приведем ключевые положения):

«I. Французскому флоту должны быть предоставлены альтернативы:

1. Отвести свои корабли в британский порт и продолжать войну на стороне Великобритании.

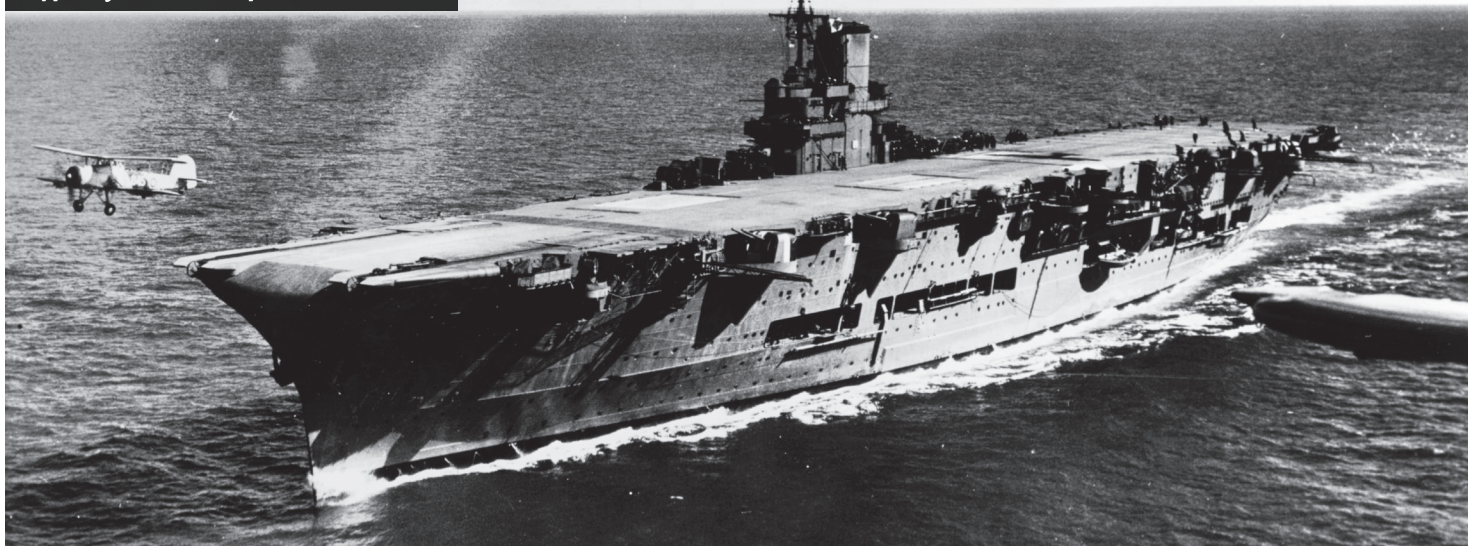
2. Отвести свои корабли в британский порт, где корабли будут охраняться до окончания боевых действий, а экипажи кораблей будут репатриированы.

3. Отправиться с сокращённым экипажем в порты Французской Вест-Индии, где корабли могут быть демилитаризованы или переданы на хранение в Соединенные Штаты.

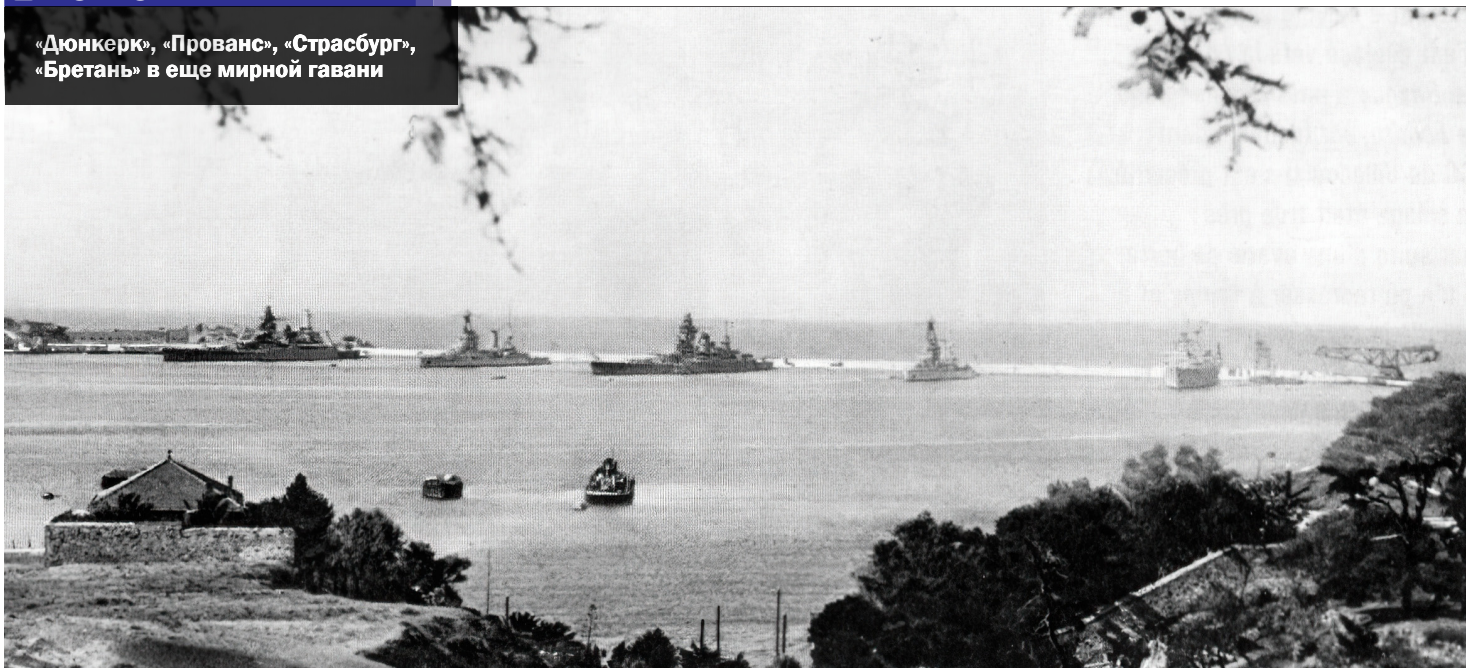


Линкор «Вэлиант», третий корабль в британской линии в операции «Катапульта»

Самолеты с авианосца «Арк Ройал» тоже внесли свой вклад в разгром французской эскадры



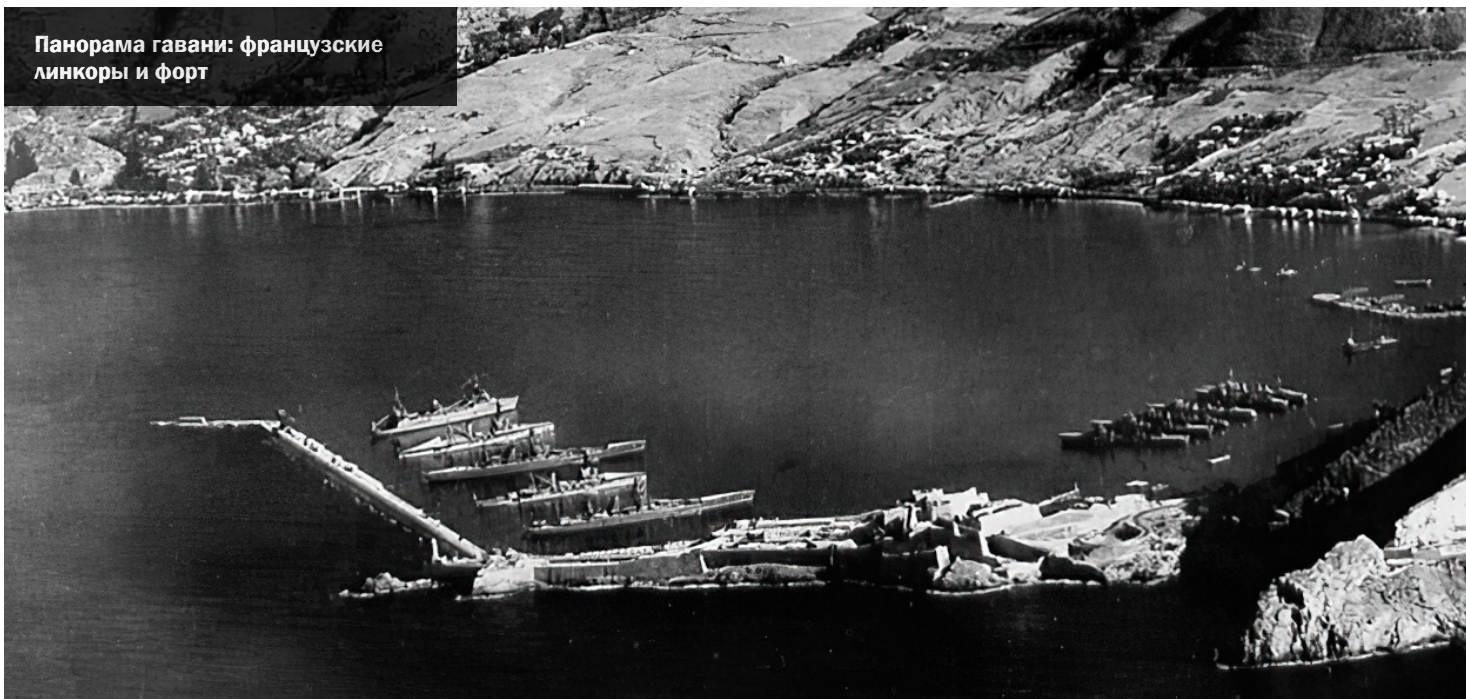
«Дюнкерк», «Прованс», «Страсбург»,
«Бретань» в еще мирной гавани



Гавань Мерс-эль-Кебира под
британским обстрелом



Панорама гавани: французские
линкоры и форт



4. Потопить все корабли в течение шести часов.

II. Если французский адмирал откажется принять какую-либо из перечисленных альтернатив и предложит демилитаризовать свои корабли на их нынешних стоянках, вы имеете право принять этот вариант при условии, что демилитаризация может быть выполнена под вашим контролем в течение шести часов, и это предотвратит ввод судов в эксплуатацию в течение как минимум одного года, даже в полностью оборудованной верфи.

III. Если ни один из этих вариантов не принят французами, вы должны уничтожить соединение, в первую очередь «Дюнкерк» и «Страсбург».

Как мы знаем, изначальный ультиматум французами был отвергнут, а далее начались переговоры по поиску возможного компромисса. Параллельно французы готовились к бою, хотя позиция их была крайне невыгодной. Корабли стояли скученно в гавани, лишь часть орудий могла вести огонь по противнику. Вдобавок выход из гавани был заминирован бри-

танцами, причём сделано это было днём на глазах французских моряков в течение времени, пока велись переговоры. Последний срок принятия решения был установлен на 16:30, и после отказа от всех вариантов британские парламентарии покинули гавань, а французы начали готовиться к выходу в море.

К моменту начала известного всем боя, который лучше назвать «расстрелом», пять крупных французских кораблей стояли, пришвартовавшись кормой к волнолому, носом к берегу, что являлось обычным вариантом швартовки в мирное время. Ближе всех к берегу был пришвартован линейный крейсер «Страсбург», слева от него стоял «Прованс», затем «Дюнкерк», «Бретань», последним – гидроавианосец «Коммандан Тест».

Береговая оборона Мерс-эль-Кебира была относительно слабой: на мысе Мерс располагался старый форт Мерс-эль-Кебир с двумя 75-мм орудиями; западнее него располагался форт Сантон (3(4)-194-мм орудия в броневых башнях), ещё одна башенная батарея (три 240-мм орудия) располагалась на мысе Канастель (14 км на восток-северо-восток). Имелись ещё орудия, которые прикрывали порт Орана, но они к непосредственной защите базы не относились. Остается только удивляться беспечности французов или принять тот факт, что они не могли себе представить, что со стороны их британских союзников будут приняты такие кардинальные меры. Хотя к чему ещё можно было готовиться, если не к бою, когда утром 3 июля 1940 года возле французской базы показалось английское соединение в составе линейного крейсера «Худ», двух линкоров, авианосца и кораблей сопровождения?

В то же время надо отметить, что экипажи французских линкоров приняли определенные меры, так в 07:50 на линкоре «Бретань» сыграли боевую тревогу, и в 08:00 был вызван личный состав на боевые посты, но только на боевые посты ПВО. Затем через 20 минут было подготовлено по 4 выстрела на каждое орудие башни № 4. Здесь можно только удивиться, почему к стрельбе не были приготовлены все орудия линкора-ветерана. Даже если предположить, что с учётом места стоянки остальные башни просто не могли вести огонь из-за мола и положения британской эскадры, то корабли ведь не планировали постоянно находиться на месте под вражеским огнём. Как бы в продолжение принятых мер в 08:55 было приказано ввести в действие котлы линкора, а в 09:20 осуществлён вызов личного состава на посты наблюдения и управления огнём, а также на посты подачи боезапаса. Уже в 09:30 были отданы швартовы, судя по всему, корабли готовились к выходу в море. Дальнейшие приготовления шли также неторопливо и нерешительно.

Личный состав линкора «Бретань», как впрочем и «Прованса», и всех других кораблей французской эскадры в 10:15 был ознакомлен с содержанием английского ультиматума, но французский командующий медлил. Только через час, в 11:15, на линкоре запустили машины, и к 12:00 линкор был подготовлен к бою. Однако, как отмечают П.Офан и Ж.Мордаль, адмирал Жансоль запретил своим кораблям выходить в море во время переговоров, тем самым обрек их на последующую катастрофу, так как переговоры очень быстро перешли в сражение.

В то же время французские историки

Британский «Худ» уверенно ведёт огонь по вчерашним союзникам



отмечают, что время с момента появления британской эскадры в море и парламентариев на французской базе не пропало впустую: «...Все корабли имели пары, а их команды находились на боевых постах. Береговые батареи, которые уже начали разоружаться, к этому моменту вновь были готовы к стрельбе. На аэродромах выстроились к вылету 42 истребителя... Тральщики уже тралили фарватер, часть которого уже удалось освободить от всех английских мин».

Удивительно, но это так, в 12:30 английские самолёты сбросили мины на фарватер, заминировав его, в то время как несколько десятков французских ис-

требителей «выстроились к вылету»! Как можно оценить эффективность французских ВВС в этот момент?

В целом всё дело шло к развязке – уже в 13:30 британские линкоры выстроились в боевой порядок и двигались удобным для стрельбы курсом, ожидая команды для открытия огня. А французские линкоры ждали у причалов, когда их командующий решится вывести их в море. Сразу отметим, что в данной статье будем использовать гринвичское время, которое использовали французы (отличается от британского летнего времени на час).

И вскоре этот момент наступил – в 16:25 (для британцев по БЛВ – в 17:25)

«Прованс» под обстрелом на переднем плане, за ним «Страсбург» выходит в море, на заднем горит плане «Бретань».



На линкоре «Бретань» пожар в кормовой части



Британские 381-мм снаряды накрыли линкор «Бретань»



Взрыв на линкоре «Бретань» и поражение «Могадора»



переговоры на борту «Дюнкерка» (флагмана Жансуля) были закончены, а через 30 минут, в 16:56 (по другим данным в 16:54), с линейного крейсера «Худ» и британских линкоров прозвучал первый залп по французскому флоту. Британские корабли шли курсом восток-северо-восток со скоростью 20 узлов, первым с дистанции 17 500 ярдов (по другим данным 15 500 ярдов) дал залп «Резолюшн», практически ровесник французских «Бретани» и «Прованса», но вооружённый 381-мм орудиями.

Адмирал Жансуль немедленно приказал всем своим кораблям открыть огонь по противнику и выйти в море. Причём если британский вице-адмирал Сомервилл сделал всё возможное для точной стрельбы по французам, то и адмирал Жансуль, по нашему мнению, сделал всё возможное, чтобы британские линкоры успешно отстрелялись по его флоту. По какой-то только ему ведомой причине он отдал команду на выход в море после первого английского залпа, потеряв минимум 25-30 минут. Второй ошибкой, которая стала фатальной для его кораблей, был определённый им порядок выхода линкоров из базы.

Согласно приказу Жансуля его линкоры должны были последовательно выходить в море и выстроить колонну в следующем порядке: «Страсбург», «Дюнкерк», «Прованс» и «Бретань». Эсминцам было приказано самостоятельно покинуть порт по фарватеру, ведущему ближе к берегу. Вероятно, в «нормальных» условиях такое решение было допустимым и верным – во главе колонны быстрые и современные корабли, за ними – менее современные. Но если вспомнить, как корабли размещались у волнолома, то это уже не кажется таким очевидным. Ближе всего к выходу в море размещался линкор «Бретань» (мы не учитываем гидроавианосец «Коммандан Тест»), за ним уже «Страсбург», потом «Прованс» и последним, ближе к берегу – флагман «Дюнкерк» (вероятно, так удобнее было командующему и офицерам штаба флота прибывать на корабль). Разумеется,

мы сейчас можем фантазировать сколько угодно, пользуясь «послезнанием», но одно очевидно – решение Жансуля привело к тому, что большинство его кораблей так и остались неподвижными целями под огнём противника несмотря на разведённые пары, отданные швартовы, готовые к действию машины!

Пока «Страсбург» первым покидал место своей стоянки, линкор «Бретань» был вынужден находиться без движения, как и «Прованс», ожидая прохождения «Дюнкерка». Первый британский залп лёг недолетом, но очень хорошо по направлению, для артиллеристов эскадры Сомервилла эта стрельба по практически неподвижным мишеням напоминала учебную. Второй залп с британских кораблей лёг ещё ближе, один из снарядов попал в мол рядом с флагманским линейным крейсером. А уже третьим залпом в 16:57 (по другим данным в 16:59) с английского линкора «Резолюшн» был поражён линкор «Бретань», в который попало сразу ТРИ 381-мм снаряда – отличная кучность для линкора постройки Первой мировой войны. За этими тремя в корабль попал ещё один снаряд. Можно предположить, что вряд ли именно «Бретань» была выбрана целью для британских артиллеристов, возможно, они старались накрыть отходящий от причала «Страсбург», но тут подвернулся линкор-ветеран.

В своей книге «Линейные корабли типа «Бретань» Ю.И.Александров так описывает происходящее: «... 381-мм снаряд пробил броню правого борта в корме и вызвал пожар и взрыв кормовых артиллерийских погребов. Взрывом корпус корабля был разорван. Вторым снарядом разорвался в отсеке кормовых машин. Кормовая часть оказалась охваченной пламенем. Третий снаряд взорвался в районе средней башни и вызвал взрыв боеприпасов в 138-мм батарее. В это время внутрь корабля проникло очень много воды, появился крен на правый борт. Поступил приказ покинуть посты. Четвёртый снаряд взорвался у основания треногой мачты. К этому времени линкор полностью потерял боеспособность».

Как видим, самый страшный эффект произвёл снаряд, который попал в район кормовых башен: взрыв вызвал пожар, от которого вспыхнули заряды и взорвались снаряды в погребах. В воздух поднялся колоссальный столб пламени, из которого в небо крест-накрест торчали два ствола четвёртой башни. Вся его артиллерия вышла из строя. Несмотря на ужасные повреждения, аварийные бригады слаженно приступили к тушению пожаров, а руководство кораблём не прекратилось. Были запущены насосы, закрыты водонепроницаемые переборки, казалось, что ситуация могла быть взята под контроль. Появилась надежда привести в порядок одно из машинных отделений. Действительно, огонь начал угасать. Столб тёмного дыма всё ещё висел в небе, но рёва бушующего пламени уже не было.

Третий снаряд, попавший уже в горящий корабль в районе средней башни, вызвал взрыв боеприпасов в 138-мм батарее. Затопить склад боеприпасов не смогли из-за поломки трубопроводов. Командир Ле Пивен в этот момент понял, что его корабль обречён, и ничто и никто не сможет его спасти. Был отдан приказ покинуть корабль. Но, к сожалению, уже нельзя было объявить этот приказ экипажу корабля, горевшего от носа до кормы. Громкоговорители не работали, звонки тревоги не звучали. Корабль умирал, и



«Бретань» за несколько минут до гибели



Взрыв на «Бретани», фото с берега

Панорама обстреливаемой гавани
с позиции зенитной батареи



Линкор «Бретань» заваливается
набок и тонет





Линкор «Страсбург» отходит от пирса для прорыва в море

четвёртый вражеский снаряд, взорвавшийся у основания треногой мачты, уже ни на что не повлиял. Через несколько минут после приказа покинуть корабль линкор был буквально разломлен пополам мощным взрывом, который, скорее всего, был вызван огнём, достигшим отсеков с боеприпасами.

Для линкора «Бретань» всё было кончено – в 17:09, через тринадцать минут после открытия огня, первый французский сверхдредноут перевернулся и затонул, так и не сделав по противнику ни одного выстрела. На корабле из экипажа численностью 1 122 человека погибли и пропали без вести командир корабля капитан первого ранга Ле Пивен, 37 офицеров, 155 старшин и 784 матроса (87 % экипажа). Оставшихся в живых под огнём британских кораблей из воды спасли шлюпки с гидроавианосца «Коммандан Тест».

Линкору «Прованс» в этой ситуации повезло чуть больше, его экипаж в течение 3 июля, после объявления тревоги, выполнил весь комплекс мероприятий и подготовил корабль к бою. Линкор был готов к движению, но так же, как и его «собратья по несчастью», был вынужден ждать, когда мимо него пройдет стоявший последним у берега «Дюнкерк», по которому и пристреливались британцы.

Интересно, что именно «Прованс» первым открыл огонь по британским кораблям несмотря на то, что ему пришлось наводить орудия на британские корабли и стрелять между надстройками и поверх мачт «Дюнкерка», стоявшего правее него. Как отмечает С.Трубицын, старший артиллерийский офицер «Прованса» был обладателем артиллерийского приза за 1939 год, и он доказал, что может неплохо управлять стрельбой даже в таких непростых условиях. «Прованс» дал залп по «Худу», но прицел был взят всё же неверно – на 12 километров. Поэтому снаряды упали с большим недолетом. По итогам боя «Худ» имел только посечённые осколками борт и надстройки, повреждение радиоантенны и двух раненых.

«Страсбург» и «Прованс» под британскими снарядами



Горящий линкор «Прованс»



«Коммандант Тест» и затонувший «Бретань»



Наконец линкор «Прованс» дал малый ход и начал медленно двигаться к выходу из гавани, продолжая вести огонь неполными залпами. Это, наверное, его и спасло, так как британцы хорошо пристрелялись по стоянке, но избежать повреждений старому линкору так и не удалось.

После десятого залпа (выпущено 22-340-мм снаряда) на «Провансе» вышел из строя пост управления огнём – осколок английского снаряда, срикошетиравший от «Дюнкерка» (опять этот «Дюнкерк»!), повредил приборы и тяжело ранил старшего артиллерийского офицера. Офицер приказал башням вести огонь самостоятельно, но его приказ не был выполнен. В 17:02 (когда «Бретань» уже взорвался) 381-мм британский снаряд заклинил башню № 4, а другой вывел из строя одно орудие башни № 3. В корме начался пожар, а ниже ватерлинии оторвалась сильная течь, из-за того, что часть броневой плиты оторвалась при ударе. Огонь подобрался к кормовым погребам боезапаса, но их успели затопить, избежав участи «Бретани».

Старший на борту «Прованса» – командир 2-й дивизии линкоров приказал командир корабля капитану первого ранга

Барруа приткнуть «Прованс» к отмели на 9-метровой глубине между Росвилле и Сент-Клоти, что и было сделано. Линкору удалось избежать дальнейших попаданий, а ночью его сняли с мели. На корабле к тому времени было трое убитых и несколько раненых.

Если здесь уместна ирония, то можно отметить, что страдания «Прованса» были напрасны, линкор зря стоял на месте под вражеским огнём – линейному крейсеру «Дюнкерк» так и не удалось выйти из бухты. Более того, он получил несколько попаданий 381-мм снарядами, которые нанесли серьёзные повреждения, и флагману адмирала Жансуля пришлось так же, как и «Провансу», приткнуться к отмели, что спасло его от потопления.

Только один «Страсбург», оборвав якорные цепи, сумел уйти неповреждённым с места стоянки и выйти из гавани вместе с несколькими эсминцами. Возможно, это произошло именно благодаря линкорам-ветеранам: «Бретани» и «Провансу», дым пожаров которых накрыл бухту Мерс-эль-Кебира плотным чёрным дымом, что снизило точность огня британских линкоров.

В целом ответный огонь французских кораблей был неточным. «Дюнкерк»

выпустил 40 снарядов, «Прованс» – 22 снаряда, и 194-мм батарея форта Сантон – порядка 30-240-мм снарядов. Наблюдателями были замечены всплески вокруг «Худа», однако попаданий в него не было. По свидетельствам очевидцев, два снаряда дали рикошет, ударившись о воду в кабельтове от корабля, и пролетели над мостиком.

После гибели линкора «Бретань» адмирал Жансуль решил послать адмиралу Сомервиллу следующий сигнал: «Все мои корабли неуправляемы; пожалуйста, прекратите огонь!» С моря пришёл сигнал: «Вывесить договорный сигнал!» Речь шла о белом квадратном флаге. После того, как его повесили на мачту «Дюнкерка», бой закончился. Правда, если быть точнее, закончился обстрел базы и стоянки кораблей, потому что британские линкоры попробовали догнать уходящий с эсминцами «Страсбург», который шёл к Тулону. Однако погоня для британцев оказалась безрезультатной, и эскадра Сомервилла вернулась в Гибралтар.

Но испытания для «Прованса» и его экипажа на этом не закончились. Английское правительство и командование сомневалось, что «Дюнкерк» был серьёзно повреждён, поэтому было принято решение его добить. Ранним утром 6 июля 1940 года после воздушной разведки три волны бомбардировщиков и самолётов-торпедоносцев вылетели с авианосца «Арк Роял» для удара по Мерс-эль-Кебир.

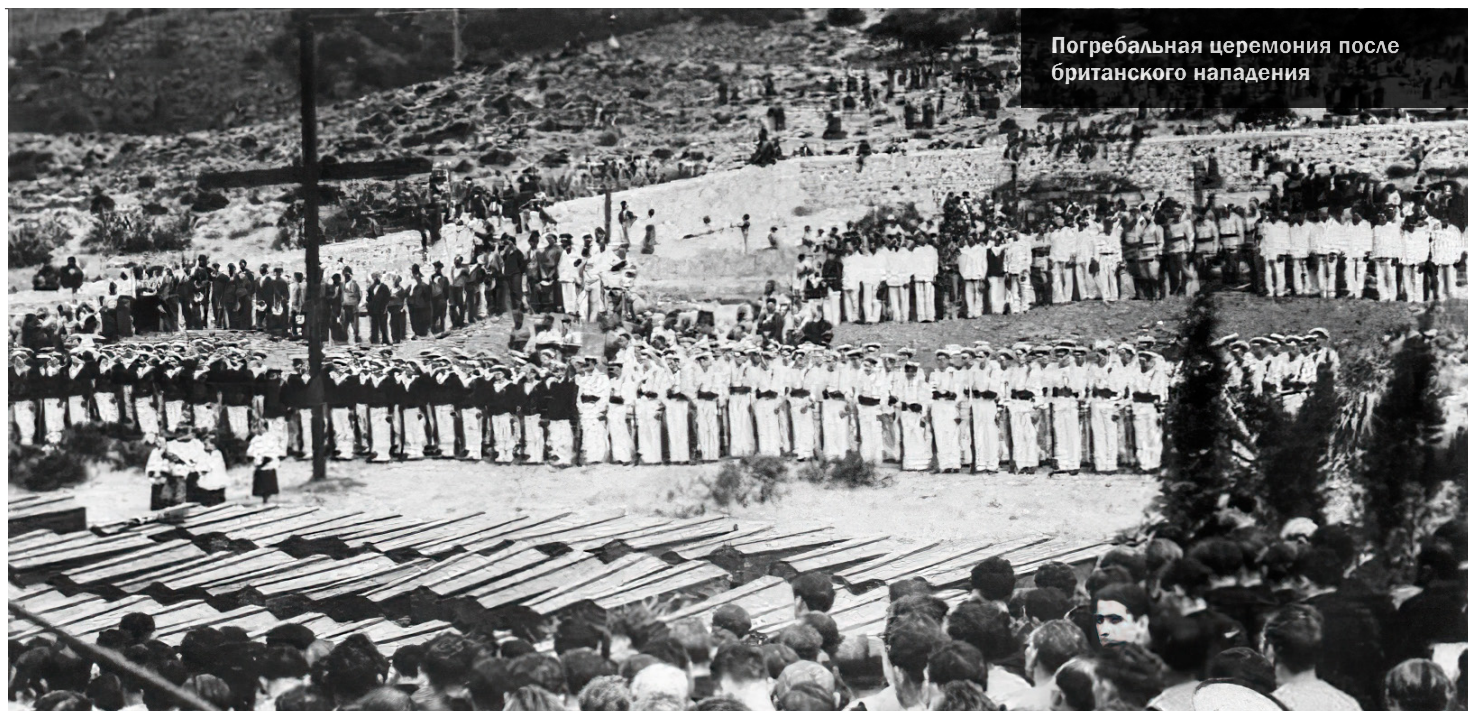
«Прованс» в это время находился всё ещё на отмели, где были в этот момент 42 французских истребителя, источники не уточняют, поэтому кораблям пришлось рассчитывать только на свои средства ПВО.

Обнаружив британские самолёты, линкор «Прованс» первым открыл зенитный огонь, и на этот раз ему повезло. Старый линкор не заинтересовал британцев – они сосредоточили всё свое внимание на «Дюнкерке».

В 05:30 шесть торпедоносцев «Свордфиш» с авианосца «Арк Роял» атаковали линейный крейсер, затем в 05:40 последовала вторая атака (три торпедоносца «Свордфиш»), затем ещё одна – три самолёта «Свордфиш». Французы были в очередной раз застигнуты врасплох, и британские пилоты атаковали практически в идеальных условиях. Если верить рапортам британских пилотов,

Взлет британских самолетов с палубы «Арк Ройал»





Погребальная церемония после британского нападения

они добились нескольких попаданий в «Дюнкерк», но на самом деле не попали ни разу. Но две торпеды угодили в сторожевой корабль «Тер Нев», стоявший прямо у борта линейного крейсера, и на нём сдетонировали 42 глубинных бомбы. Ужасный взрыв разворотил борт «Дюнкерку», образовав пробоину длиной около 40 м. И вот после этого французскому флагману потребовался настолько долгий и сложный ремонт, что британское правительство уже перестало его воспринимать как серьёзную силу.

При всём этом «Прованс» никак не пострадал, а его действия были даже от-

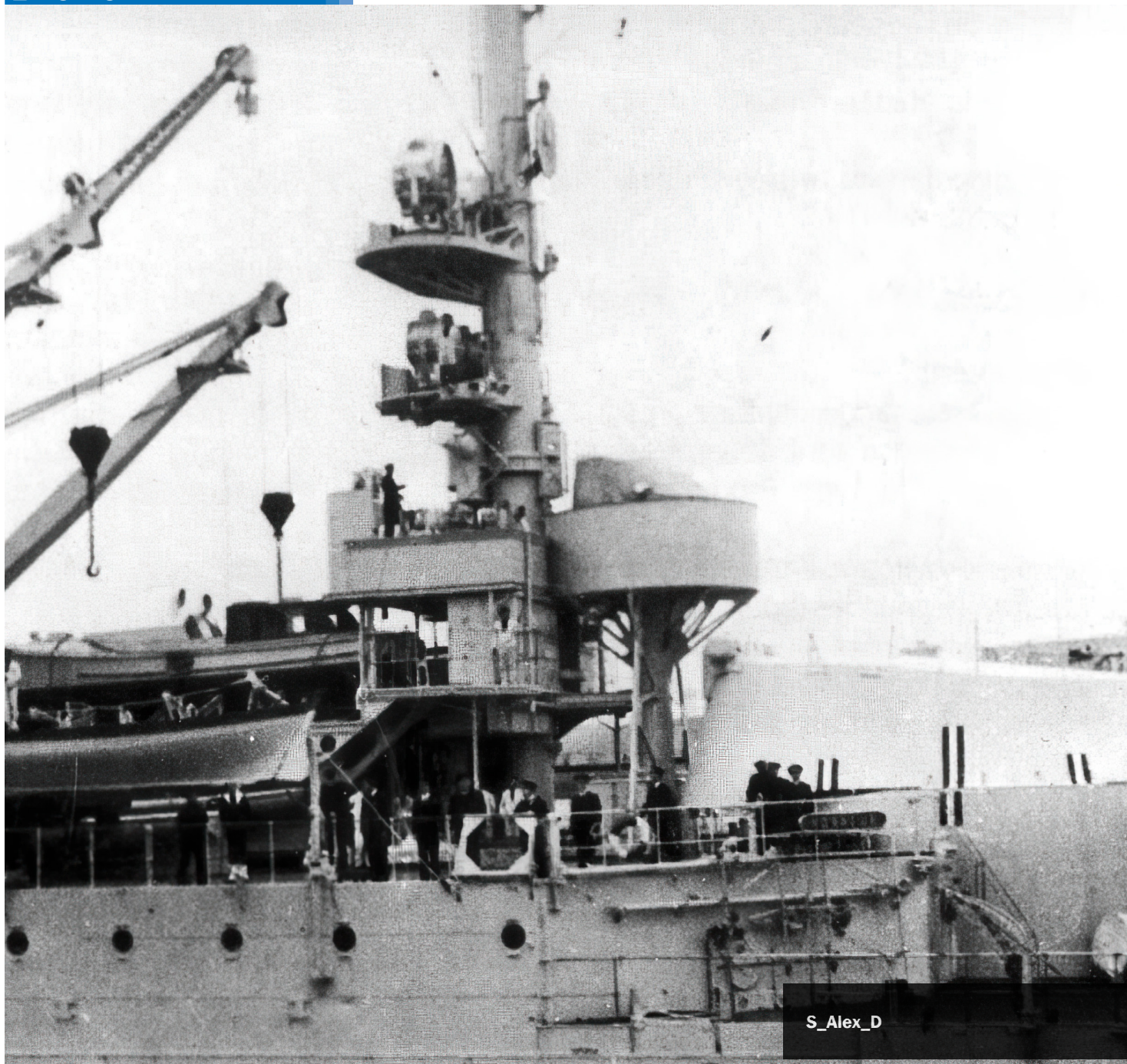
мечены в приказе по военно-морскому флоту Франции № 1 760 от 9 сентября, где говорилось, что: «... под командой капитана первого ранга Барруа корабль отважно сражался 3 июля 1940 года во время нападения британской эскадры с 380-мм орудиями. Несмотря на нанесённые по кораблю повреждения, экипаж сделал всё, что в его силах, чтобы корабль имел ход и сражался».

26 июля 1940 года линкор «Прованс» стащили с мели и отвели в Оран на ремонт, который длился больше месяца. 6 ноября 1940 года «Прованс» под escortом пяти эсминцев перешёл в Тулон и

больше никогда не выходил в море. О его сестершипе, линкоре «Бретань», вспомнили через два года, когда в 1942 году адмирал Дарлан установил на дамбе напротив обломков корабля мемориальную доску в память о его гибели (корпус корабля разобрали на металл в 1952 году). Несмотря на то, что «Прованс» ещё оставался в списках флота, можно сказать, что именно операция «Катапульта» и британские союзники вычеркнули из состава французского флота два его первых сверхдредноута «Бретань» и «Прованс».

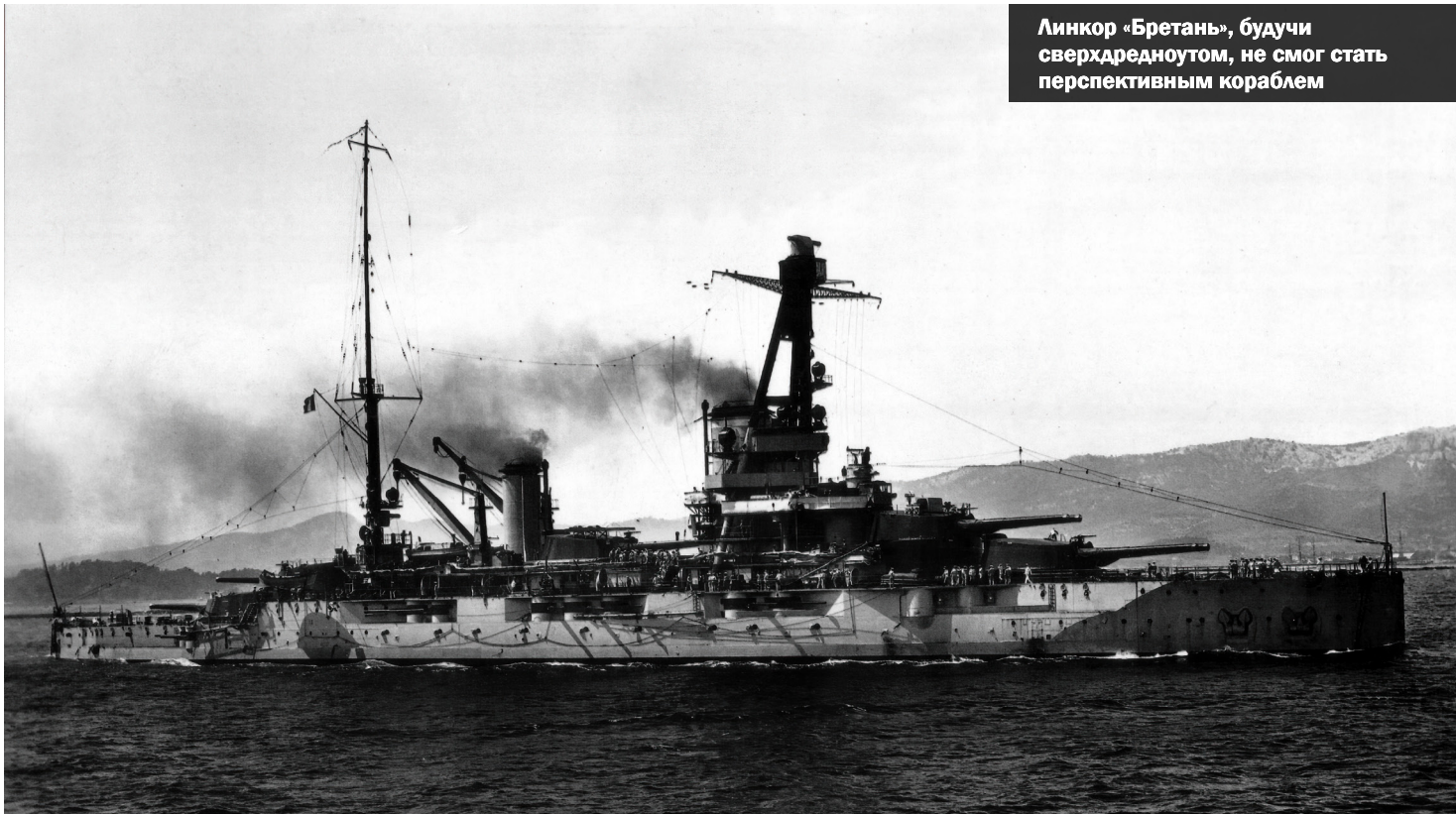


Военный мемориал в Мерс-эль-Кебир



От «Бретани» к «Нормандии» нереализованные амбиции Третьей Республики

Линкор «Бретань», будучи сверхдредноутом, не смог стать перспективным кораблем



Приняв решение о постройке своих первых сверхдредноутов, которыми стали три линкора типа «Бретань», французы сразу заявили о необходимости продолжения усиления флота современными кораблями. Вспомним, что в Программе 1912 года, которая дала начало строительству линкорам типа «Бретань», уже фигурировали четыре линкора «Нормандия» (25 250 т) с закладкой двух кораблей уже в 1913 году, а ещё двух кораблей – в 1914 году. Были там упомянуты и другие перспективные корабли, например, четыре линкора типа «Лион» (водоизмещение 29 000 т), закладка которых планировалась на 1915 год, и два линкора проекта А-17 (закладка – на 1917 год). Данная программа неоднократно изменялась, например, в конце концов, предполагалось построить пять (не четыре) линкоров типа «Нормандия» с за-

Американские «эрликоны» не смогли сделать «Лоррейн» современным линкором (Оран, 1944 год)



Линейный корабль «Бретани» - результат творческого пути французских инженеров в условиях ограничений



Итальянский линкор «Кайо Дулио», 1931 год – вскоре лишился своей центральной башни, как и «Лоррейн»

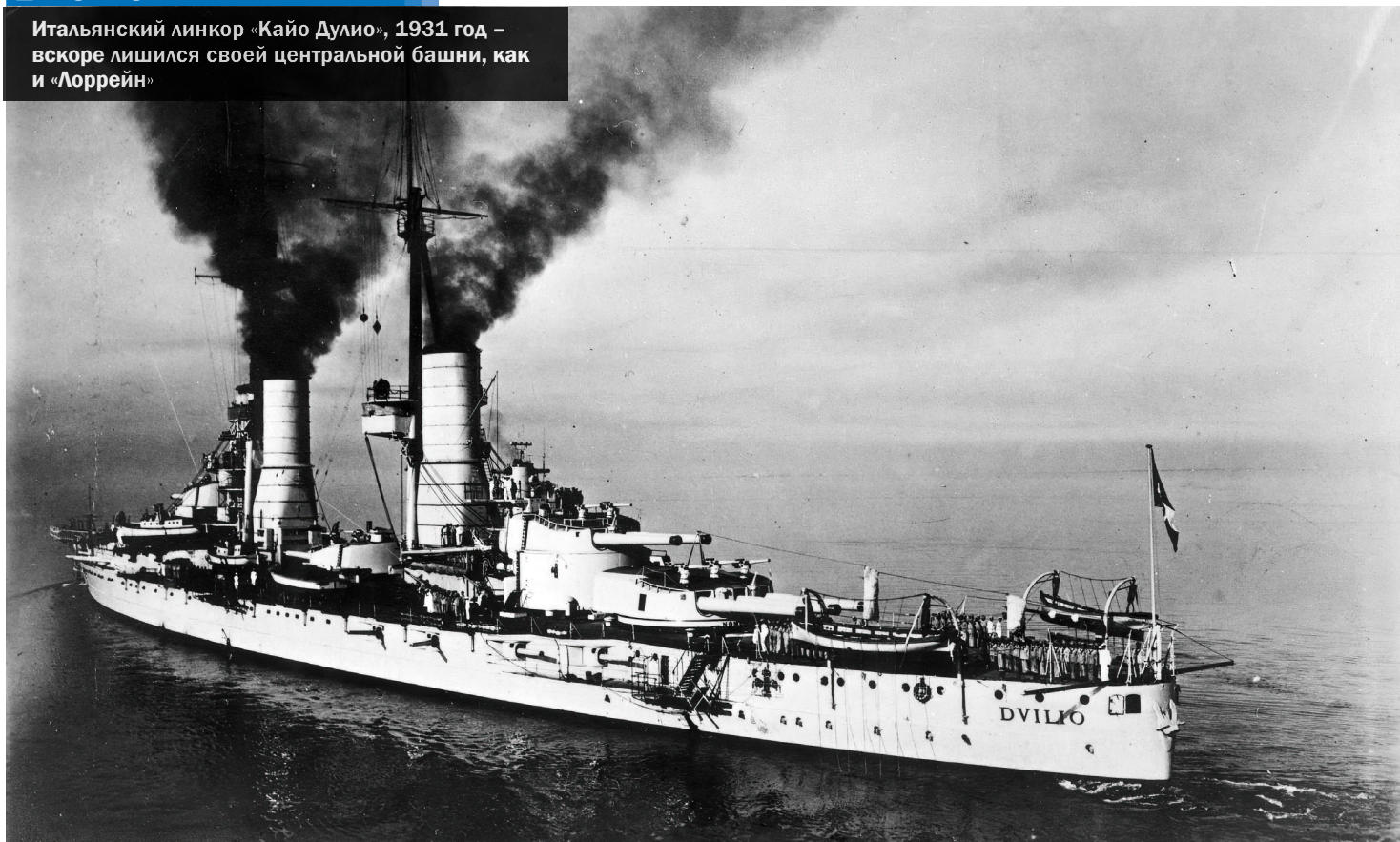
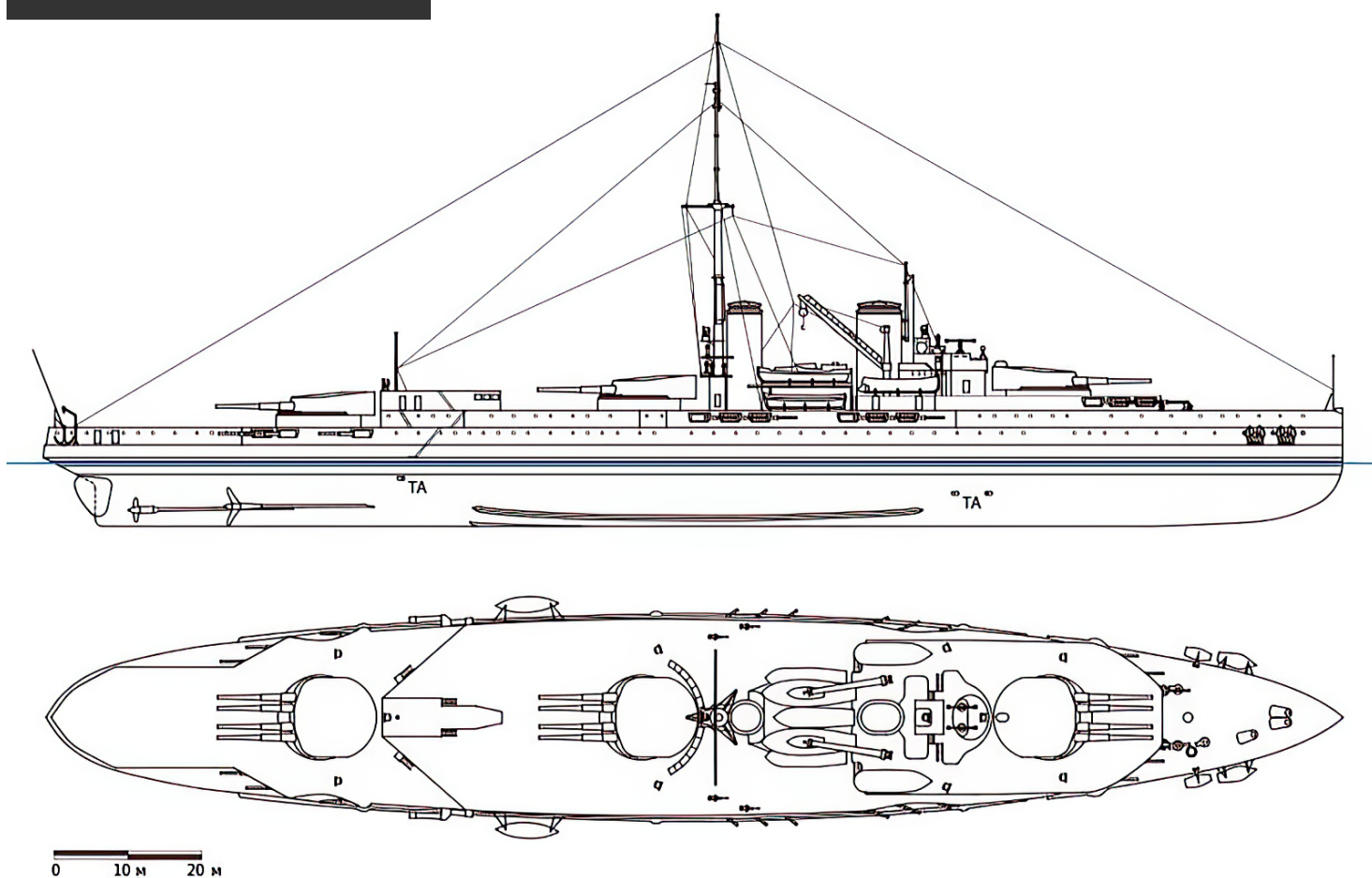
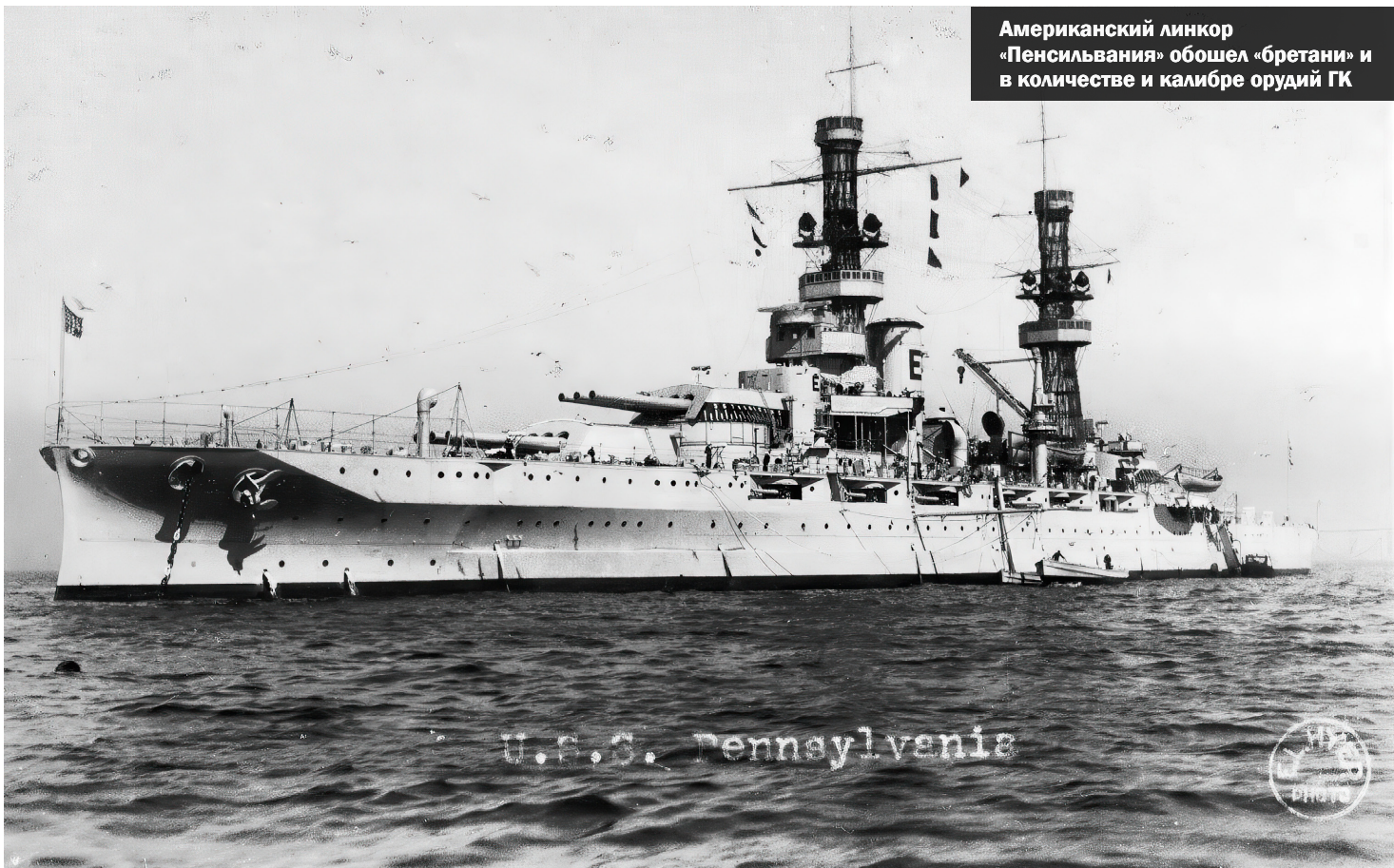


Схема внешнего вида линкора типа «Нормандия»



Американский линкор
«Пенсильвания» обошел «бретани» и
в количестве и калибре орудий ГК



кладкой четырёх кораблей в 1913 году, а пятого (дополнительного) – в 1914 году.

Пять новых линкоров типа «Нормандия» должны были представить третье поколение французских дредноутов, и хотя эти корабли разрабатывались без учёта возможностей морских «арсеналов», стапелей и ремонтных доков, новый проект являлся значительным шагом вперёд по сравнению с кораблями типа «Курбэ» и «Бретань». Во французских журналах «La Revue Maritime» (№ 203/1963) и «La Nouvelle Revue Maritime» (№ 400/1986, № 407/1987) было опубликовано несколько статей, посвящённых кораблям этого проекта. Давайте познакомимся с предложенным материалом.

Началом программы проектирования и строительства линкоров типа «Нормандия» можно назвать заседание Верховного Морского совета 3 декабря 1911 года, когда ещё рассматривались характеристики трёх кораблей типа «Бретань». Уже тогда Технический комитет высказал сожаление, что с ним не консультировались при разработке предварительного проекта линкоров типа «Бретань». Интересно, что технический отдел высказался против установки средней башни главного калибра: «Принцип центральной башни прежде уже был испытан на флоте и не дал удовлетворительных результатов, – в частности, на броненосцах «Формидабль» и «Амираль Бодэн» в 1884 году, где её пришлось убрать. Сектор огня этой башни фактически был ограничен разрушительным действием дульных газов крупных орудий. Применение центральной башни должно быть исключено в случае, если есть иные решения в расположении башен, позволяющие расположить такое же количество орудий без увеличения водоизмещения». Правда, в тот период Технический отдел не назвал иные решения, которые позволили бы по-иному

разместить башни на новых линкорах, но без увеличения размеров будущих кораблей. Замечания Технического комитета подвергали сомнению основополагающие пункты программы постройки будущих сверхдредноутов, причём комитет считал, что линкоры программы 1913 года не могут и не должны быть подобны «Бретани».

В то же время, надо отдать должное, Технический отдел разработал предварительный проект, в котором были учтены высказанные идеи и пожелания, правда, пришлось выйти за установленные пределы водоизмещения.

На первом этапе создания проекта были рассмотрены возможные границы

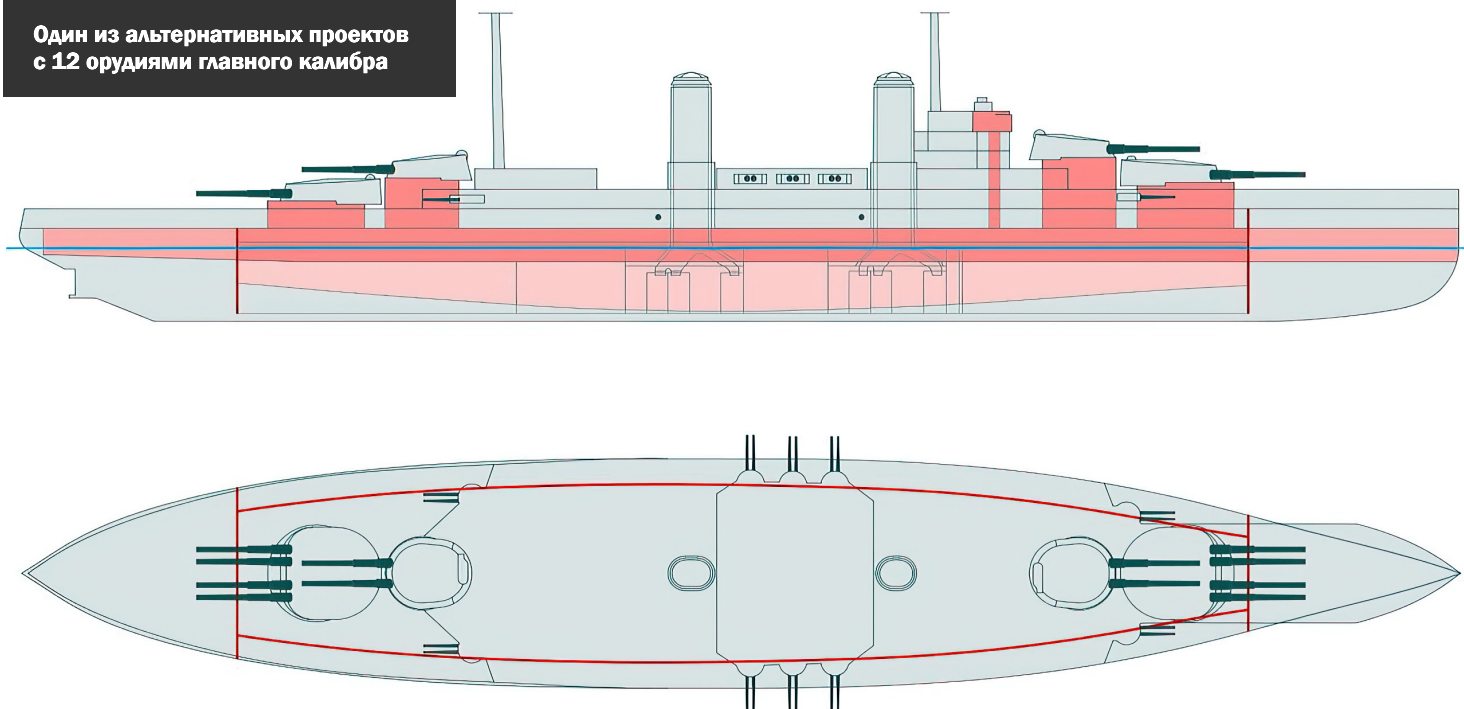
для нормального водоизмещения и размеров, которые полностью зависели от размеров существующих ремонтных доков, а также площадей и глубин акваторий портов и рейдов. Исходя из этого, длина новых кораблей не должна была выходить за пределы 170-172 метров, а ширина – за 27,6-27,8 метров. Осадка кораблей ограничивалась максимальной цифрой в 3,8 метра. Полученные размеры определяли окончательное нормальное водоизмещение порядка 25 000 т, причём только с 700 т топлива. Полный же запас топлива (при полном водоизмещении) определялся в 2 700 тонн угля и 300 тонн мазута.

Водоизмещение в 25 000 т превосхо-



ЛК типа «Ф. Карачиолло» -
стимул к закладке новых
французских сверхдредноутов

Один из альтернативных проектов
с 12 орудиями главного калибра



дидо «Бретань» на 1 500 т, являясь значительной величиной для французского флота. Однако в других странах эта величина уже была пройдена. В Англии был заложен головной корабль серии «Айрон Дюк» с водоизмещением в 26 100 тонн (проектное) и вооруженный десятью 343-мм орудиями. В Германии строились 5 кораблей типа «Кёниг» в 25 800 т (нормальное) с десятью 305-мм орудиями. Их всех обогнала Америка: два корабля типа «Пенсильвания» имели водоизмещение 31 400 т и были вооружены двенадцатью 356-мм орудиями. Уже не были секретом планы постройки в Англии серии кораблей типа «Куин Элизабет» с восемью 381-мм орудиями водоизмещением 27 500 тонн, а Италия объявила о на-

рении начать в 1913-1914 годах постройку дредноута «Франческо Караччиоло» водоизмещением 31 400 т (нормальное) с такими же восемью орудиями.

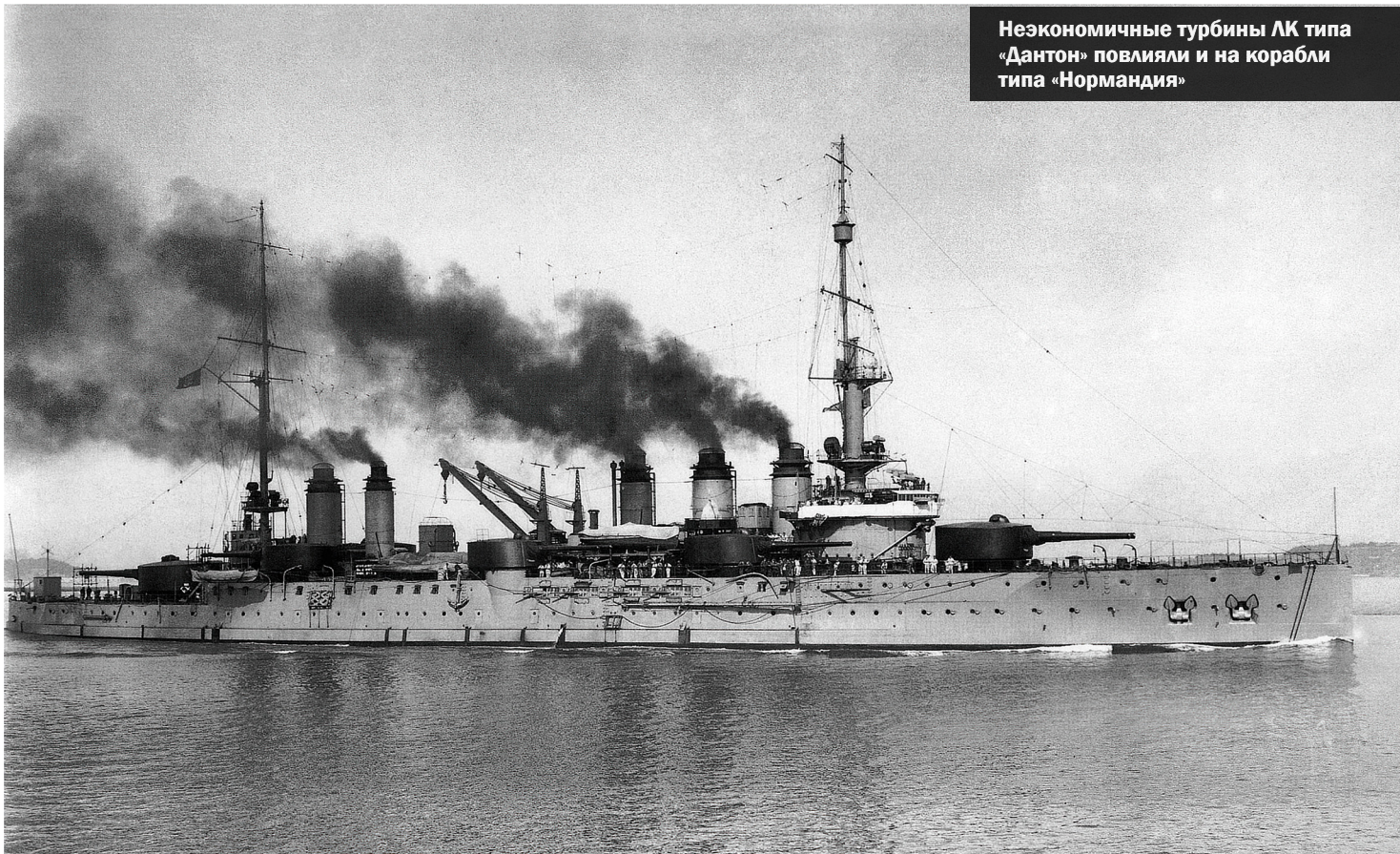
Так как во всех пожеланиях говорилось о том, что проектируемые корабли должны стать принципиально новым типом кораблей, то оптимальное вооружение выбиралось с размещением его в 2-х, 3-х и 4-х орудийных башнях. Исходя из этих предпосылок и разрабатывались предварительные проекты, представленные на рассмотрение 1 февраля 1912 года. Интересны некоторые детали этих проектов, по которым видно, насколько мало окончательный проект ушёл от них, по крайней мере, в отношении вооружения и силовой установки.

В пределах нормального водоизмещения в 25 000 тонн конструкторы предполагали создать корабли со скоростью 21 узел вместо 20-ти, с вооружением и защитой по типу «Бретани». В случае отказа от увеличения скорости предполагалась установка двенадцати 340-мм орудий с очень интересным размещением в четырёх башнях – двух двухорудийных и двух четырёхорудийных попарно в оконечностях линейно-возвышенно, все в диаметральной плоскости. При этом Управление военного кораблестроения напомнило о своём предложении – об установке трёх четырёхорудийных башен, из которых одна была критикуемой «центральной» башней. Попутно Управление предложило иной вариант, по его

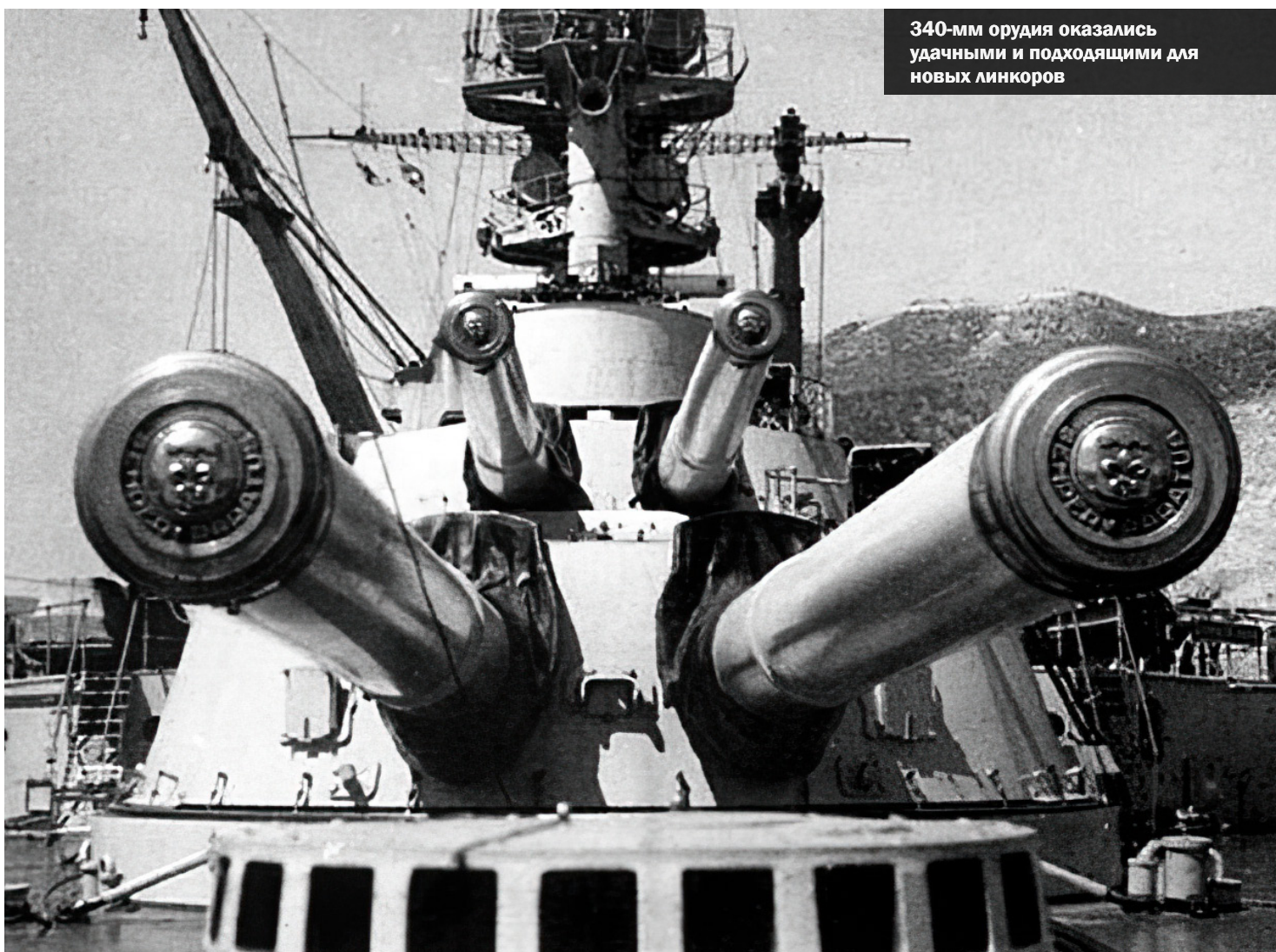
Десять 340-мм орудий на линкоре
к концу войны уже считалось
недостаточным («Лоррейн»,
1917 год)



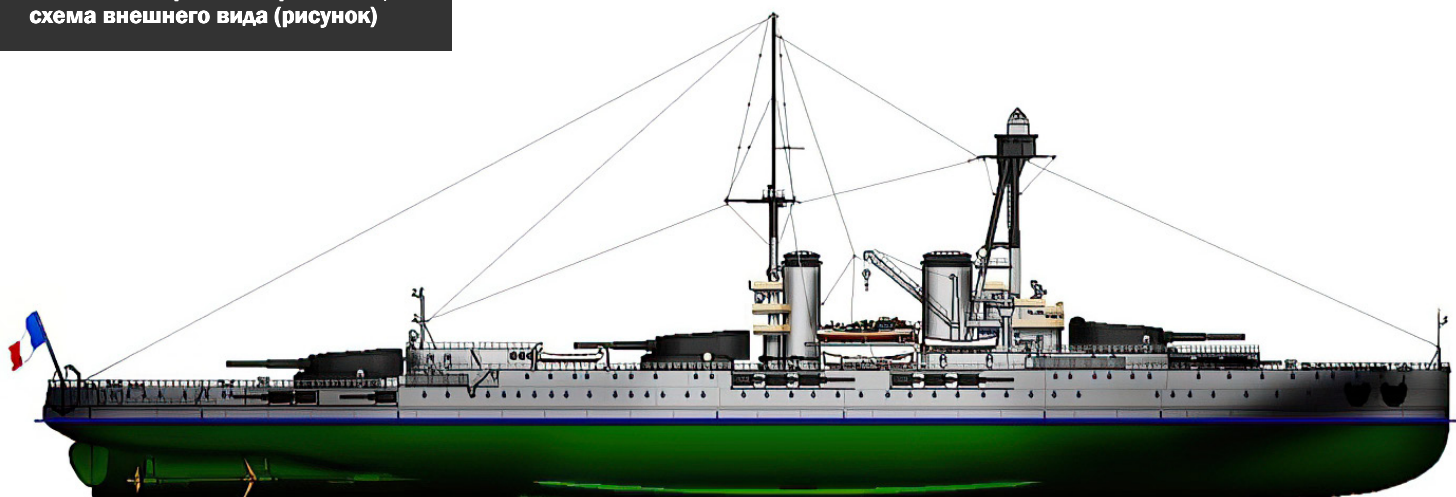
Неэкономичные турбины ЛК типа «Дантон» повлияли и на корабли типа «Нормандия»



340-мм орудия оказались удачными и подходящими для новых линкоров



Линейный корабль «Нормандия»,
схема внешнего вида (рисунок)



Британский линейный крейсер
«Лайон»



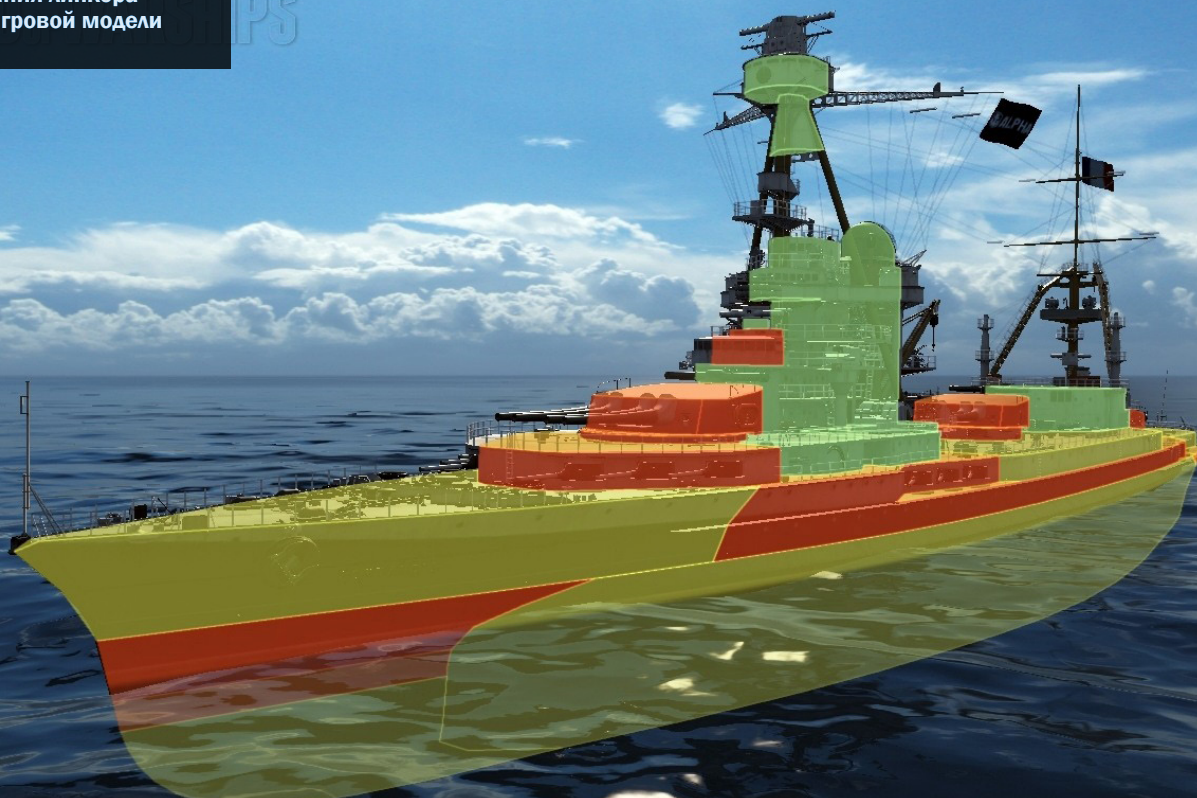
мнению, более приемлемый – четыре четырёхорудийные башни с 305-мм орудиями, расположенные линейно-возвышенно в оконечностях корабля. Это решение уже не было новым, так как руководитель Управления кораблестроения Лиазье его уже рассматривал, когда обсуждался проект «Бретани». Но тогда предпочтительнее было отдано пяти двухорудийным башням с 340-мм орудиями.

Противоминный калибр был одинаков в обоих проектах – двадцать 138,6-мм орудий в казематах. Минное вооружение состояло из четырёх торпедных аппаратов с воздушным пуском.

Все варианты предполагали одинаковую систему защиты. Также, как и на «Бретани», на них не предусматривалось разделение защиты на противоторпедную и противоснарядную. Кроме главного пояса по ватерлинии имелся верхний пояс



Линкор «Нормандия» в порту –
игровая модель World of Warships



(цитадель), отстоящий от борта примерно на 3 м и продолжающийся вниз до дна корабля в виде противоторпедной переборки. Отметим, что ни Верховный совет, ни технические службы не настаивали на изменении этой системы защиты, так как её считали вполне достаточной.

В качестве силовой установки рассматривались два варианта – оба четырёхвальные, подходящие, по мнению Технического отдела, для обоих проектов; либо полностью паротурбинная установка прямого действия, по конструкции подобная «Бретани», либо совмещённая – паровые турбины на центральных валах (такие же, как на «Бретани», но без заднего хода) и поршневые паровые машины на внешних валах. При этом суммарная мощность механизмов распределялась примерно поровну (32 000 и 35 000 л.с.). Такая установка по расчётам могла обеспечить скорость в 21 узел для первого варианта и 20 узлов для второго.

Возвращение к паровым машинам можно объяснить колебаниями в отношении выгодности турбин. Они были вызваны тем, что установленные на линкорах типа «Дантон» турбины оказались менее экономичны, чем ожидалось. Между тем турбины «дантонов» критиковались ещё при разработке проекта этих кораблей, и, казалось бы, критика подтвердилась. Опыт применения турбин, по мнению экспертов, оказался неудачным и, главное, слишком дорогим. В итоге коллегиально было решено, что паровые машины – более надёжный и экономичный двигатель для линейного корабля в мирное время, так как могли твёрдо гарантировать 16-узловую скорость при нормальной мощности 16 000-18 000 л.с. Совместив их с турбинами для обеспечения полного хода, по мнению комиссии, можно было получить хорошую и надёжную установку. Однако технический отдел постоянно напоминал, что это решение является только компромиссом и не решает проблемы перехода к чисто турбинным установкам.

Схема бронирования «Нормандии» по модели

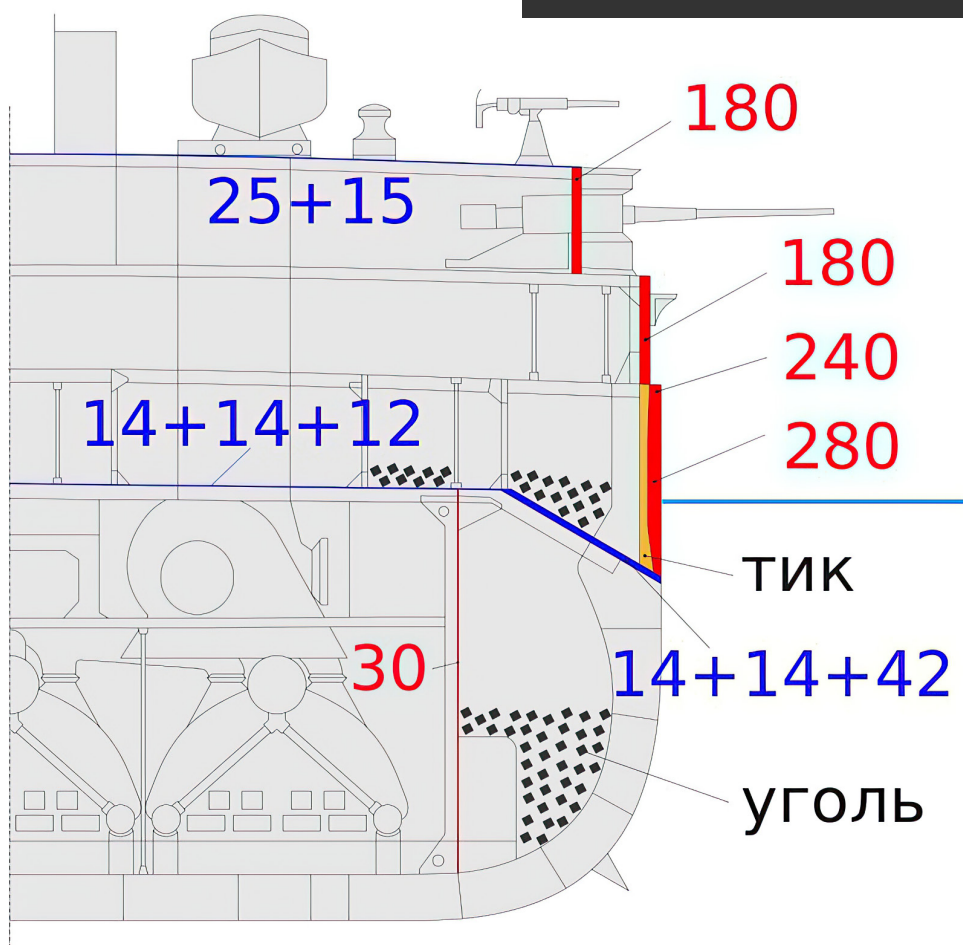
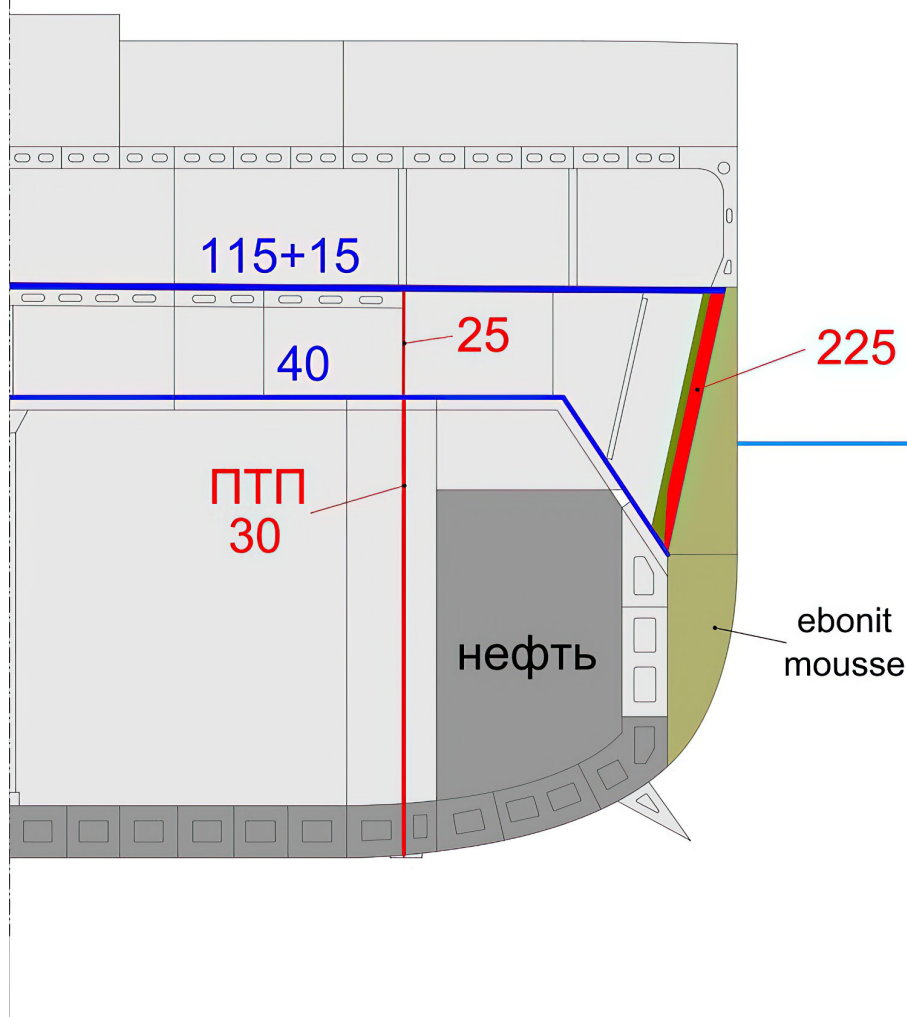


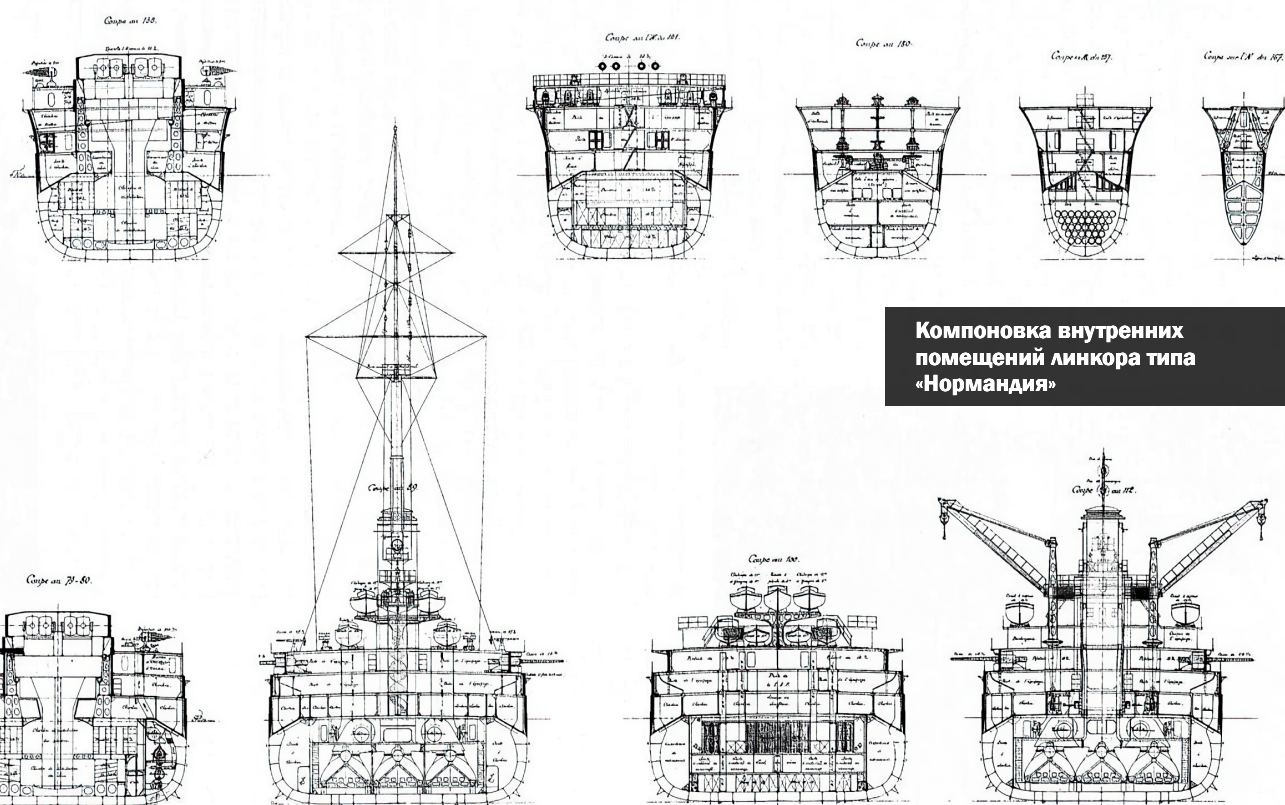
Схема бронирования «Дюнкерка» по миделю (для сравнения)



Особенно настаивал на применении совмещённого двигателя главный инженер-механик флота Броссе, который указывал, что подобное решение применялось уже на многих крупных новых судах и, в частности, на лайнерах «Титаник» и «Олимпик», водоизмещением 47 000 тонн, а также на большинстве новых французских миноносцев типа «450-тонники». Основным отличием установок линкоров от лайнеров должен был стать предлагаемый Броссе отказ от устройства перехода пара, отработавшего в паровых машинах, в турбину. Однако имелись и доводы против предложений Броссе, например, что лайнеры основное ходовое время идут в одном крейсерском режиме, в то время как для боевых кораблей это невозможно.

Следует отметить, что появление в проекте четырёхорудийных башен было значительным новшеством. Гораздо позже разработки этих башен послужили исходным пунктом создания проекта «Дюнкерк», резко ограниченного по проектному водоизмещению. Обсуждение вооружения новых дредноутов сопровождалось разработкой четырёхорудийной башни. Работы в этом направлении вёл инженер Дюпон из общества Сен-Шамон, которому и принадлежит идея их внедрения на флоте. В его башне все четыре орудия располагались в одной горизонтальной плоскости. Каждая пара орудий размещалась в собственной люлке. Помещение башни делилось продольной переборкой толщиной 40 мм, полностью изолирующей обе группы орудий и позволяющей стрелять раздельно. Каждая пара орудий заряжалась и стреляла вместе, но в случае повреждения одного из орудий, второе могло действовать самостоятельно. По существу, речь шла о двух башнях, расположенных на одном вращающемся основании.

Разработка вариантов предварительного проекта была проведена для рассмотрения в Генеральный морской штаб,



Компоновка внутренних помещений линкора типа «Нормандия»

Линкор «Лангедок» на стапеле



который в докладной записке от 23 марта и на совещании 26 марта 1912 года категорически настаивал на применении 340-мм орудий, а также признал четырёхорудийные башни в достаточной мере подходящими, отклонив при этом предложенные заводом «Сен-Шамон» трёхорудийные башни. Основным доводом в пользу четырёхорудийных орудий, по мнению ГМШ, было увеличение огневой мощи корабля без значительного роста водоизмещения. Однако при этом ГМШ ещё не решил окончательно вопрос по их расположению. Были предложены три варианта: предложение Технического отдела (две четырёхорудийные и две двухорудийные) башни; ранее предложение (три четырёхорудийных башни); вариант «Бретань» (пять двухорудийных башен).

Выбор осуществлялся методом «исключения» с учётом технических требований. Однако морской Генштаб высказал свою точку зрения на этот вопрос достаточно конкретно: «Учитывая необходимость увеличить число орудий и принимая во внимание, что при всех равных обстоятельствах результирующие водоизмещение будет одним и тем же во всех трёх случаях, Морской Генштаб склоняется к первому предложению. Если разработка этого варианта окажется невозможной, Генштаб высказывается за варианты «А5» и «А6» (то есть «Бретань»).

Одновременно на совещании решались и другие спорные вопросы в проекте. Так, например, морской Генштаб потребовал убрать с корабля запас мазута в 300 тонн, считая, что в будущем это облегчит снабжение топливом новых, вступающих в строй 800-тонных контрминоносцев, первых во французском флоте, имевших полностью «мазутное» отопление котлов. С другой стороны Генштаб считал наилучшим решением установку турбин, если только это позволит довести скорость корабля до 21 узла. Наконец, предоставляя конструкторам свободу в вопросе по водоизмещению, Генштаб поставил условие, что осадка при полной нагрузке не должна превысить 9 метров.

Тем не менее, окончательное решение в вопросе о калибре и расположении главной артиллерии оставалось за Морским Советом. На совещаниях 3-4 апреля 1912 года Верховный Морской совет высказался против четырёхорудийных

На стапеле собирают корпус линкора «Беарн»

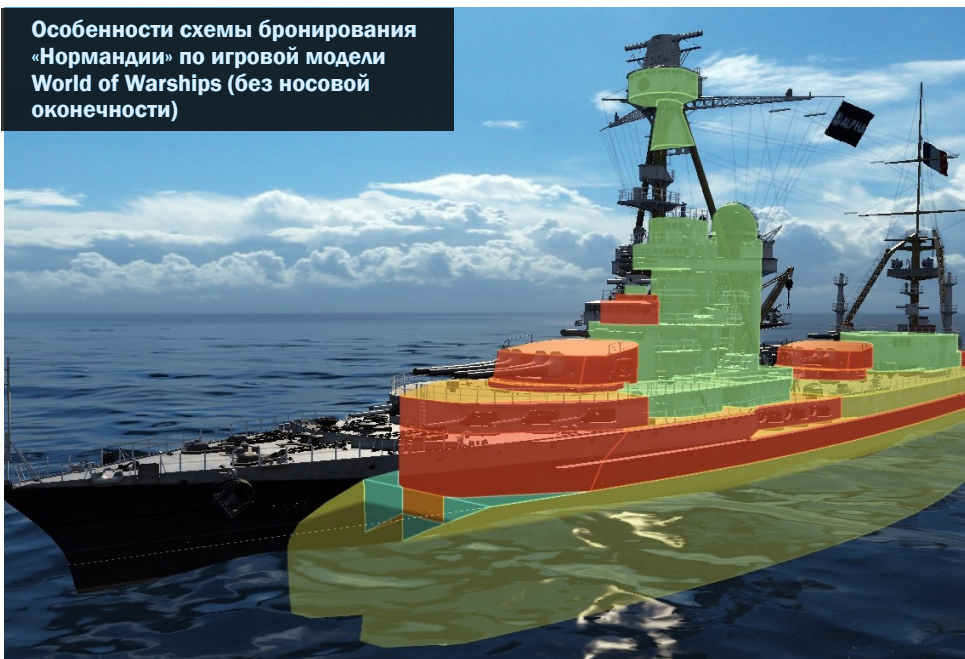


Сборка броневой палубы линкора «Жан Бар» (тип «Курбэ») – у «Нормандии» могла быть подобная конструкция

Линкор «Лоррейн» - так и остался последним сверхдредноутом построенным в годы Первой мировой



Особенности схемы бронирования «Нормандии» по игровой модели World of Warships (без носовой оконечности)



Особенности схемы бронирования цитадели «Нормандии» по игровой модели World of Warships



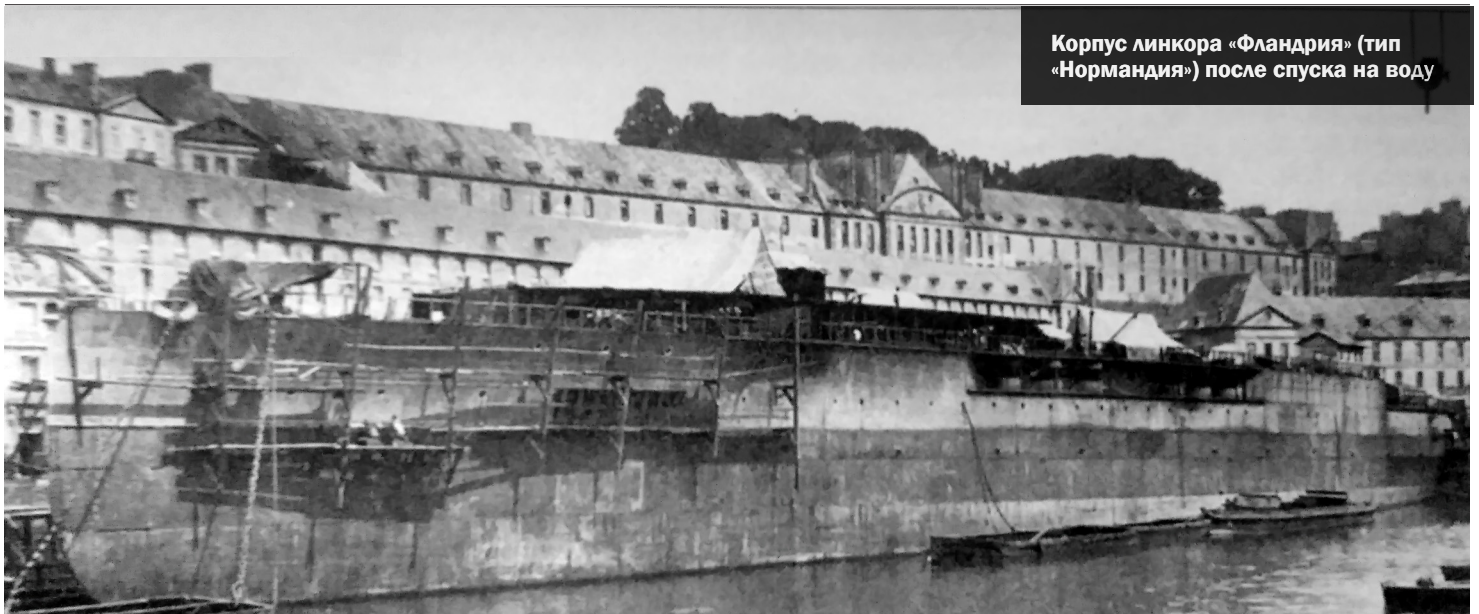
башен, причём основным доводом было то, что эта установка находится только в стадии начала проектных разработок. Справедливо считая это дело новым, Морской совет остановил свой выбор на двухорудийных башнях, но высказал особое мнение, что если разработка четырёхорудийных башен пойдет успешно (а главное быстро), им следует отдать предпочтение. Его решение было высказано в достаточно ясной форме «Да» одинаковому с «Бретанью» водоизмещению, 340-мм орудиям и четырёхорудийной башне, но только если управление кораблестроения представит в нужный срок башню, доведенную до такой степени готовности, что испытания готовых кораблей не будут задерживаться.

Тогда же Морской совет высказался за применение смешанной силовой установки, а также против изменения системы защиты. Она должна была сохраняться такой же, как на «Бретани». Допускалось только увеличение (если возможно) толщины пояса, применение противоторпедных сетей, а также улучшение конструкции боевой рубки.

В отношении меньших калибров совет решил отказаться от применения на кораблях сразу двух предложенных калибров: 18-138,6-мм орудий и 12-100-мм орудий. Последние были заменены на четыре 138,6-мм орудия. Так как вес этих четырёх орудий равнялся весу двенадцати 100-мм, то в общем нагрузка по этой статье не изменилась. Технический отдел легко согласился с этим решением, зная о невозможности быстрой разработки удовлетворительной 100-мм пушки. Не принял совет также и предложения Технического отдела об установке противоминной артиллерии в башнях или спаренных установках – посчитали, что в этом случае орудия будут слишком тяжёлыми и недостаточно поворотливыми. Совет пожелал тип и калибр орудия, позволяющие его ручное обслуживание, – более простое и надёжное.

В результате общего обсуждения предварительных проектов Технический отдел приступил к детальной разработке проекта кораблей программы 1913 года,

Корпус линкора «Фландрия» (тип «Нормандия») после спуска на воду



ведя работу в двух направлениях:

- проект «А-7», предусматривающий пять спаренных башен (размещение, как на «Бретани») и двадцать два 138,6-мм орудия;

- проект «А-7.bis» с тремя четырёхорудийными башнями главного калибра и 24-138,6-мм противоминными орудиями в восьми батареях.

Колебания в выборе между этими двумя направлениями продолжались недолго. Главным и решающим фактором в выборе стал вес установки.

Действительно, не имея возможности строить достаточно крупные суда, Морской совет, учитывая иностранные достижения, был вынужден склониться в сторону четырёхорудийной башни. Уже в свои программы 1912 года англичане и немцы включили корабли с 380-мм артиллерией (пять типа «Куин Элизабет»

и два типа «Байерн» соответственно), и если французам на новых линкорах нужно было иметь бортовой залп, приравненный к этим кораблям, следовало иметь на своих кораблях максимум орудий. А в пределах ограниченного водоизмещения в 25 000 т и с желаемой скоростью 21 узел достигнуть этого было непросто – экономить приходилось во многом. Между тем три четырёхорудийные башни в сравнении с двумя четырёхорудийными и двумя двухорудийными давали выигрыш в весе около 500 т по водоизмещению.

На фоне всех этих колебаний продолжались работы над четырёхорудийной башней на заводах Сен-Шамона. И вскоре разработанная этой компанией конструкция башни была признана соответствующей всем предъявляемым требованиям, её проект был принят, а заводы получили контракт на изготовление таких башен.

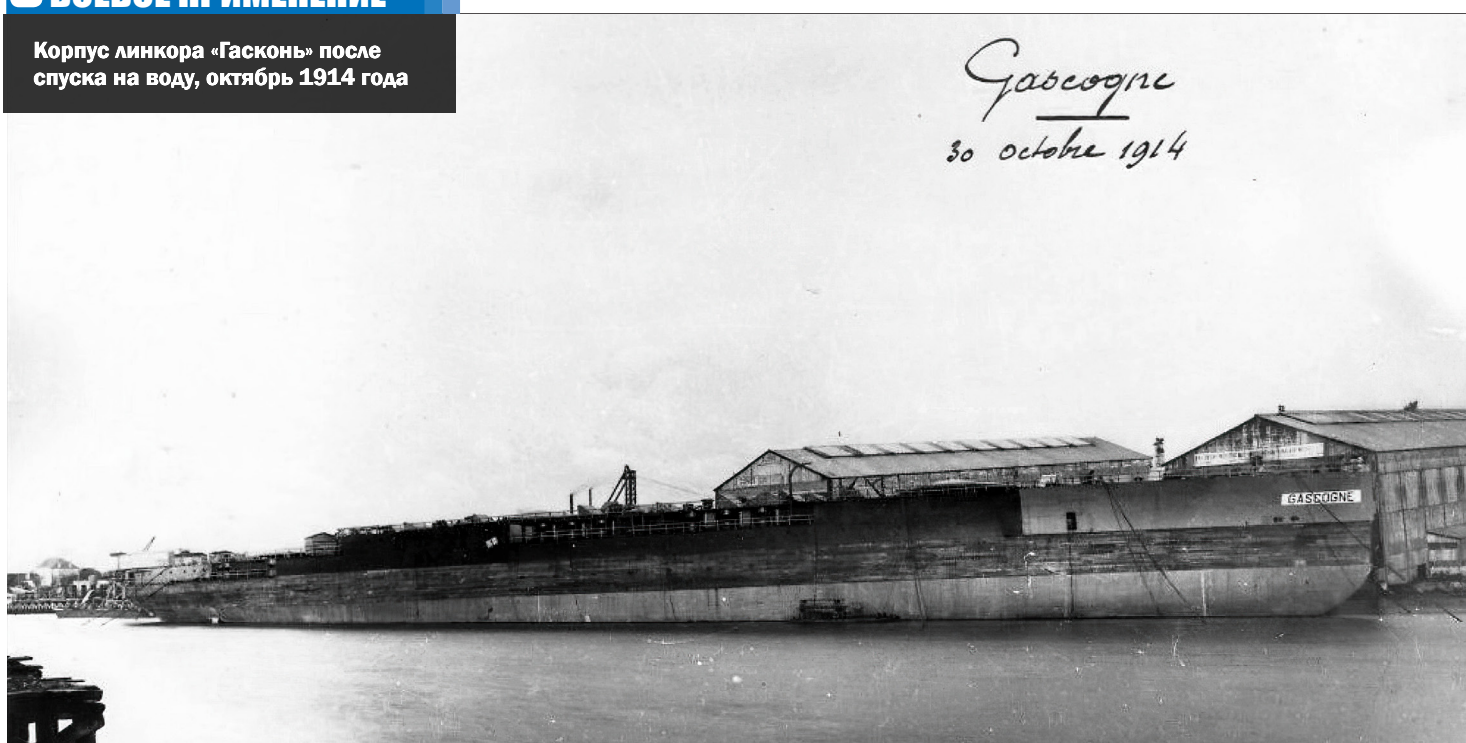
Итак, условие Верховного Морского совета было выполнено, и проекты «А-7» и «А-7.bis» были 26 июня представлены на утверждение управляющему Производственного департамента. При этом явное предпочтение всех технических и проектных служб отдавалось второму – действительно лучшему из двух с точки зрения как вооружения, так и защиты, и предусматривающему наибольшее количество орудий при приемлемом водоизмещении. В итоге 5 июля проект «А-7.bis» был утвержден, а 8 июля 1912 года Верховный Морской совет остановил свой окончательный выбор на этом проекте.

После этого началась разработка детальных чертежей, которые осенью были представлены на рассмотрение Техническому отделу и одобрены им 26 октября 1912 года. Длительное обсуждение вызвал вопрос о единственной боевой

Спуск на воду корпус линкора «Лангедок», 1 мая 1915 года



Корпус линкора «Гасконь» после спуска на воду, октябрь 1914 года



мачте и её расположении. Проект предусматривал её размещение слишком близко от кормовой трубы – мачта практически была связана с ней.

Между тем недавние испытания английского линейного крейсера «Лайон» показали, что боевой марс на мачте при таком расположении попадает под действие горячих газов из трубы. К тому же дым затрудняет использование флажной сигнализации. Предложение перенести мачту в нос от дымовых труб отклонили в связи с тем, что становится невозможной нормальная растяжка радиоантенн. В конце концов, остановились на решении «рекомендовать установку двух рей для сигнализации, настолько длинных, чтобы было гарантированно нормальное использование флажной сигнализации». На будущее предлагалось устанавливать мачту в нос от передней трубы.

Если сравнить новый сверхдредноут с тем, что было построено до этого, то корпус «Нормандии» был почти на 10 метров длиннее «Бретани». В то же время ширина корпуса осталась прежней при чуть меньшей осадке, это привело к росту водоизмещения (почти на 2 000 т), но и обеспечило рост скорости хода (1 узел). За счёт того, что носовая башня была больше сдвинута к середине корабля и из-за большей длины корпуса, должна была улучшиться мореходность – «Бретань» сильно зарывался в воду носом и плохо всходил на волну именно из-за носовой перегрузки.

Корабль получил двенадцать 340-мм орудий/45 в трёх четырёхорудийных башнях, которые были распределены в диаметральной плоскости, причём размещались достаточно свободно. Расположение башен практически исключало побочное воздействие дульными газами на надстройки. Традиционно высота осей стволов башенных орудий была разной: для носовой башни – 11,1 м (на 2 метра больше «Бретани»), у средней – 9,8 м, у кормовой – 7,75 м. Планировалось защитить башни бронёй толщиной 340 мм (лобовые листы), а крыши башен – 100-мм листами.

В целом считалось, что имеющихся на корабле 12-340-мм орудий вполне до-

статочно для поставленных задач. Французскими экспертами отмечалось, что, несмотря на выбранный калибр (340-мм вместо 356-381-мм), по таким показателям, как сектора обстрела, плотность и скорострельность огня, высота осей орудий над ватерлинией, линкоры типа «Нормандия» должны были превзойти многие современные им линкоры.

Противоминная артиллерия была чуть усилена (в сравнении с «Бретанью») – 24-138,6-мм/55 орудия в восьми трёхорудийных батареях (запас – 275 снарядов на ствол).

Корпус новых дредноутов прикрывался по ватерлинии броневым поясом толщиной 300-мм (высота плит – 2,35 м над ватерлинией), который простирался между внешними кромками концевых башен, далее пояс продолжался к штевням, но с уменьшением толщины (120-180 мм). Борт над главным поясом и казематы ПМК защищались 180-мм броней. Горизонтальное бронирование состояло из двух палуб, расположенных на уровне главного бронепояса и примыкающих к его нижней и верхней кромке, основное его назначение – защита механизмов, котлов и боевых погребов.

Особенностью нового сверхдредноута являлась более продуманная система противоторпедной защиты. Как мы помним, на «Курбэ» и на «Бретани» из-за имеющихся ограничений обеспечить эффективную ПТЗ не удалось. На линкорах типа «Нормандия» система защиты от подводных взрывов включала в себя разделение на водонепроницаемые отсеки, защиту бортовыми угольными бункерами, противоторпедные сети, специальные бортовые переборки на протяжении наиболее важных частей корабля, включая специальную противоторпедную переборку толщиной 30 мм. Эта переборка состояла из трёх слоев, соединённых подобно рессорам (один слой был гофрированным). Переборка отстояла от наружной обшивки на 3 метра (в средней части), а между ними находилась ещё одна переборка (на расстоянии примерно 1,6 м от борта), которая образовывала две бортовые камеры. Наружная играла роль камеры расширения при взрыве

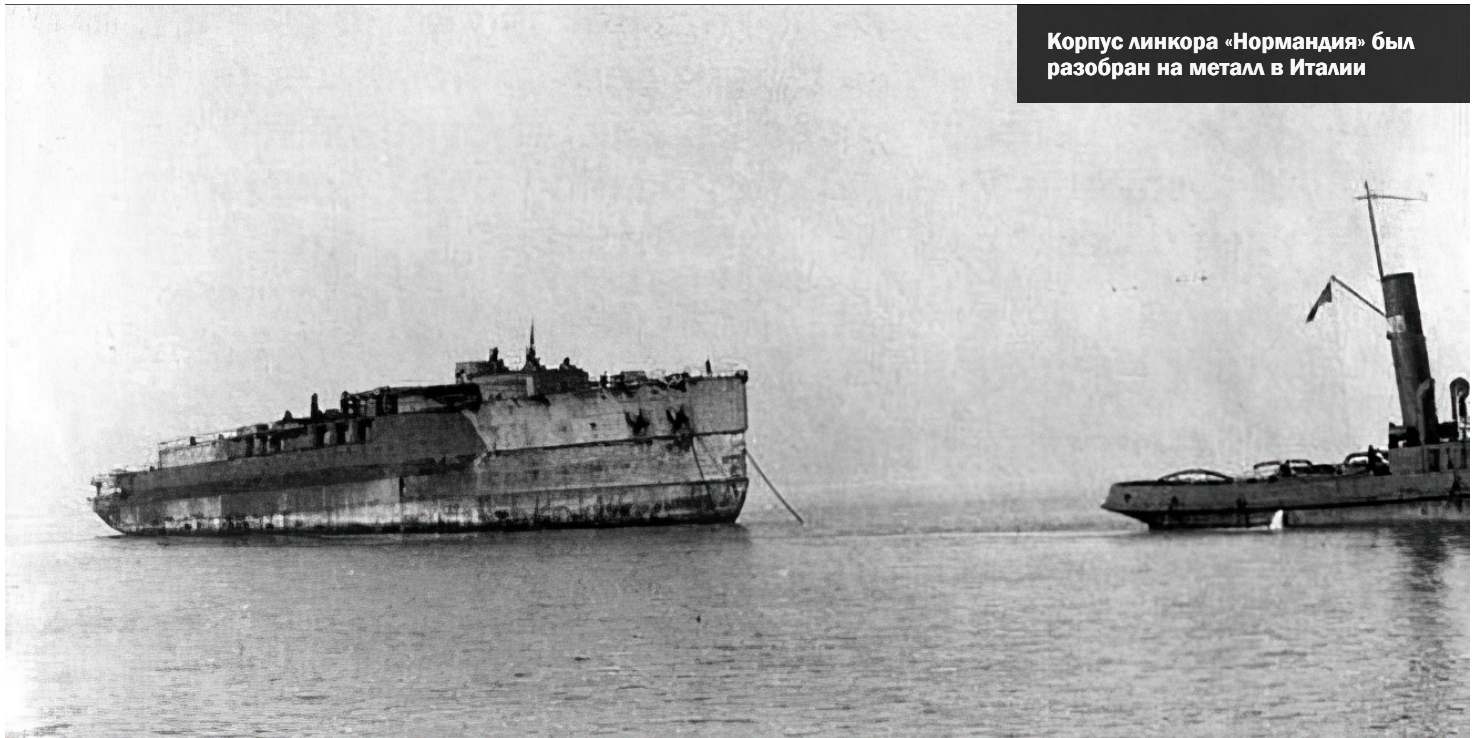
торпеды или мины, а внутренняя была разделена поперечными переборками на угольные бункера, играя роль «камеры разрушения». Такая система не обеспечивала абсолютной защиты, но это был существенный прогресс в сравнении с «Бретанью» и «Курбэ».

Если выше перечисленное относилось ко всем пяти запланированным линкорам типа «Нормандия», то с энергетической установкой всё было более «запутанно». Французы не отказали себе в возможности ещё раз поэкспериментировать. Так четыре корабля типа «Нормандия» должны были получить смешанную силовую установку: две вертикальные 4-цилиндровые поршневые машины работали на внешние валы, а внутренние валы вращались турбинами (которые подключались на полных ходах и в формированном режиме). Такое решение, по мнению конструкторов, должно было снизить большой расход пара (и, соответственно, угля), присущий турбинам на режиме среднего хода. Общая мощность турбинной установки должны была достигать 32 000 л.с. для достижения полной скорости хода 21 узел, а при формировании можно было мощность увеличить до 45 000 л.с. (22,5 узла). Последний, пятый по проекту, корабль («Беарн») должен был получить паровые турбины с прямой передачей на валы.

Интересно, что ещё большее «разнообразие» для кораблей данного типа проявилось при выборе котлов – один линкор должен был получить 21 котел типа «Никлосса», два линкора – 21 котел типа «Де Тампль-Норманд», а ещё два линкора – 28 котлов типа «Бельвилля». Как видим, повторяется ситуация с линкорами предыдущих проектов, на которых также использовались котлы разных типов. Может быть, таким образом французы хотели загрузить производственные мощности своей промышленности?

Ещё одна «проблема», которую наконец-то «удалось» решить французским конструкторам – это увеличение дальности плавания новых сверхдредноутов. Первые четыре корабля (со смешанной ЭУ) имели максимальный запас топлива в 2 800 т угля и 300 т нефти, что долж-

Корпус линкора «Нормандия» был разобран на металл в Италии



но было им позволить пройти на полной мощности 1 800 миль или на скорости 16 узлов – 3 375 миль (только паровые машины), или на скорости 12 узлов – 6 500-6 600 миль (только паровые машины). Вспомним, что «Бретань» обладала дальностью плавания 10-узловым ходом в 4 700 миль («Курбэ» – 4 200 миль), а на полном ходу (20 узлов) – всего 600 миль (1 100 миль у «Курбэ»).

По рассмотренному проекту были заложены пять кораблей: «Нормандия», «Лангедок», «Фландр», «Гасконь» и «Беарн», причём в пяти разных местах (Сен-Назер, Бордо, Брест, Лориан, Ла Сейн). Надо отдать должное французским кораблестроителям, заложенные в 1913 году четыре первых корабля к началу Первой мировой войны имели достаточно большую степень готовности. Первое время казалось, что боевые действия не отразятся на темпах постройки, война ожидалась короткой, без перестройки всей экономики страны. Но реальность

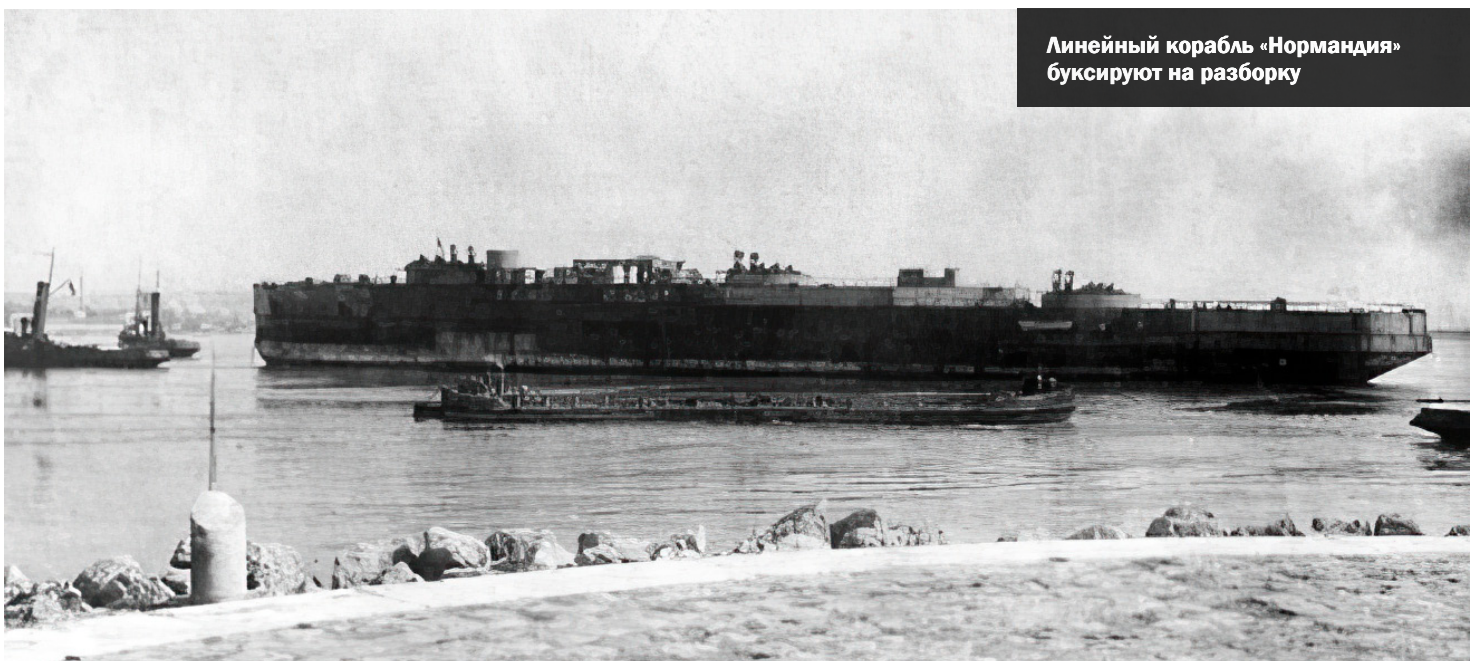
всё поставила на свои места, работы на линкорах были прекращены, хотя четыре корабля в период с сентября 1914 года до май 1915 года были спущены на воду, правда, лишь только для того, чтобы освободить стапели.

В конце 1917 года о недостроенных кораблях вспомнили, но эта проблема ещё долго оставалась открытой. В течение двух-трёх лет рассматривались различные варианты по достройке или модернизации кораблей типа «Нормандия», причём одно время стимулом для этих работ являлась гипотетическая возможность Италии в строительстве своих также незаконченных линкоров типа «Франческо Караччиоло». Но как только в 1919 году появилась информация о том, что Италия собирается достраивать только один свой линкор, то сразу отпала необходимость в достройке четырёх линкоров типа «Нормандия». Но в печати продолжали ещё длительное время появляться сведения о новых проектах перестройки линкоров

этого типа. Как отмечают французские историки, вопрос о «Нормандии» как о линкорах после осени 1919 года больше не обсуждался, хотя отказ от их достройки был официально утверждён гораздо позже – в 1922 году. В итоге все четыре корабля были исключены из списков флота и проданы на слом, интересно, что непосредственно корпус «Нормандии» разбирали итальянская металлоразделочная фирма. Так закончилась история сверхдредноутов типа «Нормандия».

Но от этого проекта остался ещё один корабль – «Беарн», сроки строительства которого сильно отставали от первой четверки. И именно этот факт сыграл ключевую роль, когда перед французским флотом встал вопрос о строительстве первого французского авианосца. И судьбе было угодно, чтобы именно в корпусе линкора типа «Нормандия» был построен первый французский авианосец «Беарн», но это уже другая история, к которой мы, возможно, когда-нибудь вернёмся.

Линейный корабль «Нормандия» буксируют на разборку



НАСКОЛЬКО ВКУСЕН ЭТОТ «БАГЕТ»?



Дорогие друзья, представляем вашему вниманию мнения игроков о корабле, которому посвящён данный выпуск нашего журнала. Французский линейный корабль «Бретань» кому-то может показаться неинтересным, «проходным» кораблём, однако на своём уровне он может довольно многое в умелых руках. Более того, именно на уровне «Бретани» игрок вырабатывает свои «умения играть», а не «умения пользоваться фидами» и возможностями, доступными на высоких уровнях. Как и его предшественник – «Курбэ», как и последователь «Бретани» – линкор «Нормандия», это путь к быстроходным и мощным французским линкорам высокого уровня, и если не пройти эту школу, то сложно будет в будущих боях.

Предлагаем познакомиться с мнениями игроков о «Бретани», узнать, в чём же особенности данного корабля. По традиции мы представляем мнения нескольких игроков, в том числе и те, которые были размещены на общедоступном форуме. Кроме того, в обзорах вы встретите и мнение о «старшем брате» «Бретани» – линкоре «Нормандия», нам кажется, у них много общего. Надеемся, что разные точки зрения позволят вам получить максимально ёмкое и общее представление о корабле, и у вас сложится своё впечатление о нём.



The LastSamurai1877

Приветствую, командиры!!!

Сегодня мы рассмотрим линкор «Бретань», который размещен на 5 уровне ветки развития линкоров Франции. Итак, что же нам может предложить Франция на 5 уровне, чего не могут предложить другие страны?

Да, собственно, ничего нового конкретно на этом уровне развития.

Единственное существенное изменение вас будет ждать, начиная с «Ришелье», у которого появится возможность бегать чуть быстрее на фоне своих визави из-за наличия форсажа. Но это будет потом, а сейчас у нас классический «утюг» со скоростью хода в 22,1 узла (с учётом флажка).

Я думаю, расстраиваться не нужно. Такой линкор олицетворяет дух того времени. Посему посмотрим, что же он может предложить.

1) Главный и противоминный калибр.

Линкор вооружён 10 орудиями в 5 двухорудийных башнях, расположенных практически по классической схеме – две на корме, две – на носу. Но ещё одну поместили по центру корпуса. Это довольно хорошо, так как дополнительная огневая мощь всегда к стати.

Калибр для своего уровня вполне нормальный – 340 мм. С такими орудиями вы не будете испытывать проблем в бою. Только не забывайте комбинировать снаряды по мере изменения хода боя. Что огорчает, так это скорость поворота башен – целая минута на 180 градусов. Поэтому компенсировать нужно манёврами корпуса.

Можно упомянуть вспомогательный калибр – его действительно много на линкоре. Суммарно 30 орудий. Эсминцам будет непросто пикировать на вас. Думаю, всё.

2) Бронирование.

Самая толстая броня – 250 мм. Не сказать, чтобы отлично, но при маневренном

бое хватает с избытком. При дальности в 18 км подходить в ближний бой особо не требуется. От этого и ведите бой.

ПТЗ 10 % – считайте, нет. Торпеды не ловим,)))

3) ПВО.

ПВО, что интересно, есть. И даже кусачее, если с поправкой на уровень, конечно. Если достала авиация, заточить в ПВО смысл есть.

4) Маневренность и маскировка.

Маневренность хорошая. Радиус разворота всего 580 м, «считай, на пятке».

Маскировка без перка – 14,8 км, это не страшно. Мы ведь на ЛИНКОРЕ, вообще то!,)))

5) Перки «Кэпа»

На 10 очков всё по классике командира на линкор: «Профилактика»; «Мастер-наводчик» или «Отчаянный»; Суперинтендант или «Основы борьбы за живучесть»; «Противопожарная подго-

товка».

Особых рецептов для лучшей игры на этом линкоре у меня нет, так как быть «джокером» здесь просто не из чего, но хочу сказать несколько слов о «Республике». Когда вы возьмёте топа ветки и прокатитесь на нем, то сразу поймете, что не зря прошли весь «блёклый песок», включая и «Бретань».

Спасибо за внимание!!! Отличного строения всем, и берегите себя!!!

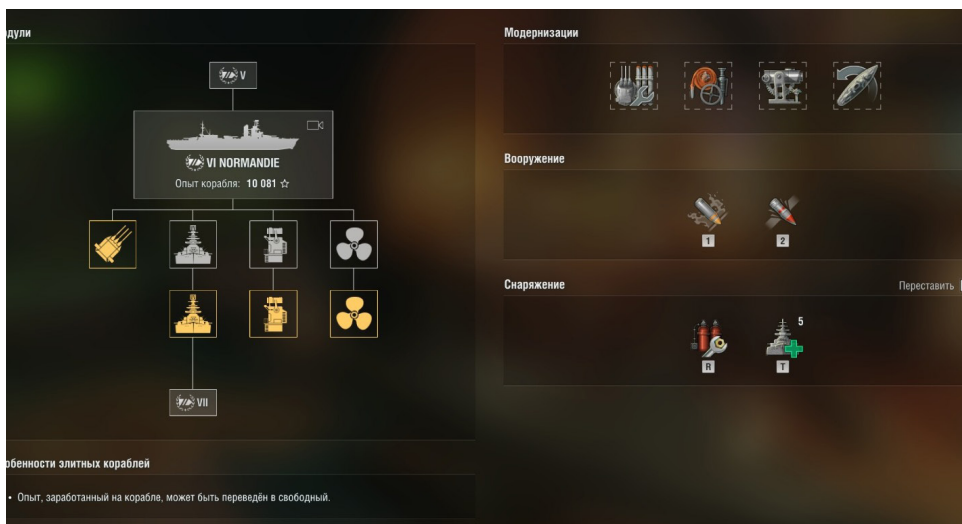
Antitank240814

(контрибьютор, партнёр журнала Navygaming, https://vk.com/kk_wows)

Друзья, поговорим о «Нормандии», линкоре Франции 6 уровня.

Линкор имеет 12-340-мм орудий в трёх четырёхорудийных башнях, стреляющих практически на 20 километров! Другая





его особенность – скорость! Этот линкор может разогнаться до 30 узлов, что для ЛК 6 уровня весьма и весьма неплохо! Маскировка посредственная, «ХП» чуть меньше 50 тысяч. Тем не менее, корабль неплохо защищён и ромбом неплохо «танкует» даже против ЛК-8!

Ещё одна приятная особенность, позволяющая уверенно чувствовать себя в атаке – расположение башен ГК. Башня № 2 расположена посередине корпуса и «смотрит» вперёд, что позволяет ей абсолютно без труда переключать огонь с борта на борт при маневрировании в атаке. Также она помогает «держать ромб», потому что чтобы из неё выстрелить, нужно немного повернуть корабль. Главное, не перестараться, чтобы не пробили. Борт подставлять также опасно, потому что могут пробить цитадель.

А вот ПВО, к сожалению, сильной не назовёшь. От «авиков» 6 уровня ещё какая-то защита есть, что-то им сбить реально можно, а вот АВ-8 на глаза лучше не попадаться.

В бою тактика на «Нормандии» чем-то напоминает крейсерскую – у неё скорость, как у крейсера, и не очень большой калибр по меркам класса и уровня, так что она «играется» как крейсер, накидывает противникам в борт. Однако её броня позволяет дополнить этот геймплей сближениями, поскольку носом мы «танчим», а огневая мощь в наступлении не теряется. Набор «перков» и модернизаций представлен на скриншотах.

В целом корабль очень интересный – быстрый, хорошо бронированный и вооружённый, на 6 уровне это очень редкая комбинация характеристик. Мне этот корабль, правда, нравится.

matyushinm

Приветствую, дорогие наши читатели, сегодня мы будем говорить о двух кораблях из ветки линкоров Франции, а именно о линкорах «Бретань» и «Нормандия».

Собственно говоря, корабли данной ветки обладают одинаковым калибром



Первое, это разница в расположении самих орудий в орудийных башнях, а именно у «Бретани» они размещены по линейно-возвышенной схеме, что довольно «нормально» для большинства линкоров того времени (пять башен по два ствола). В то же время к «Нормандии» вообще подошли своеобразно и установили целых три башни по четыре орудия на башню, довольно интересное решение, учитывая, что по габаритам отличаются не сильно.

Ладо, теперь разберёмся с орудиями, в данном случае нам представлены 340-мм орудия по-разному «распиханные» по башням. Так если на «Бретани» есть возможность после залпа быстро встать ромбом, то с «Нормандией» такое не пройдёт. Корпус на «втором линкоре» приходится выворачивать почти под 90 градусов, чтоб залп сделать, но не стоит переживать, «циту» вам не вынут при всём желании. А вот белый урон вылетает «на ура». Несмотря на это, на ней тоже вполне себе можно играть. Вернёмся к орудиям, несмотря на такой «мелкий» калибр, он вполне эффективно расстреливает всё, что движется, причём способен довольно много урона ввалить в цель вблизи, правда, тут как повезёт с залпом. Если сравнить с другими кораблями своего уровня, то получается, что на пятом уровне это не самый малый калибр (у немцев «Кениг» вооружён 305-мм).

А вот на шестом становится чуть ли не самым малым, если не брать в расчёт такого же «француза», но с 330-мм пушками – «Дюнкерк». Но несмотря на калибр, господа «разрабы» накрутили им немного proibite «бронейбойками» помимо не-



Моя команда							Противники						
			✈	✈	☆	😊	😊	☆	✈	✈			
10	antitank240814		VI	NORMANDIE	4	6	2 098	😊	1 089	14	3	ARP TAKAO VII	Brood95
10	[SEGA2]44nik...		VIII	N. CAROLINA	2	28	1 554		948	6	2	BISMARCK VIII	odivas
10	[BSBD] adedA		VII	JERVIS	1		1 303	😊	710	2		AMAGI VIII	[_KMC_]bahu...
	[ASGAR] adke		VIII	AMAGI		1	1 272		691	1	2	NORMANDIE VI	DaAndraj
	olag161 nap		VII	KYOKO	1	5	1 180		681	2		ROMA VII	detonator_132
10	[-BJ-]Sova		VI	RYUJIN	1	1	1 069		672			MASSACHUSETTS VIII	[SPENT] LOZZIO
	[BOJIK]Sobos		VI	T-61	1	1	1 004		642	16	1	NEW ORLEANS VII	schalemba
15	[FLEAS] Volk3...		VI	WESER	3		1 003	😊	507	3	1	GRAF SPAE VI	[WB_WS]Alex
15	gavdimistic		VI	GUERRE	1	3	972		505			MASS VII	[KCH]Jaxxa
	[RESET] hess		VII	ROCHEL		6	912		451	2		VASTRES VI	[CHMPU]Phan
	antimayor ad		VII	BRADBOCK	3		891		424			RANGER VI	gavdimistic
10	[R_L_F] ant77		VII	QUEBLAND	3		794		147			BATSUFARU VI	[ORD]Iobin





плохих фугасов.

Единственное, что огорчает, это «углы поворота» корпуса, даже не башен. Но это единственное, что доставило мне неудобства в прохождении данной ветки. Набор снаряжения тут «стандарт» для ЛК: «Аварийно-ремонтная команда» и «Ремонтная команда», тем более, что они в последнее время бесплатные, и ускоренным КД перезарядки.

Правда, я слишком быстро их проскочил, даже не совсем понял, что это за корабли, так что ограничусь только тем, что привлекло моё внимание. Самое любопытное было на седьмом уровне, поэтому я довольно быстро добрался до «Лиона» – этакая «Нормандия» на максималках.

Точность, конечно, разная у обоих, если у «Нормандии» приличный разлёт, то «Бретань» более кучно кладёт снаряды, при условии, что различаются лишь двумя стволами по их количеству.

Не буду сильно вдаваться в подробности по «перкам» и «модеркам», потому что там не слишком большой выбор, да и новички, наверное, постараются проскочить пятый уровень и прыгнуть на шестой сразу. И там получают «по шам». Ну и да ладно.

Моё мнение об этих кораблях сложилось довольно короткое по причине быстрого прохождения. Они были не слишком интересны в игровом плане, а больший интерес вызывал «Ришелье» и

его форсаж (успел покатасть его немного до нерфа – это просто «болид» по скорости среди ЛК, даже крейсера от него никак не могли удрать, сейчас всё немного по-другому, однако он благодаря форсажу очень манёвренным становится). Недаром же сделали «фишкой» именно его, помимо довольно пробивных орудий, несмотря на калибр.

Ну, вот и всё, что могу сказать про эти корабли. Довольно же давно это было. Ну а я с вами прощаюсь, до новых встреч и удачи вам в боях.

Мнение с форума Word of Warships, март-июль 2018 года (стиль изложения сохранён):

Brobovv

Обвешайтесь всем на опыт. Проходите его быстро, «6-ку» тоже быстро, ибо на них, если заиграться, можно потерять интерес к этой ветке. Нет ПВО, нет ПТЗ, ловят в «носы» на «пол ХП» от таких же французов, а это 340-мм. Вообще не держит удар. Пройти и забыть, и не вспоминать.

Terramorpher

Единственное преимущество – бортовой залп, что может снести любой крейсер или оторвать пол-лица линкору, если попадёт.

Если... «Если» – это ключевое слово.

Живучесть картонной коробки подразумевает игру со второй линии за танкующим союзником, но разброс залпа думает иначе.

xxx

Залп у неё мощный, количество стволов больше, чем дробин в дробовике. Если играть «по-танкистски» – «нежданчик из-за островов и обратно», то она вполне себе гнёт даже высокие левела. Но если её вытащили на открытую воду, и у водителя «Бретани» плохо с реакцией, то всё печально.

Sanzero

Корабль неплохой, наносит урон и регулярно вынимает цитадели (даже из линкоров), но перед торпедами и авиацией почти беззащитен. Единственный плюс – короткий, часто ловит только 1 торпеду из веера. Горит славно, белый урон принимает отлично. Кроме того, у меня он один из немногих кораблей, на котором процент побед меньше 50... не везёт с командами. Что бы ты не делал и сколько бы не настреливал – результат плачевен. Проходной, продать и не вспоминать больше.

WarXed

На своём уровне – Имба.

Но против 7 реально бесполезен ...

Dimsan4

Утюг. Сильно напоминает «Нью-Йорк», но если тот – железный утюг, то этот – фарфоровый. Играть просто скучно.

Есть, правда, и хорошие стороны, это дальность стрельбы и, пожалуй, всё.

Kostiks669

Получил в контейнере. Некомфортный корабль, поэтому сначала минусы: мало брони, очень много принимает урона, в т.ч. в нос и корму; косой (по эсминцу попасть на расстоянии 7+ км – только случайность. Даже по стоящему на месте); очень плохо держит фугасы, много горит; слабые собственные фугасы.

Плюсы: неплохая баллистика для 5 левела; хорошие ББ.

Похож на «Айрон Дюка», тоже не особо живучего, но тот чуть крепче и у него чуть хуже ББ.

Соответственно, если получится избежать концентрации огня на себе, то можно нанести очень много урона. Одноклассникам цитадели пробиваются великолепно. Но если попал под концентрированный огонь – сразу в порт.

Stogramm

Хороший корабль. Понравился. На втором месте после «Кёнига» среди 5 ЛК. Немец за счёт брони может больше.

als_fidelito

Корабль в плане артиллерии исключительно «мерзотный». Дай то бог, с полного залпа по врагу на дистанции километров в 13-15 залетит один с половиной снаряд, так ведь ещё и урона будет «всего-ничего» – 950. После «Нью-Йорка», который тут хаот, просто ведро с болтами, а уж до божественных колесниц «Конго» и «Кениг» ему расти и расти. Плюсом ко всему и внешне выглядит, как ведро с болтами. Эстетики – ноль.

Malagerin

Откатал десяток боев с копейками. Впечатление: всё зависит от балансера.

Если он ставит «Бретань» в топ и по-





звояет на карте появиться по одному авианосцу – «Бретань» тащит. А если ещё и карта располагает к защите, а не нападению – «Бретань» просто ГНЁТ, беспощадно (при этом я, пусть с заточенными клешнями, но рак тот ещё:)). Крейсера натурально лопаются («Сокрушительные удары» и цитадели идут пачками), ЛК отхватывают..., эсминцам не везёт, даже если у француза заряжены бронебойные, удачный залп сметает миноносец с карты.

Но вот стоит только уровню боя хотя бы на единицу превысить уровень линейного корабля (я уже не говорю про бой с семёрками) – тут «Бретани» припоминают всё. Потому что на своих предельных 20 узлах она тащится, как «удав по пачке дуста»; «КР 6+» маневрируют под её огнем на расстоянии сравнительно свободно, а количество неприятных сюрпризов с их стороны увеличивается. Бой с «линкорами 6+» возможен, только если удастся сравнительно близко подобраться – последний бой как раз дал такую возможность, когда я подполз к «Баварии». Размен 3/4 хитов «Бретани» на почти все «Баварии»... собственно, последнюю четверть снял до этого идущий где-то за горизонтом «Герцог Йоркский». «Бретань» отправилась на дно, но «Баварию» таки с собой захватила. «Просто царапина» с ПМК – это забавно :)

Пушки действительно крутятся очень туго. Но при наличии полуциркуляции это не смертельно :)

TOMSKI

Нормальный кораблик, даже хороший. Только дальняя дистанция. Броня «держит» почти всё, что прилетает издалека, а если носом, то вообще всё. Маневренность для линкора хорошая, скорость... – ну так «Бретань» издалека работает, – ей скорость незначима. Капитан с «антипригаром» спасает от фугасов, 10 очков требует, не меньше. Вполне годный корабль.

Electric_Light_Orchestra

Пока дошёл до «Нормандии», свылся с этим кораблём, в целом оказался игровым и в некоторые моменты даже хороший. Сносное ПВО, куча ПМК (но короткого), в меру крепкий. Башни медленные, но у «Дюка» или «Кёнига» они не быстрее. Баллистика не сильно приятная, снаряды резко падают перед вражеским кораблём, цитаделей по линкорам очень мало, зато неплохо выбивались из старого «Кливленда» и иных крейсеров.

Forroshnik

Повторно прохожу этот линк. Весной дико плевался с него, но всё равно сейчас решил пройти без «свободки». Особо ужаса пока не увидел. ГК специфическое – в даль бьёт точнее, чем вблизи. По крейсерам норм попадает, а вот линкоры только белым уроном, и только в борт «дамажит».

С «семёрками» тяжело, конечно, ибо Бретань ни разу не «имба», даже на своём уровне. Но если держать дистанцию,

то кое-как жить можно.

Пройти этот линкор без вливаний «свободки», довольно интересная задача на самом деле...

* * *

Итак, уважаемые друзья, мы вам представили несколько мнений игроков, которые помогут вам получить комплексное представление о таких кораблях, как линейный корабль «Бретань» и его последователь – «Нормандия». Не забудьте посмотреть наш видеообзор по игре на этом корабле, размещённый в теме журнала на форуме в соответствующей теме, чтобы сложить свое мнение об этом типе линейного корабля. Да, корабль непростой, но «Бретань» – реальный корабль французского флота, значит, он имеет полное право быть в этой игре. Надеемся, каждый из вас найдет что-то полезное в представленных советах и использует в игре – каждому своё.

Желаем удачи!





Уважаемые друзья!

В этом году мы добавили новую рубрику в наш журнал – «Музеи мира», и уже кратко познакомили вас с экспонатами военно-морского музея Венеции и планируем в дальнейшем представлять эти исторические достопримечательности, причём отдавая предпочтение тем, где довелось побывать нам самим или нашим читателям. И на это раз вновь предлагаем вам небольшие впечатления одного из наших читателей Дениса Тревогина aka trevogin, которые у него остались после посещения французского военно-морского музея в Париже.



Национальный морской музей Парижа, как многие музеи французской столицы, располагается во дворце – во дворце Шайо на площади Трокадеро. Пусть вас не удивляет, что военно-морской музей находится так далеко от моря. Его филиалы расположены и в других, более «морских» городах Франции: Рошфор, Брест, Порт-Луи, Тулон и Сан-Тропе. Да-да, в том самом Сан-Тропе, где служил всем известный жандарм, которого играл Луи де Фюнес. Может быть, поэтому музей и называют «Французский военно-морской музей в Париже».

Сразу скажем, что за счёт своей специфики музей не является самым посещаемым и популярным объектом для туристов, слава Лувра ему конечно и не снилась. Но для настоящих ценителей военно-морской истории, к которым, безусловно, относятся все игроки World of Warships, этот объект обязателен для посещения, ИМХО. Правда, здесь акцент больше сделан на модели и период, когда флот Франции переживал свой расцвет, так что кораблей, которые нам знакомы по игре, здесь не много. Однако этот музей имеет множество интересных экспонатов, причём год рождения коллекции относят к 1752 году.

В то же время снаружи музей выглядит монументально, но особо не примечателен, если не знаешь в нем, то свободно пройдёшь мимо.

Немного истории:

Основа постоянной коллекции была сформирована большей частью из экспонатов собрания, которое относилось к эпохе Людовика XV. Хотя сама традиция коллекционировать модели кораблей появилась во Франции ещё в эпоху правления Людовика XIV. В основу первой экспозиции была положена коллекция макетов военных кораблей, которую собирал министр Кольбером (сделавший очень многое и для строительства и укрепления французского флота). Коллекция

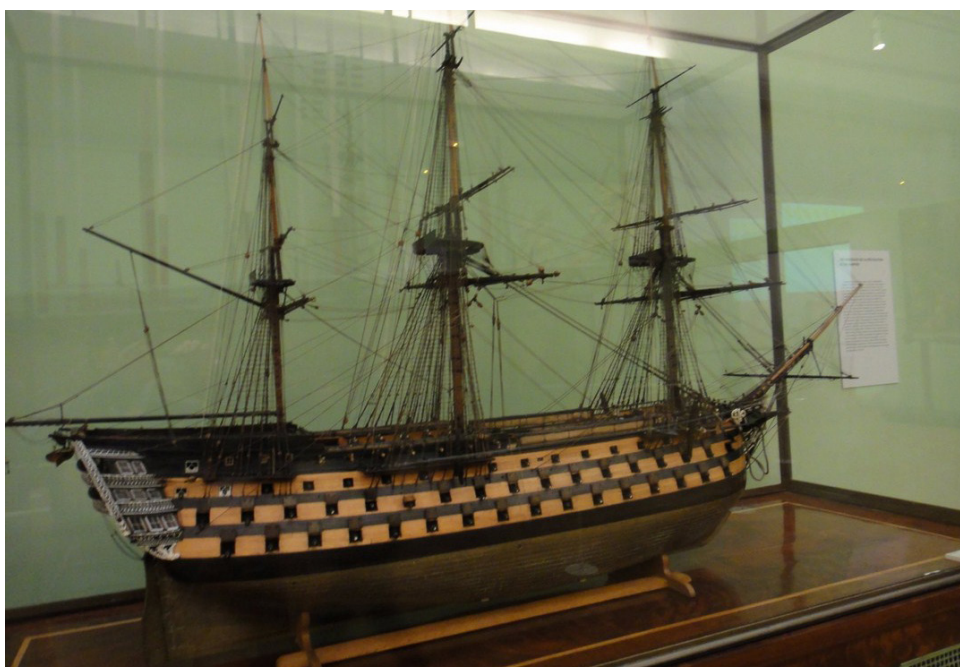
миниатюрных кораблей имела не только декоративное, но и практическое применение – в тот период для всех кораблей, строившихся на французских верфях, создавались мини-копии масштаба 1:12 или 1:20. Представляя собою точную копию своего «старшего брата», такой миниатюрный кораблик служил наглядным примером при постройке новых кораблей. Неплохая попытка создания базы данных в «докомпьютерную» эпоху, вы не считаете?

В 1748 году французский ученый Анри Дюамель дю Монсо попросил у короля Людовика XV позволения выставить в Лувре коллекцию моделей кораблей, среди которых значительная часть была из собрания Кольбера, и получил на это разрешение. В 1752 году коллекция стала доступной для посетителей, обосновавшись в зале Лувра на втором этаже, неподалеку от Академии наук, а зал, где

были размещены экспонаты, стал именоваться Морской зал.

После начала Французской революции в 1793 году Морской зал был временно закрыт для посещений, но коллекция его за это время расширилась за счёт изъятых экспонатов, принадлежавших королю, министерствам и частным лицам. В последующих годах коллекция Морского музея находилась и в здании Морского министерства, и на Площади Согласия, часть экспонатов побывала даже в покоях Наполеона. В 1810 году коллекция переместилась во дворец Наполеона в Большом Трианоне, а в 1827 году, после возвращения Бурбонов на трон, Морской музей вернулся на прежнее место в Лувр. С середины XIX века коллекция Морского музея начала пополняться полотнами художников-маринистов. И сейчас его стены богато украшены произведениями живописи.





Начало XX века стало для Морского музея в Париже не слишком удачным, экспонаты из его коллекций были разьединены и переданы в различные музеи, в 1920 году музей поступил в ведомство военно-морского флота Франции. Только в 1937 году для музея было решено выделить собственное помещение, которым стало крыло дворца Шайо.

Интересно, что везде указывается, что в этом дворце Национальный морской музей вновь открылся для посещений в августе 1943 года, и как пишется в рекламных буклетах: «... вступил в новую эпоху своего процветания». Любопытный факт, если учесть, что в это время шла Вторая мировая война, Франция и Париж в том числе, была оккупирована немецкими войсками. Видимо, оккупационный режим для французов был не слишком тяжёлым бременем, если открывались военно-морские музеи для посещения, советские города и деревни могли только завидовать.

Экспонаты:

В наши дни в экспозиционных залах музея демонстрируется 3,5 тысячи экспонатов, пятьсот из которых являют собой разномасштабные модели кораблей. Здесь можно встретить и копию всем известного «Титаника», и французского лайнера «Нормандия», батареийного броненосца «Глуар» и французского барбетного броненосца конца XIX века. Модель крейсера-вертолетоносца «Жанна Д'Арк», суперэсминца типа «Фантаск», эскортного миноносца «Ла Комбатант», линейного корабля «Ришелье», «Жан Бар» тоже нашли здесь свои достойные места. Нашлось здесь место и американским авианосцу «Нимиц», и линкору «Миссури». Представлены модели и современных кораблей французского флота, но они какие-то безликие, без французского шарма и особенностей, поэтому на меня они не произвели впечатление.

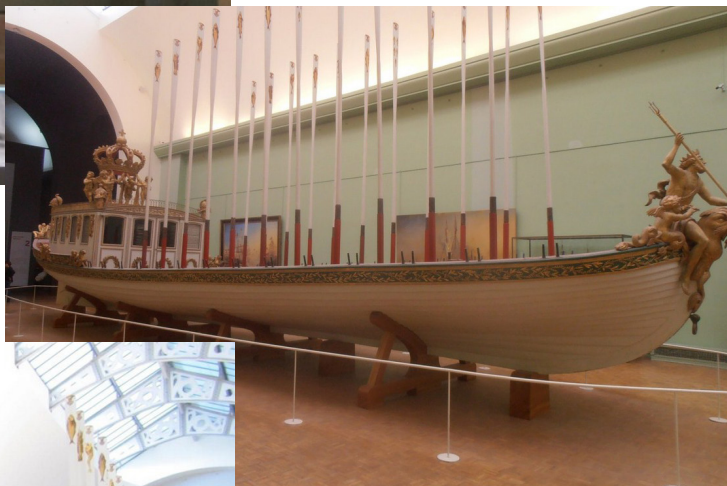
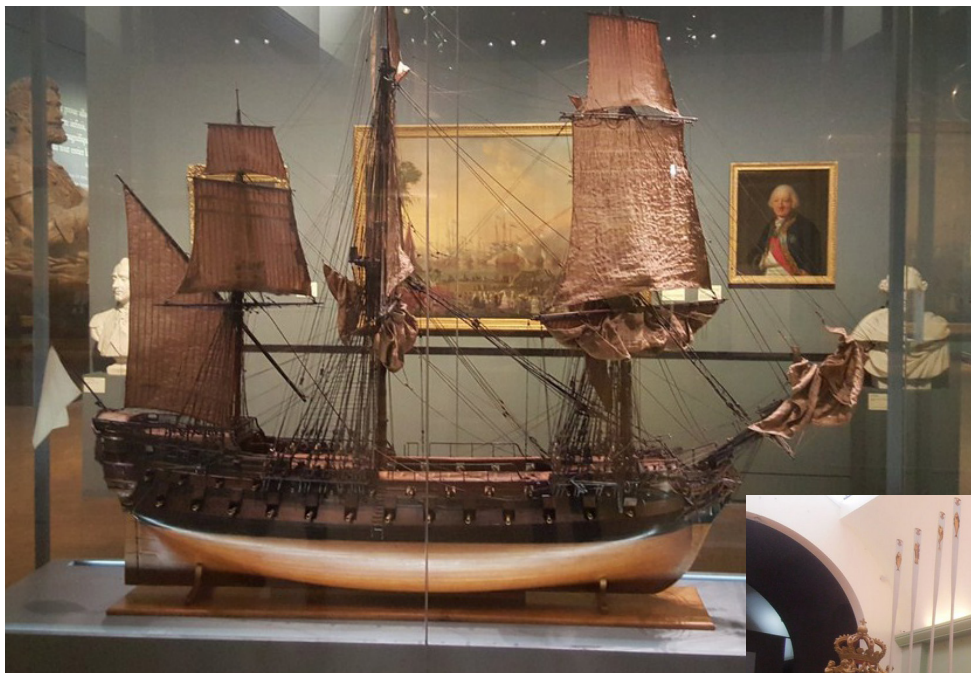
Лично мне понравились крупные модели линкора-додредноута типа «Дантон», линкора-сверхдредноута «Прованс» и линкора (линейного крейсера «Дюнжерк» — эти три модели были размещены рядом, подчеркивая достижения прогресса в военном кораблестроении.

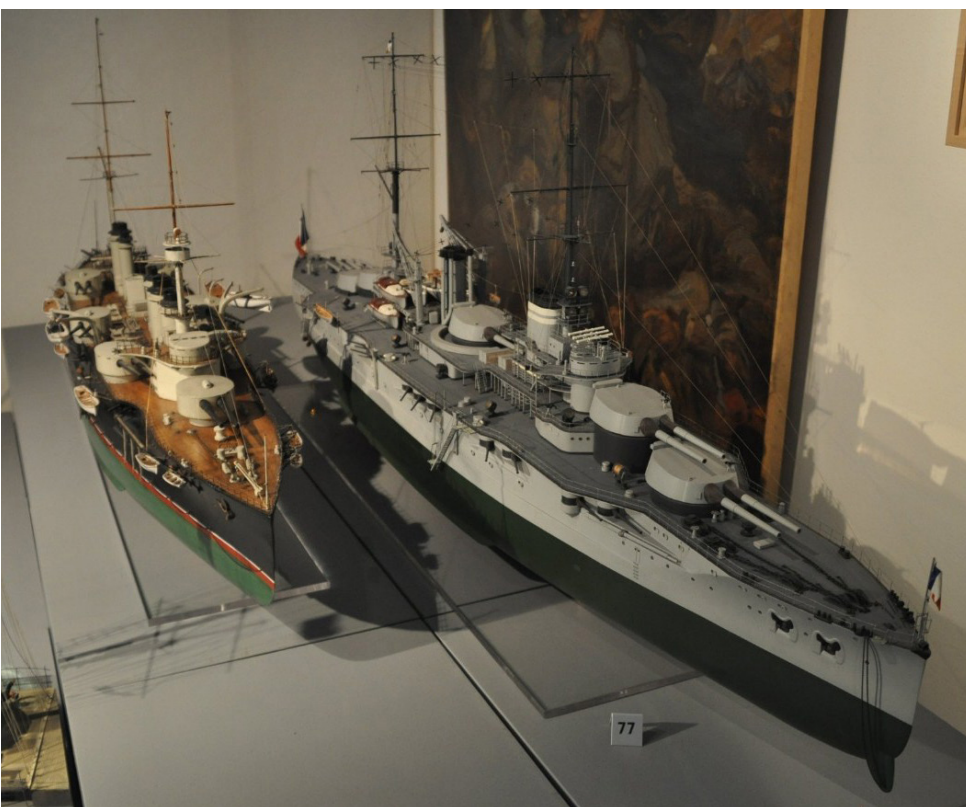
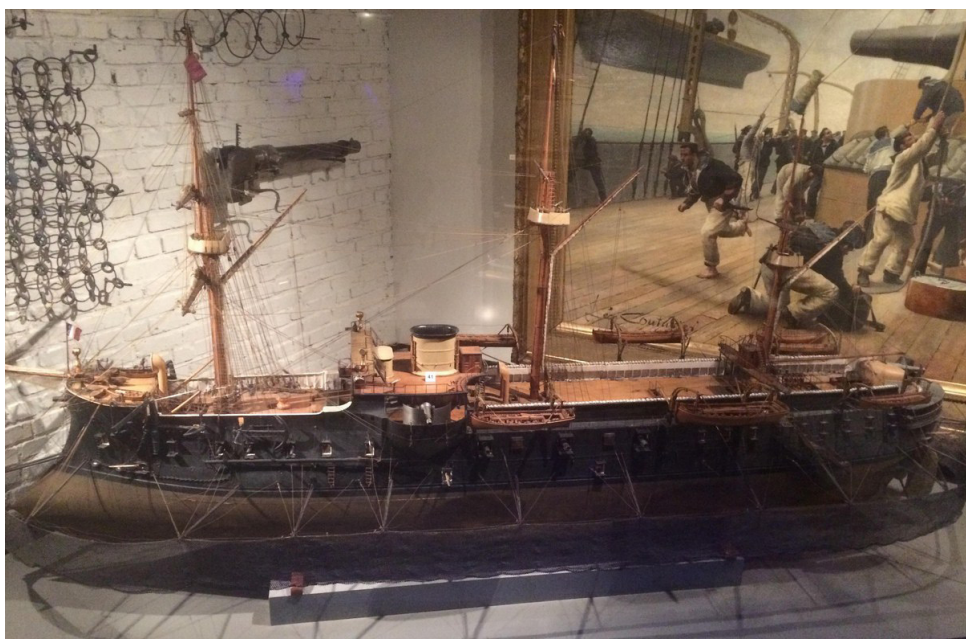
Но всё же надо подчеркнуть, что основная экспозиция музея — это экспонаты конца XVII-XIX века, эпоха парусного флота — основная тема данного музея. И, действительно, нельзя просто пройти мимо модели 104-пушечного линейного корабля «Солейль-Рояль», модели адмиральской галеры «Ля Реаль» и очень красивой, с богатой декоративной отделкой, модели линейного корабля «Людовик XV» со 108 пушками на борту.

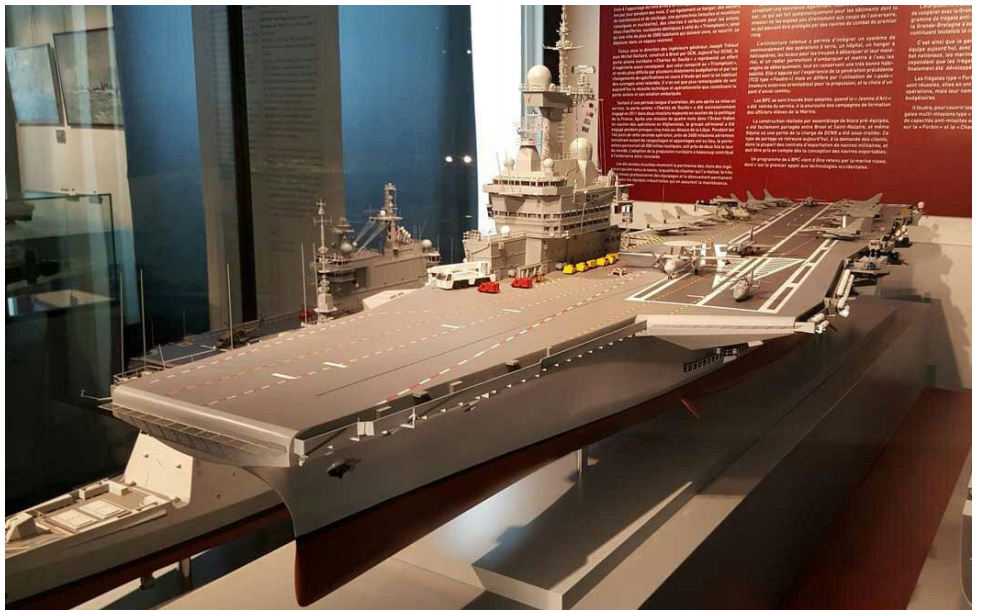
Кроме моделей кораблей в Национальном морском музее в Париже большое количество различных экспонатов, связанных с морским делом, редких старинных карт, морских инструментов, корабельных пушек, флагов, гравюр и картин. К ним, бесспорно, можно отнести водолазный костюм конца XIX века и коллекцию корабельных скульптур и декора.

Подводя итоги посещения музея, можно сказать, что время потрачено не зря. Но продолжаю считать, что до Центрального Военно-морского музея в Санкт-Петербурге этому музею далеко, но тем не менее было интересно. А что касается ЦВММ, то и до него дойдут наши читатели.

Денис Тревогин
aka trevogin

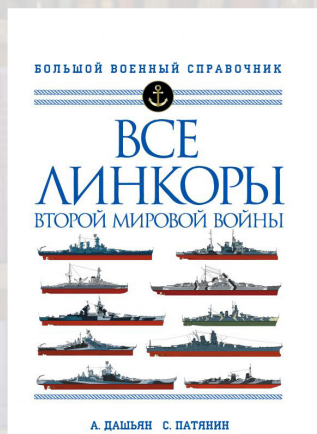






РЕКОМЕНДОВАНО К ПРОЧТЕНИЮ И ИЗУЧЕНИЮ

Все линкоры Второй мировой войны



Серия: БВС

Автор: А. Дашьян, С. Патянин, С. Балакин, М. Токарев
М., «Яуза»-«Эксмо», 2020.

ISBN 978-5-04-110826-7

Самая полная энциклопедия линкоров Второй мировой войны — от карманного «Дойчланда» до титанического «Ямато», от «старика» «Шлейзвиг-Гольштейна», помнившего еще Ютландский бой, до сверхсовременной «Айовы». Исчерпывающая информация обо ВСЕХ без исключения линейных кораблях всех стран, участвовавших в боевых действиях, — не только великих морских держав (Великобритании, США, Японии, Франции, Италии, Третьего Рейха, СССР), но и второстепенных флотов (Аргентины, Бразилии, Турции, Швеции, Чили). Все о «лебединой песне» Властелина Морей и о том, как Его Величество Линкор был свергнут с престола авианосцами: из 28 линкоров и линейных крейсеров, потопленных в 1939—1945 гг., ровно половина была уничтожена авиацией. И пусть эпоха бронированных гигантов близилась к концу, уходили они со славой, напоследок «громко хлопнув дверью», — чего стоит хотя бы легендарная эпопея «Бисмарка» и «Тирпица» или героическая гибель «Ямато».

British Naval Intelligence through the Twentieth Century // Британская военно-морская разведка в двадцатом столетии

Author: Andrew Boyd

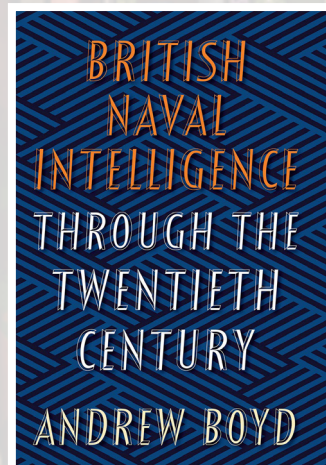
Publisher: Naval Institute Press (October 15, 2020)

Language: English

ISBN-10: 1526736594

ISBN-13: 978-1526736598

Это первый исчерпывающая работа о том, как разведка повлияла на британскую военно-морскую мощь и поддерживала ее со середины девятнадцатого века, когда Адмиралтейство впервые создало специальный разведывательный департамент и вплоть до конца холодной войны. Она приносит принципиально новое понимание в наше понимание британской военно-морской истории в этот период, одновременно рассматривая военно-морскую разведку в более широком смысле и акцентируя внимание на многие составляющих Британского государства, которые способствовали реализации запросов военно-морского флота. Это также увлекательное исследование о том, как военно-морские требования и персоналии формировали британское разведывательное сообщество, которое существует по сей день, а также концепции и ценности, лежащие в его основе.



Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939-1945 гг.



Авторы: Белли В.А., Пензин К.В.

М., Военное издательство, 1967.

ISBN ???

В книге рассматриваются предвоенные взгляды на характер строительства и использования военно-морских сил главнейших империалистических держав, их планы войны на море, а главным образом обобщаются боевые действия этих флотов в Атлантике и на Средиземном море во второй мировой войне.

Труд рассчитан на офицеров, генералов и адмиралов Советских Вооруженных Сил и читателей, интересующихся историей второй мировой войны.

Используемые источники:

- Dumas, S. Les cuirasses français de 23500 tonnes / S.Dumas, J.Guiglini – LELA PRESSE, 2005. – 256 p.
- Ryan K. Noppen. French Battleships 1914-45. New Vanguard, 266/ R.K. Noppen. – Osprey publishing, 2019.- 48 p.
- Александров, Ю. Линейные корабли типа «Бретань». 1912-1953 гг. Ю.И.Александров. – СПб: Издатель Р.Р. Муниров, 2009. – 96 с.
- Александров, Ю. Линейные корабли типа «Курбэ». 1909-1945 гг. Ю.И.Александров. – СПб: Издатель Р.Р. Муниров, 2007. – 84 с.
- Балакин, С. ВМС Франции. 1914-1918. Справочник по корабельному составу / С.А.Балакин // Морская коллекция, № 3 (33) – 2000. – 32 с.
- Больных, А.Г. Линкоры. Иллюстрированная энциклопедия /А.Г.Больных – М.:Яуза: ЭКСМО: 2013. – 288 с.
- Гаррос, Л. Военно-морской флот Франции во Второй мировой войне. Часть 1./ Л.Гаррос.// Ретроспектива войны на море, № 4(15) – 1997.- 52 с.
- Дашьян, А. Линкоры второй мировой в цвете. Самая полная энциклопедия/ А.В.Дашьян, С.В.Патянин, С.А.Балакин, М.Ю.Токарев – М.: Яуза, ЭКСМО, 2013. – 416 с.
- Иванов, В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Франции / В.В.Иванов // Морская коллекция, № 11 (68) – 2004. – 32 с.
- Иванов, В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Франции. Справочник по корабельному составу / В.В.Иванов// Морская коллекция, № 11 (68) – 2004. – 32 с.
- Морисон С.Э. Американский ВМФ во Второй мировой войне: Вторжение во Францию и Германию, июнь 1944 – май 1945 /С.Э.Морисон. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб: Терра Фантастика, 2003. – 512 с.
- Офан, П. Французский флот во Второй мировой войне/ П.Офан, Дж.Мордаль.- Екатеринбург: Зеркало, 1999. – 368 с.
- Патянин, С. Дредноуты Первой мировой. Уникальная энциклопедия / С.В.Патянин, А.В.Дашьян – М.: Яуза, ЭКСМО, 2015. – 384 с.
- Сборники «Бриз» № 3,4,5 -1995 г.; № 7,8. – 1996 г.

Материалы с интернет-ресурсов:

- <http://www.navsource.org>
- <http://navweapons.com/>
- <http://kreiser.unoforum.pro>
- <http://tsushima.su/>

«Navygaming^{team}»

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ: Darth_Vederkin, S_Alex_D
ЛИТЕРАТУРНЫЙ РЕДАКТОР: BaxMastyrev
ВЕРСТКА И ДИЗАЙН: Mu57Di3

АВТОРЫ СТАТЕЙ:

Раздел «История создания»

«Бретань» - французский вариант сверхдредноута - S_Alex_D

Раздел «История кораблестроения»

Линейные корабли типа «Бретань» - в погоне за лидерами - S_Alex_D

Раздел «Вооружение»

Пушки для новых сверхдредноутов – сохраняем традиции - S_Alex_D, alexdoctor3

Раздел «Боевое применение»

Французские сверхдредноуты в годы Второй мировой и не только - antowaa

Под ударами британской «Катапульты» - antowaa

От «Бретани» к «Нормандии» - нереализованные амбиции Третьей республики - S_Alex_D

Раздел «Отзыв игроков»

Насколько вкусен это багет? – TheLastSamurai1877, Antitank240814, matyushinn

Раздел «Музеи мира»

Французский военно-морской музей в Париже - Денис Тревогин aka trevojin

Видеообзор: Katyaoveskina

ОТДЕЛЬНОЕ СПАСИБО:

Представителям Wargaming – за поддержку конкурса и всего проекта

Darth_Vederkin – за подготовку вопросов викторины и обзор литературы

<http://forum.worldofwarships.ru/index.php?/forum/98>

Регламент конкурса

Уважаемые друзья, на страницах журнала мы традиционно публикуем вопросы нашей исторической фотовикторины.

Чтобы принять участие в викторине Вам необходимо правильно ответить на данные три вопроса и прислать правильные ответы на них по адресу: **contest@navygaming.net**, с обязательной пометкой – **КОНКУРС** (не забывайте указывать свой игровой ник)!

Призерами конкурса признаются первые три человека, кто правильно ответят на большинство вопросов. Призеры могут получить **КАЖДЫЙ** по 5000 дублонов на аккаунт World of Warships.

Если за период проведения викторины от участников не будет получено три полных и правильных ответа, то ПРИЗ начисляется из расчета: за один правильный ответ – 1500 дублонов, за два правильных ответа – 3000 дублонов, за три правильных ответа – 5000 дублонов. Приоритетом в ответах является конкретность, полнота и четкость ответа на заданный вопрос. Просим избегать от лишних подробностей.

Обратите внимание!

Для расширения круга победителей и исключения получения выигрыша одними и теми же игроками – читатель, получивший один из призов викторины, лишается право на получение приза в следующей викторине (в следующем выпуске журнала). Данное ограничение может быть снято, в случае если на ответы викторины не было дано ни одного верного ответа другими участниками викторины.

Спасибо за понимание.

Этой викториной мы не ограничиваемся – внимательно следите за объявлениями на форуме, в нашей группе в ВК, а еще лучше подписывайтесь на почтовую рассылку – и вы не пропустите ни одну нашу викторину или розыгрыш!

Более того, наш коллектив в конце года пополнился несколькими энтузиастами, уже в январе мы предложим вам очередные активности на форуме. Следите за анонсами!

Оформляйте подписку на **почтовую рассылку**, читайте наш журнал на форуме и на **нашем портале**, подписывайтесь на наш канал **Navygaming_TV** на YouTube, на канал в **Инстаграме**: <https://www.instagram.com/navygamingnew/>, присоединяйтесь к нашей группе **ВКонтакте**, и вы будете всегда в курсе последних новостей и выпусков: https://vk.com/navygaming_journal

У вас есть шанс выиграть от 5000 дублонов на аккаунт World of Warships

Призеры основного конкурса:

bedigr

5000

dipsomaniak

5000

Dimson_gr

5000

1

На портретах изображены «старец» Г. Распутин и императрица Александра Фёдоровна. В августе-сентябре 1942 года было запланировано участие крейсера «Кёльн» в операциях «Распутин» и «Царин» (Царица). По разным причинам полноценное участие крейсера в операциях не состоялось, однако в операции «Царин» приняла участие призовая партия с «Кёльна».

2

Эта атака стала единственной результативной атакой пикировщиков ВСФ на крупный корабль противника, закончившейся его потоплением.

3

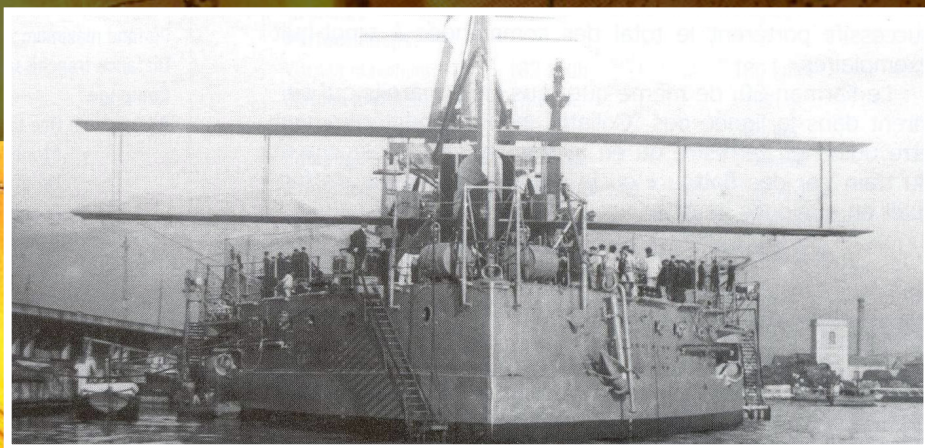
На фото капитан-цур-зее Леопольд Сименс. 7 ноября 1935 года «Карлсруэ» стал первым кораблём Кригсмарине, находящимся в заграничном плавании, продемонстрировавшим широкой общественности обновлённый «красно-бело-чёрный» флаг Кригсмарине.

1 Первая трагедия, изображённая на фото, отозвалась болью в душе французского народа. Вторая трагедия, произошедшая почти через год после первой, всколыхнула весь британский народ, однако бывшие союзники решили, что это карма, плата за предательство.

Назовите обе эти трагедии.



2 Если верить расхожему интернет-мему, «мусью знают толк в извращениях». Однако, наблюдая за экспериментами французов с базированием авиации на своих линкорах убеждаешься в правильности этого мема. На одном из героев нашего повествования, разместив гидросамолёт на юте, французы столкнулись с проблемой: из-за малого места негде было разместить кран для спуска/подъёма самолёта с воды. «Острый галльский ум» нашёл оригинальный выход из ситуации. Опишите, какой выход нашли из этой ситуации французы.



3 Обстоятельства сложились так, что в августе 1944 линкору «Лоррейн» пришлось вести «бой», пусть и несколько опосредованный, со своим систершипом, линкором «Прованс»

Опишите обстоятельства, при которых произошёл этот «бой».

Линкор
JIN «Fusō»

**В СЛЕДУЮЩЕМ
НОМЕРЕ!**

NAVYGAMING

NAVAL HISTORY AT ITS BEST!