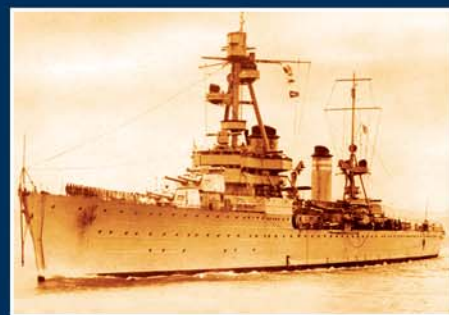
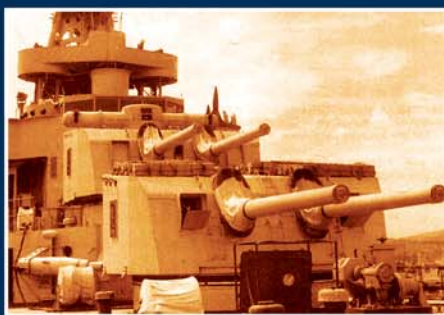


СЕРГЕЙ ПАТЯНИН

Французские крейсера Второй Мировой



«Военно-морское предательство»



Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

*Автор выражает благодарность С.А. Балакину, М.С. Барабанову, А.В. Вельможко,
В.А. Галыне, Е.А. Грановскому, А.А. Малову, О.Л. Масленникову, М.Э. Морозову за
предоставленные материалы и оказанную помощь*

Патянин С.В.

П 20 Французские крейсера Второй Мировой. «Военно-морское
предательство» — М.: Яуза: ЭКСМО: 2012. — 256 с.: ил.

ISBN 978-5-699-58415-4

17 января 1941 года, в Сиамском заливе, у Ко-Чанга, французский легкий крейсер «Ламот-Пике» атаковали тайский броненосец береговой обороны «Донбури», который был старше на целых два поколения и, после получасовой перестрелки, тяжело поврежденный, вышел из боя, чтобы вскоре затонуть на мели. «Ламот-Пике» не получил ни одного попадания и потерь не имел. Этот расстрел стал единственной победой французского флота во Второй Мировой.

А ведь благодаря планомерной и целенаправленной кораблестроительной политике крейсерские силы Франции вступили в войну в превосходном состоянии — все корабли были современными (не старше 15 лет), а экипажи — хорошо подготовленными. Мало того, именно легкие крейсера типа «Дюге-Труан», на которых вся артиллерия главного калибра впервые размещалась линейно-возвышенно в башенных установках, стали «законодателями мод», определив облик этого класса кораблей на четверть века вперед. Но, как известно, воюют не механизмы, а люди, и даже совершенный корабль обречен на бездействие или бесславную гибель, если им управляют трусы и иуды. Историки не зря оценивают действия «лягушатников» во Второй Мировой как «**военно-морское предательство**» — самым громким «подвигом» французского флота стало самозатопление в Тулоне, а его великолепные крейсера воевали не столько против немцев и итальянцев, сколько против Союзников, и самые тяжелые потери понесли, сражаясь на стороне Гитлера, — 8 ноября 1942 года под Дакаром «Примоге» был уничтожен огнем американского крейсера «Бруклин», а три года спустя американская же палубная авиация потопила и героя Ко-Чанга «Ламот-Пике»...

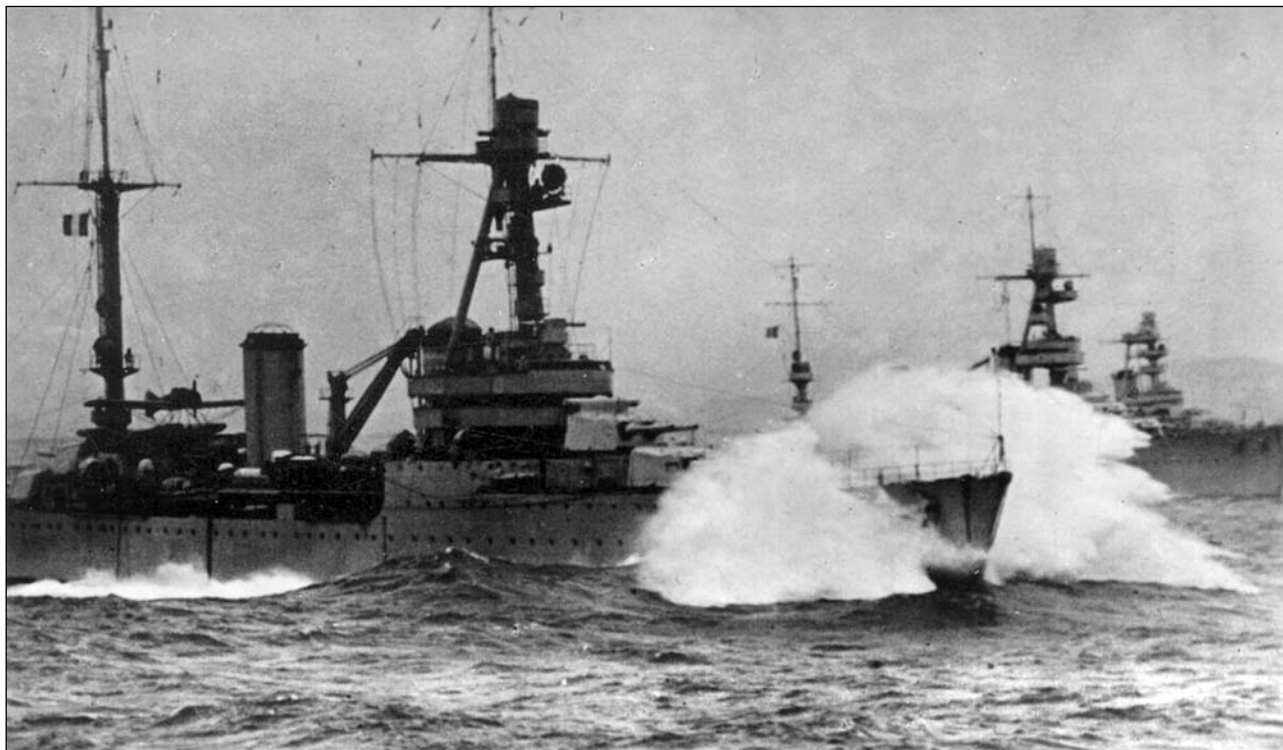
**УДК 355/359
ББК 68**

СОДЕРЖАНИЕ

Развитие французских крейсеров в межвоенный период	5
Первые послевоенные крейсера	5
Вашингтонские крейсера	9
Специализированные крейсера	15
Легкие крейсера нового поколения	19
Описание конструкции	25
Легкие крейсера типа «Дюге-Труэн»	25
Тяжелые крейсера типа «Дюкень»	42
Тяжелые крейсера типа «Сюффрен»	57
Крейсер - минный заградитель «Плутон»	80
Легкий крейсер «Жанна д'Арк»	88
Тяжелый крейсер «Альжери»	98
Легкий крейсер «Эмиль Бертэн»	111
Легкие крейсера типа «Ля Галиссоньер»	125
Вооружение французских крейсеров	143
История службы	155
Довоенный период	155
Служба в довоенный период крейсера «Плутон»	162
Против общего врага	163
Под ударом «Катапульты»	179
Флот Виши	185
Жертвы «Факела»	205
Возвращение в битву	221
Война закончилась - войны продолжаются	238
Заключение	251
Приложения	252
Литература	255

Французский флот 1939 года лучше всего описывается четырьмя словами, которые на протяжении более чем столетия золотыми буквами отмечались на надстройках каждого боевого корабля. С одной стороны таблички это были слова «Честь» и «Держава», с другой, напротив, — слова «Доблесть» и «Дисциплина». Ни один из этих девизов не был нарушен французскими моряками в ходе наступавших испытаний.

П. Офан, Ж. Мордаль



Французский флот перестал быть нашим союзником как раз в тот момент, когда его помощь была особенно нужна. Он не был разбит, а просто перестал сражаться. Он не испытал шока битвы, потому что не участвовал в битвах. Это произошло потому, что французское верховное командование предпочло использовать свой флот как разменную монету для спасения интересов французских рантье...

Никогда еще не было столь позорного унижения и столь трусливого бегства. Ни у кого из французских командиров не хватило духа отказаться выполнять позорные приказы и продолжить сражаться.

А.Д. Дивайн

Развитие французских крейсеров в межвоенный период

Первые послевоенные крейсера

С началом Первой мировой войны французский флот остро ощутил неадекватное состояние своих крейсерских сил. Их основу составляли 22 броненосных крейсера, построенных между 1890 и 1911 годами, водоизмещением от 4700 (тип «Амираль Шарнэ») до 14 000 (тип «Эдгар Кине») тонн, со скоростью, не превышающей 23 узлов. Остальные 13 французских крейсеров представляли собой совершенно устаревшие бронепалубные корабли, построенные в 1890–1902 гг., тихоходные и слабо вооруженные. После ввода в строй первых четырех линкоров дредноутного класса отсутствие современных легких крейсеров стало просто катастрофическим. В годы войны это заставляло перекладывать возлагавшиеся на них задачи на не приспособленные для этого броненосные крейсера, что нередко приводило к трагическим результатам, чему наглядным примером стала гибель «Леона Гамбетты».

Принятый 30 марта 1912 г. Морской закон устанавливал состав будущего флота в 28 линейных кораблей и 10 «эскадренных разведчиков» (*convoyeur d'escadrilles*), под которыми понимались быстроходные легкие крейсера. Основной задачей этих

кораблей являлась дальняя разведка при эскадре линкоров.

Работы над проектом «эскадренного разведчика» Морской генеральный штаб (*Etat-Major General*) начал еще в мае 1909 г. В течение следующих пяти лет было рассмотрено несколько вариантов водоизмещением от 5 до 10 тысяч тонн, но в конце концов оптимальной была признана величина 5–6 тыс. т. Окончательный вариант проекта был принят 10 июня 1914 г. Крейсер должен был иметь водоизмещение 4500 т,* скорость до 29 узлов и вооружаться восемью 138-мм орудиями. Головной корабль, получивший название «Ламотт-Пике», был заказан 17 июля 1914 г.

Тактико-технические характеристики «эскадренного разведчика» проекта 1914 г.

Водоизмещение: 4500 т (6000 т в полном грузу)

Размерения: 138,0х13,8х4,8 м

Силовая установка: 4 паровых турбины, 12 котлов «Guyot du Temple» (8 с нефтяным, 4 со смешанным отоплением); 40 000 л.с.; 300 т угля и 500 т нефти

Скорость: 29 уз. в течение 10 часов, 25 уз. в течение суток

Дальность плавания: 3300 (16), 1280 (26) или 775 (29) миль

Защита: 28-мм бронепалуба над жизненно-важными частями, 16-мм

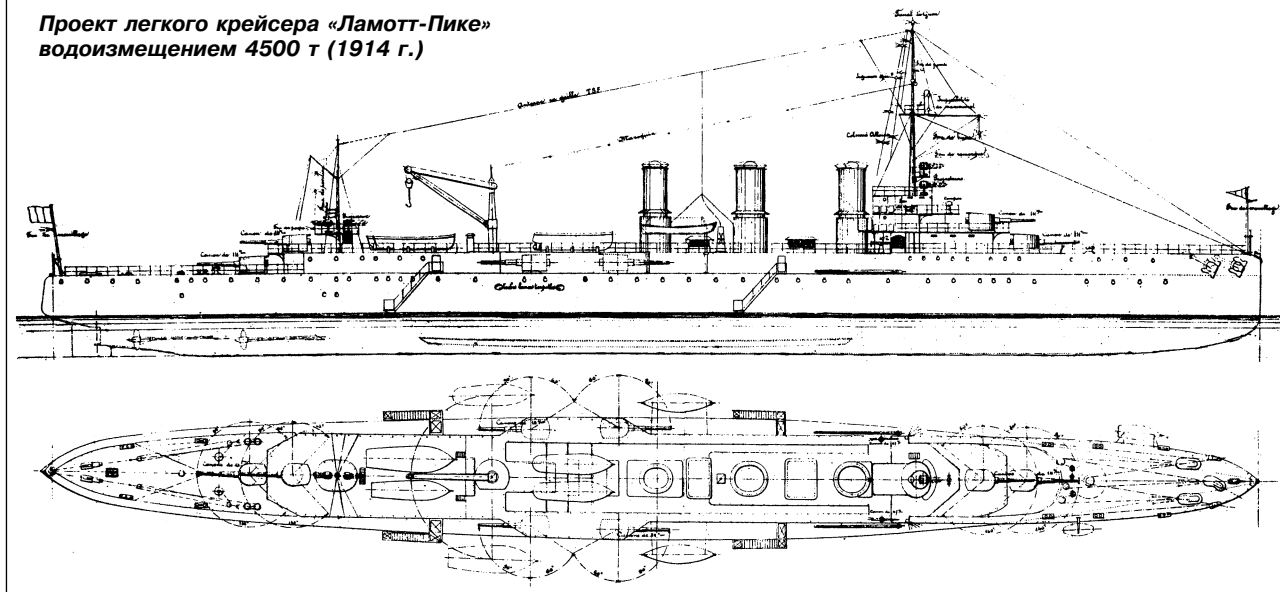
носовой и 14-мм кормовой траверсы; 16 водонепроницаемых переборок

Вооружение: 8 – 138-мм/45 орудий M1910 (по два линейно-возвышенно в оконечностях, четыре побортно в казематах в средней части), 2 – 47-мм салютных пушки, 4 – 450-мм торпедных аппарата

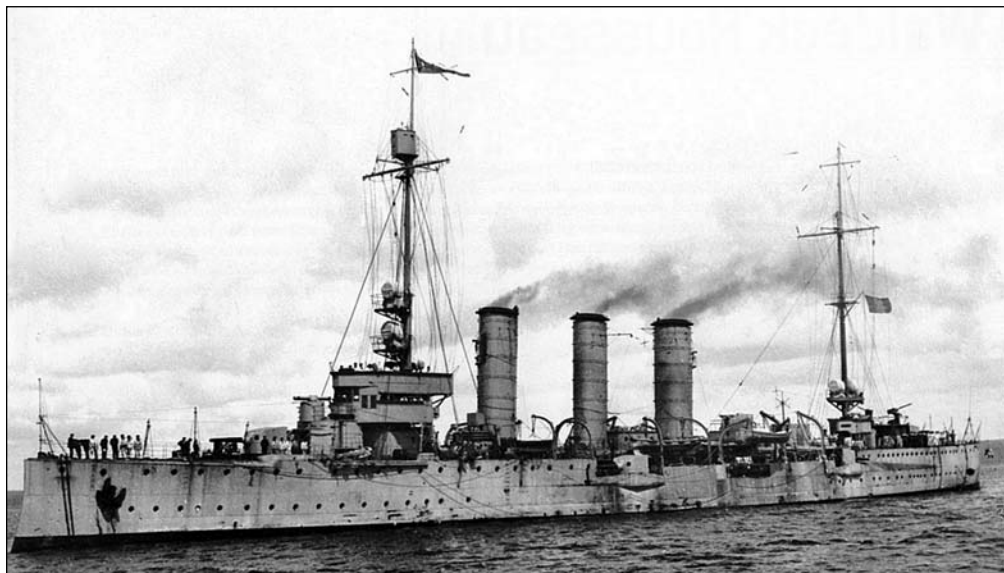
Экипаж: 17 офицеров, 340 матросов

* Здесь и далее, если не оговорено особо, используются метрические тонны.

Проект легкого крейсера «Ламотт-Пике»
водоизмещением 4500 т (1914 г.)



**Трофеи Первой
мировой: легкие
крейсера «Кольмар»
(справа),
«Страсбург» (на с.7)
и «Тьонвиль» (внизу)**



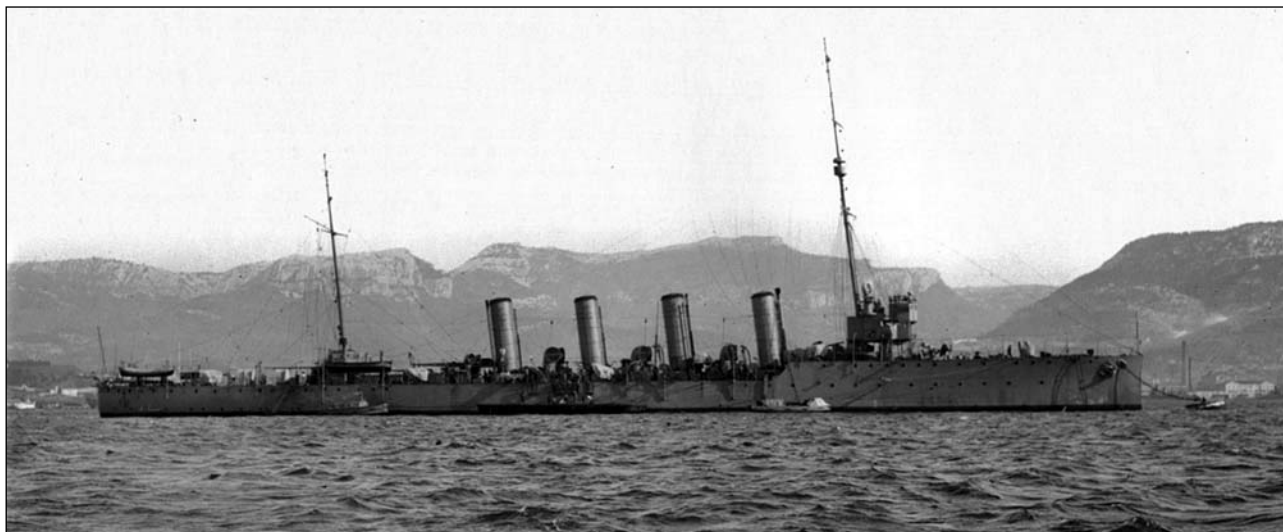
арсеналу в Тулоне. Закладка намечалась на ноябрь 1914 г., но не состоялась из-за начавшейся войны.

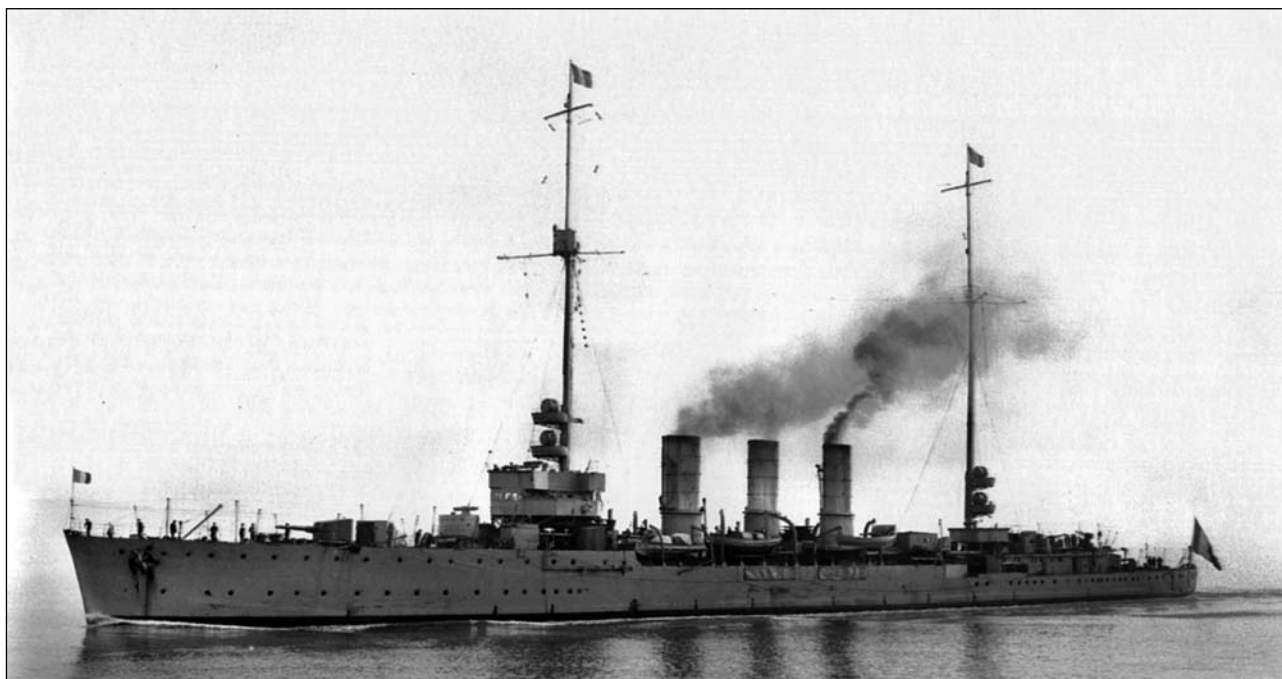
В течение следующего года проект неоднократно пересматривали: водоизмещение увеличилось до 5026 т, в составе вооружения появились четыре 65-мм зенитки. Однако из-за загруженности судостроительных предприятий заказами для армии окончательное решение было отложено до мирного времени.

Отличия ТТХ крейсера программы 1920 г.

Водоизмещение: 5270 т
Размерения: 145х14,5х5,2 м
Силовая установка: двухвальная; 54 000 л.с.; 30 уз.
Вооружение: 8 – 138-мм орудий в спаренных установках, размещенных линейно-возвышенно, 4 – 75-мм зенитки, 12 – 550-мм торпедных аппаратов

К работам вернулись в июле 1919 г., когда – после принятия решения о прекращении строительства линейных кораблей типа «Нормандия» – в первую послевоенную кораблестроительную программу было внесено шесть 5000-тонных крейсеров. Поскольку Высший Совет французского флота (*Conseil Supérieur de la Marine*) не располагал к тому времени информацией о проектах новейших британских (тип «Е») и американских (тип «Омаха») крейсеров, за ориентир были взяты наиболее современные на тот момент британские «С» и «D» и итальянский «Марсала». В результате основные характеристики подготовленного к концу года проекта, основанного на «эскадренных разведчиках», изменились не слишком существенно: при водоизмещении 5270 т его предполагалось вооружить восьмью 138-мм орудиями в двухорудий-





ных башнях и четырьмя 75-мм зенитками, обеспечить «минимальную защиту» и скорость до 30 уз.

Программа не была принята, и в течение следующих двух лет проект претерпел ряд дальнейших изменений. Получив по репарациям пять крейсеров из состава флотов поверженных центральных держав: германские «Кольберг» (получивший во французском флоте название «Кольмар»), «Штральзунд» («Мюлуз»), «Регенсбург» («Страсбург»), «Кенигсберг» («Мец») и австро-венгерский «Новара» («Тьонвиль»), – французские моряки и конструкторы осознали, насколько слабым оказался составленный проект. Исследование трофейных крейсеров совпало с передачей американцами в конце 1920 г. чертежей своего крейсера «Омаха», что позволило французам воспользоваться лучшими достижениями иностранных кораблестроительных школ.

В середине 1920 г. члены Высшего Совета флота высказались за увеличение водоизмещения до 7300 т, а скорости – до 34 уз., поскольку считалось, что к моменту вступления кораблей в строй 30-узловая скорость может оказаться недостаточной. Что же касается вооружения, то 138 мм орудия были признаны слабоватыми для 5270-тонного крейсера и совершенно неприемлемыми для 7300-тонного. Было предложено заменить их на семь 155-мм орудий в одинарных установках, размещенных в диаметральной плоскости. Принятие данного калибра должно было способствовать унификации артил-

лерии на флоте и в армии, что облегчило бы снабжение флота боеприпасами.

Окончательные требования к проекту были сформулированы в июне 1920 г. Они предусматривали увеличение водоизмещения до 8000 т, рост мощности вдвое за счет перехода от двухвальной силовой установки к четырехвальной (примерно по 25 000 л.с. на валу в обоих случаях), вооружение из восьми 155-мм орудий в спаренных установках, четырех 75-мм зениток и четырех трехтрубных торпедных аппаратов. Стоимость такого корабля, по сравнению с исходным проектом 5270-тонного крейсера, возросла почти вдвое – с 40 до 70 млн франков. К концу года, после изучения трофейных германских и австро-венгерского крейсеров, появилось четыре варианта эскизного проекта, различавшихся по защите, мощности силовой установки и скорости. В апреле 1921 г. для детальной проработки был выбран вариант «С», обладавший 34-узловой скоростью при водоизмещении 7890 т и полном отсутствии броневой защиты, хотя всевозможные изменения и улучшения вносились в проект вплоть до момента выдачи заказа.

Представленная в том же году новая кораблестроительная программа включала 6 крейсеров по 8000 т, 12 контрминоносцев по 2400 т, 12 эсминцев по 1400 т, 36 подводных лодок от 550 до 1100 т и перестройку недостроенного линкора «Беарн» в авианосец. Она стала предметом долгих споров между министерствами ВМС и финансов. В конечном итоге 18 марта 1922 г. парламентом был принят сильно урезан-

ный вариант: 3 крейсера, 6 контрминоносцев, 12 эсминцев, 12 подводных лодок и перестройка «Беарна». Тем не менее решение о строительстве 8000-тонных крейсеров символизировало о возрождении французского флота.

Заказ на постройку «Дюге-Труэна» и «Примоге» выдали арсеналу в Бресте 14 апреля, а «Ламотт-Пике» – арсеналу в Лориане 18 апреля 1922 г. Турбины для них делали частные предприятия (соответственно «Шантье де ля Луар», «Ателье э Шантье де

Сен-Назер-Пеное» и «Форж э Шантье де ля Метитерране»), а котлы – государственное предприятие «Эндре». Закладка головного корабля состоялась 4 августа 1922 г. На испытания «Дюге-Труэна» вышел 1 августа 1925 г., «Ламотт-Пике» и «Примоге» – 1 февраля 1926 г. Корабли официально вошли в строй в конце 1926 г. – начале 1927 г., но после этого неоднократно возвращались на верфи для установки различного оборудования и полностью боееспособными стали лишь к концу 1929 г.

Крейсера ВМС Франции (1922–1945 гг.)

Название	Строитель	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Передан флоту	Вошел в строй
тип «Duguay-Trouin»						
«Duguay-Trouin»	Arsenal de Brest, Брест	14.4.1922	4.8.1922	14.8.1923	10.9.1926	2.11.1926
«Lamotte-Picquet»	Arsenal de Lorient, Лориан	14.4.1922	17.1.1923	21.3.1924	1.10.1926	5.3.1927
«Primauguet»	Arsenal de Brest, Брест	18.4.1922	16.8.1923	21.5.1924	1.9.1926	1.4.1927
тип «Duquesne»						
«Duquesne»	Arsenal de Brest, Брест	1.7.1924	30.10.1924	17.12.1925	6.12.1928	25.1.1929
«Tourville»	Arsenal de Lorient, Лориан	1.7.1924	4.3.1925	24.8.1926	1.12.1928	12.3.1929
тип «Suffren»						
«Suffren»	Arsenal de Brest, Брест	1.11.1925	17.4.1926	3.5.1927	1.1.1930	8.3.1930
«Colbert»	Arsenal de Brest, Брест	1.3.1927	12.6.1927	20.4.1928	4.3.1931	1.4.1931
«Foch»	Arsenal de Brest, Брест	1928	21.6.1928	24.4.1929	15.9.1931	20.12.1931
«Dupleix»	Arsenal de Brest, Брест	1.4.1929	14.11.1929	9.10.1930	20.7.1932	15.11.1933
тип «Pluton»						
«Pluton»	Arsenal de Lorient, Лориан	26.8.1926	16.4.1928	10.4.1929	1.10.1931	15.11.1931
тип «Jeanne d'Arc»						
«Jeanne d'Arc»	«Ateliers et Chantiers de St.Nazaire-Penhoët», Сен-Назер	7.9.1928	31.8.1928	14.2.1930	14.9.1931	6.10.1931
тип «Algerie»						
«Algerie»	Arsenal de Brest, Брест	28.5.1930	19.3.1931	21.5.1932	15.6.1934	19.10.1934
тип «Emile Bertin»						
«Emile Bertin»	«Ateliers et Chantiers de la Loire et Penhoët», Сен-Назер	26.8.1931	18.8.1931	9.5.1933	15.10.1934	28.1.1935
тип «La Galissonniere»						
«La Galissonniere»	Arsenal de Lorient, Лориан	27.10.1931	15.12.1931	18.11.1933	1.4.1936	29.10.1936
«Jean de Vienne»	Arsenal de Brest, Брест	12.11.1931	20.12.1931	31.7.1935	10.2.1937	9.10.1937
«Georges Leygues»	«Ateliers et Chantiers de la Loire et Penhoët», Сен-Назер	11.7.1933	21.9.1933	24.3.1936	15.11.1937	4.12.1937
«Gloire»	«Forges et Chantiers de la Gironde», Бордо	11.7.1933	13.11.1933	28.9.1935	15.11.1937	4.12.1937
«Marseillaise»	«Ateliers et Chantiers de la Loire», Сен-Назер	11.7.1933	23.10.1933	17.7.1935	10.10.1937	26.10.1937
«Montcalm»	«Forges et Chantiers de la Mediterranee», Ла-Сен	11.7.1933	15.11.1933	26.10.1935	15.11.1937	4.12.1937
тип «De Grasse»						
«De Grasse»	Arsenal de Lorient, Лориан	18.10.1938	28.8.1939	11.9.1946	...	3.9.1956
«Chateaurenault»	«Forges et Chantiers de la Mediterranee», Ла-Сен	-	-			
«Guichen»	«Forges et Chantiers de la Gironde», Бордо	-	-			

Примечание. Согласно существовавшим во Франции правилам, на заводские испытания корабли выходили без вооружения (хотя иногда оно уже было смонтировано). По окончании испытаний корабль передавался флоту и переходил на один из военно-морских арсеналов для установки вооружения и лишь после этого официально вступал в строй. В литературе две последние даты часто путаются.

Вашингтонские крейсера

Корабли типа «Дюге-Труэн» еще не были заложены, когда Вашингтонская конференция коренным образом изменила линию развития класса крейсеров. Хотя послевоенные первенцы вполне утраивали моряков, Франция, будучи в числе основных морских держав, не могла игнорировать роста водоизмещения иностранных крейсеров и калибра их орудий. Уже 6 июля 1922 г. Морской генеральный штаб выдал задание на проектирование новых кораблей в соответствии с максимально разрешенными характеристиками – 10 000 тонн («длинных») водоизмещения и 203-мм артиллерия главного калибра. В отличие от британских аналогов (тип «Каунти»), создававшихся как защитники торговли, первые французские «восьмидюймовые» крейсера продолжали линию развития скаутов и предназначались для решения следующих задач:

- дальняя (стратегическая) разведка в интересах линейного флота;
- поддержание контакта с противником;
- поддержка легких сил, подводных лодок, патрульных кораблей, эскорта конвоев;
- борьба с кораблями, угрожающими французским морским коммуникациям;
- использование в качестве быстроходных войсковых транспортов на линии между Францией и Северной Африкой;
- демонстрация флага.

В связи с этим Морской генеральный штаб выдвигал следующие требования к проекту:

- восемь 203-мм орудий в трех или четырех башнях с легкой защитой (150 снарядов на орудие);
- четыре 100-мм зенитки (500 снарядов на орудие);
- два четырехтрубных 550-мм торпедных аппарата с 4 запасными торпедами;
- четыре 240-мм противолодочных бомбомета Торникрофта;
- дальность плавания 5000 миль 15-узловым ходом.

Особое внимание уделялось скоростным характеристикам: чтобы обезопасить корабли от мощных британских и японских линейных крейсеров, требовалось обеспечить преимущество в скорости над последним не менее чем на 2 узла. С другой стороны, Морской генеральный штаб высказывал пожелание улучшить противоторпедную защиту. В итоге Техническому отделу (*Service Technique des Constructions et Armes Navales – STCN*) поручили подготовить два варианта эскизного проекта: первый с максимальной скоростью и минимальной защитой; во втором (будущий тип «Сюффрен») допус-

калось снижение скорости до 31 уз., а сэкономленный вес отводился на бронирование.

Проект разрабатывался на основе крейсеров типа «Дюге-Труэн». Однако имевшийся запас водоизмещения в 2000 т был очень быстро выбран. Так, каждая 203-мм башня весила 180 т против 80 т у башен легких крейсеров, а каждый снаряд – 123 кг против 57 кг. Таким образом, суммарный вес только артиллерии главного калибра составил примерно 930 т вместо 400 – рост на 135 %. Зенитное вооружение, с учетом выдвинутых в ноябре 1922 г. дополнительных требований об установке восьми 40-мм автоматов с боезапасом 1000 снарядов на ствол, и катапульты с самолетами требовали лишних 155–165 т. В качестве компенсации разрешалось лишь сократить число торпедных аппаратов с восьми до шести. Наконец, для достижения 34-узловой скорости более крупному кораблю требовалась более мощная силовая установка. В итоге набегала перегрузка около 200 т. Последующая замена 100-мм зениток (разработка которых задерживалась) на 75-мм, 40-мм автоматов – на новые 37-мм и отказ от бомбометов давали лишь небольшую экономию веса.

Защита в первом варианте проекта не отличалась от прототипа, и лишь в последующих появились продольные противоторпедные переборки в районе погребов и топливных цистерн. Пожелание специалистов конструкторского отдела обеспечить 30-мм бронирование машинно-котельных отделений было отвергнуто Морским генеральным штабом, не соглашавшимся на снижение скорости, поскольку имелись сообщения, что новые итальянские крейсера будут иметь 34-узловой ход. В итоге суммарный вес брони составил немногим более 450 т – существенно меньше, чем у британского типа «Каунти» (1025 т) или итальянского «Тренто» (888 т). Хотя вследствие этого новые корабли получили прозвище «картонные крейсера» или «жестянки», исходя из круга задач, слабость броневого защиты не представлялась существенным недостатком. В водах метрополии должны были действовать более защищенные корабли последующих проектов – всего Морской генеральный штаб считал необходимым иметь в составе флота не менее 21 крейсера.

Строительство двух крейсеров было включено в программу 1924 г. Заказ на «Дюкен» и «Турвилль» был выдан казенным верфям в Бресте и Лориане 1 июля 1924 г. Турбины для обоих поставляла



Жорж Лейг – морской министр Франции в 1917-1920, 1925-1930 и 1932-1933 гг.

фирма «Ателье э Шантье де Бретань», котлы – государственное предприятие «Эндре».

Следует отметить, что первоначально корабли классифицировались как легкие крейсера (*croiseurs legers*) и были переведены в класс тяжелых (*croiseurs lourds*) лишь после подписания Лондонского договора 1930 г.

Едва завершились работы над проектом первой пары французских «договорных» крейсеров, как Морской генеральный штаб начал выработку требований к кораблям программы 1925 г. К тому времени стало известно, что новые итальянские крейсера типа «Тренто» будут иметь 70-мм пояс и 50-мм палубу. В связи с этим основное внимание в будущем проекте уделялось защите, но при этом Морской генеральный штаб не хотел существенно снижать скоростные характеристики.

Первое указание Техническому отделу датировалось 11 февраля 1924 г. Основные требования к проекту были следующими:

- корабль должен сохранять плавучесть и остойчивость после прямого попадания

- 550-мм торпеды или близкого разрыва 100-кг бомбы, сохраняя при этом возможность двигаться своим ходом с пониженной скоростью;

- защита жизненно важных частей должна выдерживать попадания 140-мм снарядов или 100-кг бомб;

- вооружение на уровне крейсеров типа «Дюкень» с уменьшением штатного боезапаса главного калибра со 150 до 120 снарядов на орудие (но с возможностью в военное время принимать в погреба по 150 снарядов на орудие);

- дальность плавания 5000 миль 15-узловым ходом;

- максимально возможные, при соблюдении вышеуказанных требований, мощность силовой установки и скорость – в идеале 33 узла.

Наиболее приемлемой и дешевой платой за усиление защиты сочли снижение скорости на 2 узла, что позволяло на четверть уменьшить мощности силовой установки. Чтобы свести переделки уже имевшегося проекта к минимуму, из него просто исключили один турбоагрегат и два котла. Оставшиеся должны были обеспе-

**Церемония закладки
тяжелого крейсера
«Кольбер» в арсенале
Бреста, 12 июня
1927 г. На трибуне –
морской министр
Жорж Лейг. На зад-
нем плане видны
крейсер «Мюлуз» и
эсминец «Деорте»**



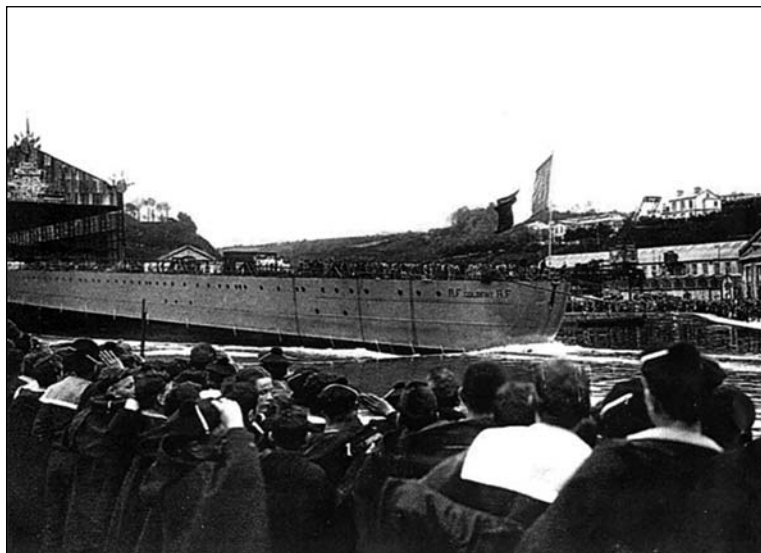
чить мощность на валах 90 тыс. л.с. и скорость 31,6 уз. при полной нагрузке. В итоге корабль стал трехвальный, однако внутреннее разделение осталось почти таким же, как на «Дюкене», только кормовой ТЗА и оба котла располагались в отдельных отсеках в диаметральной плоскости.

Еще одним существенным отличием стало введение продольной переборки, прикрывавшей отсеки силовой установки. Для обеспечения дополнительной защиты пространство между ней и внешней обшивкой решено было заполнить углем – это широко использовалось в дредноутную эпоху, а проведенные по указанию Морского генерального штаба дополнительные эксперименты подтвердили эффективность этой меры. Проблема заключалась лишь в том, что, если уголь использовался исключительно для защиты и не относился к переменным грузам, его следовало включать в и без того ограниченное стандартное водоизмещение. Однако французские конструкторы нашли изящное решение. В отсеке позади носового машинного отделения появились два малых котла с угольным отоплением. Тем самым не только обеспечивалась возможность иной интерпретации статей нагрузки, так как уголь стало возможным отнести к топливу, но и увеличивалась дальность плавания – используя только эти два котла, корабль мог пройти 2000 миль, хотя и с более низкой скоростью (11 уз).

Поскольку в ходе строительства первых двух «вашингтонских» крейсеров 40-мм зенитки были заменены на 37-мм, а число запасных торпед сократилось с 6 до 3, в январе 1925 г. эти изменения были утверждены и для нового проекта. Одновременно Морской генеральный штаб потребовал установку двух катапульт и увеличения числа принимаемых на борт самолетов до четырех.

Головной крейсер нового проекта, получивший название «Сюффрен», финансировался по бюджету 1925 г. и был заказан 1 ноября 1925 г. арсеналу Бреста. Хотя его защита все еще не дотягивала до уровня британских или итальянских крейсеров, но уже существенно превосходила предыдущие французские проекты, заслуженно прозванные «жестянками», в связи с чем в спецификациях корабль классифицировался как «бронированный крейсер в 10 000 вашингтонских тонн» (*croiseur protégé de 10 000 tW*).*

4 августа 1926 г. флоту были выделены средства на строительство четвертого «вашингтонского» крейсера, которому, согласно новым правилам, первоначально был присвоен номер С1. Заказ на постройку выдали 1 марта 1927 г. также арсеналу Бреста. Вопреки распространенному



Спуск на воду тяжелого крейсера «Кольбер». 20 марта 1928 г.

мнению, он сохранил конструкцию корпуса, состав силовой установки и схему бронирования «Сюффрена», хотя и отличался от него внешними деталями и составом зенитного вооружения. Корабль был заложен 12 июня 1927 г., получив название «Кольбер».

Третий крейсер типа «Сюффрен» (С2) строился по программе 1927 г., заказ был выдан 1 марта 1927 г. Первоначально он получил название «Лува» («Louvois»), но после кончины 20 марта 1929 г. героя войны маршала Фоша был переименован в его честь.

К тому времени уже стало известно о многочисленных уловках, применявшихся в других странах с целью искусственного занижения стандартного водоизмещения. В свете этой информации, в июне 1927 г. Технический отдел подготовил новые правила вычисления водоизмещения, позволявшие сэкономить для крейсера около 250 т. Используя этот резерв, можно было увеличить мощность на 10 000 л.с. для обеспечения максимальной скорости на уровне «Дюкена» и «Турвилля». Однако это потребовало бы перекомпоновки машинно-котельных отделений, поэтому Морской генеральный штаб распорядился пустить сэкономленный вес на усиление защиты.

В 1927–1928 гг. итальянский парламент санкционировал строительство первой серии легких крейсеров со 152-мм артиллерией, теоретически способной поражать броню всех французских крейсеров, до «Кольбера» включительно. Исходя из

* В начале XX в. термином *croiseur protégé* (англ. *protected cruisers*) обозначались бронепалубные крейсера, в отличие от броненосных – *croiseur cuirassé* (англ. *armoured cruisers*).

этого, Морской генеральный штаб при заказе очередного крейсера СЗ программы 1928 г. дал указание о дальнейшем усилении бронирования, которое теперь должно было обеспечить защиту от 155 мм снарядов на дистанциях до 18 000 м. Второе требование касалось увеличения калибра зенитной артиллерии до 100 мм, поскольку по этому показателю французские крейсера проигрывали всем зарубежным аналогам. Правда, они так и не были готовы, поэтому на крейсер были установлены 90-мм зенитки в новых спаренных установках.

Из-за загруженности арсенала Бреста заложить корабль в 1928 г. не удалось, поэтому строительство СЗ перенесли в программу следующего года. Контракт на постройку был выдан 1 апреля 1929 г. Крейсер получил название «Дюпле».

Таким образом, броневая защита французских тяжелых крейсеров от «Дюкена» к «Дюпле» претерпела существенное усиление – если на первом вес брони корпуса составлял всего 368 т, то на последнем увеличился почти в три раза (1462 т). Тем не менее при обсуждении задания на проектирование седьмого тяжелого крейсера (С4), который разрабатывался в противовес хорошо защищенным итальянским тяжелым крейсерам типа «Зара», Морской генеральный штаб потребовал дальнейшего усиления защиты. Вертикальное бронирование должно было исключать возможность поражения погребов и отсеков силовой установки 155-мм снарядами на дистанциях свыше 15 000 м, а горизонтальное – на дистанция до 20 000 м. Общий вес брони корпуса увеличивался на 400 т. Поскольку водоизмещение по-прежнему должно было укладываться в ограниченные «вашигтонские» рамки, пожертвовать решили скоростью, ограничив ее 31 узлом.

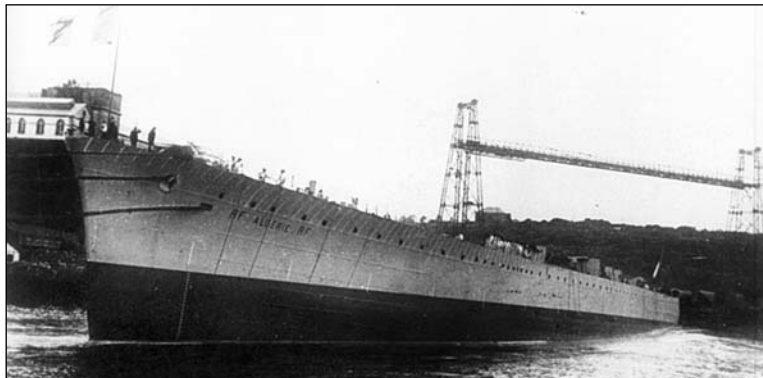
Выдвинутые требования заставили конструкторов из Технического отдела пойти на ряд радикальных нововведений. Для обеспечения надежной защиты корпус следовало сделать более широким, но ко-

ротким. От «коробчатой» системы бронирования, основу которой составляли внутренние броневые переборки, отказались в пользу полноценного бортового пояса. Внедрение новых котлов с пароперегревателями должно было позволить сократить их число и сэкономить 275 т веса силовой установки (1335 т против 1610) при сохранении той же мощности 84 000 л.с. При этом силовую установку решили выполнить четырехвальной, сделав ее компоновку более плотной – в частности, перейти от эшелонного расположения к линейному. Корабль получил совершенно новый силуэт с одной дымовой трубой и башенноподобной носовой надстройкой. Переход от полубачной на гладкопалубную конструкцию корпуса обеспечил дополнительную экономию около 80 т веса. Благодаря всем принятым мерам вес бронирования в проекте С4 удалось увеличить почти на 1000 т (до 2035 т), обеспечив корабль развитой системой противоторпедной защиты. Наконец, этот крейсер должен был получить долгожданные 100-мм зенитки.

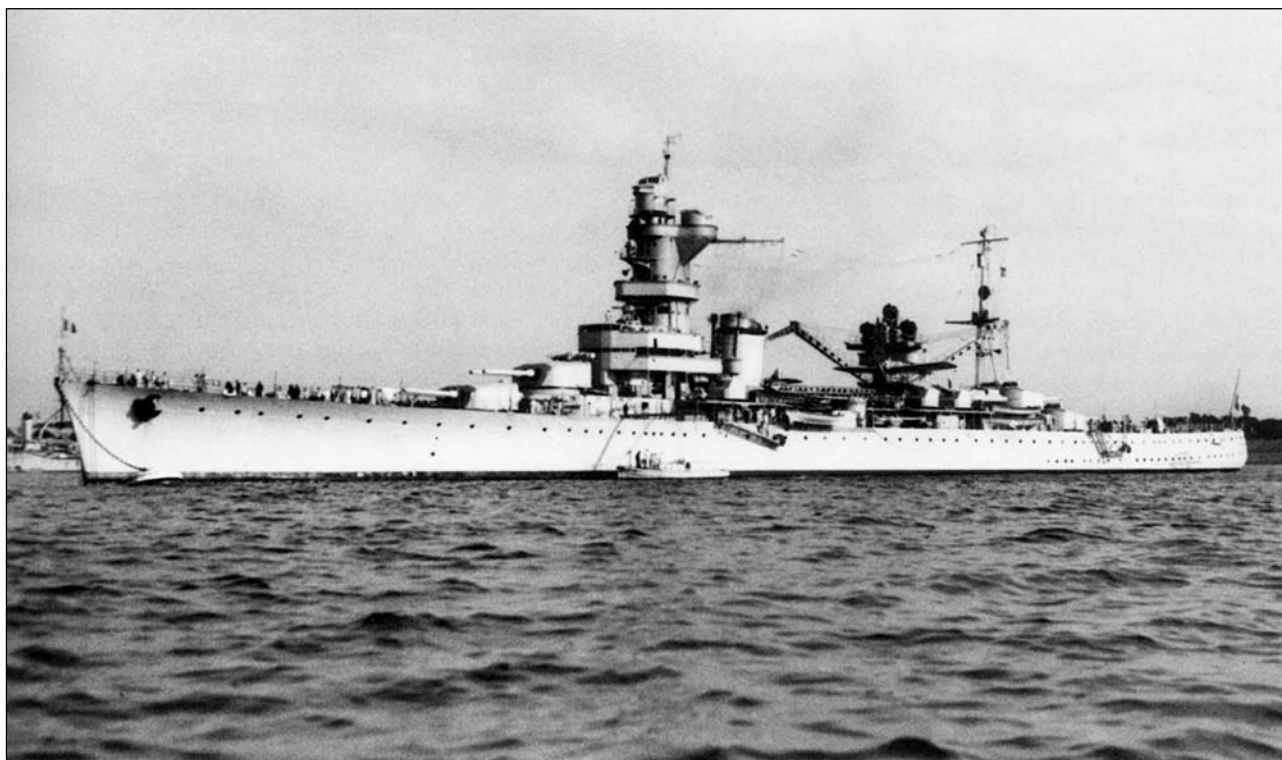
12 января 1930 г. французский парламент одобрил выдачу заказов на 1 тяжелый и 1 легкий крейсера, 6 контрминоносцев (тип «Фантаск»), 6 подводных лодок 1500-тонного класса (тип «Касабьянка»), 1 подводный минный заградитель («Перль»), 2 колониальных авизо и 1 надводный сетевой заградитель («Гладиатор»). Тендер на строительство тяжелого крейсера, первоначально получившего номер PN-141, в очередной раз выиграла казенная верфь Бреста, заказ которой выдали 28 мая 1930 г. Артиллерию заказали государственному предприятию в Омкуре 3 декабря 1930 г. (стоимость контракта составила 26,4 млн франков). При закладке крейсер получил название «Альжери» в честь заморского департамента Франции*.

Несмотря на то, что «Альжери» был заказан всего через год после предыдущего крейсера «Дюпле», он имел с последним мало общего. От кораблей-современников он отличался гладкопалубным корпусом с приподнятыми оконечностями, что нехарактерно для французского кораблестроения. При проектировании конструкторы вернулись к четырехвальной силовой установке, попутно отказавшись от ее эшелонного расположения в пользу линейного, что позволило вывести дымоходы всех котлов в единственную трубу, обеспечив при этом значительное свободное пространство на палубе. «Альже-

Спуск на воду тяжелого крейсера «Альжери». 21 мая 1932 г.



* Во французском языке названия страны и города Алжир пишутся по-разному: в первом случае – *Algerie*, во втором – *Alger*



ри» стал первым крупным кораблем французского флота с системами управления огнем, смонтированными на башенноподобной фок-мачте – впоследствии подобную конструкцию повторили на всех французских быстроходных линкорах.

Тем временем Лондонская конференция 1930 г. четко определила крейсера как «надводные, иные, чем линейные корабли, или авианосцы, стандартное водоизмещение которых превышает 1850 тонн (1880 метрических тонн) или с орудиями калибром свыше 5,1 дюймов (130 мм)» и ввела их деление на два подкласса:

«А» – крейсера, несущие орудия калибром свыше 6,1 дюймов (155 мм);

«В» – крейсера, несущие орудия калибром не выше 6,1 дюймов (155 мм).

1 марта 1931 г. Великобритания, Франция и Италия подписали трехсторонний Римский пакт, согласно которому после выполнения программы 1930 г. вступал в действие полный запрет на строительство тяжелых крейсеров. При этом Италия добилась паритета с Францией в данном подклассе (по 7 единиц). Таким образом, после ввода в строй «Альжери» строительство тяжелых крейсеров во Франции было прекращено.

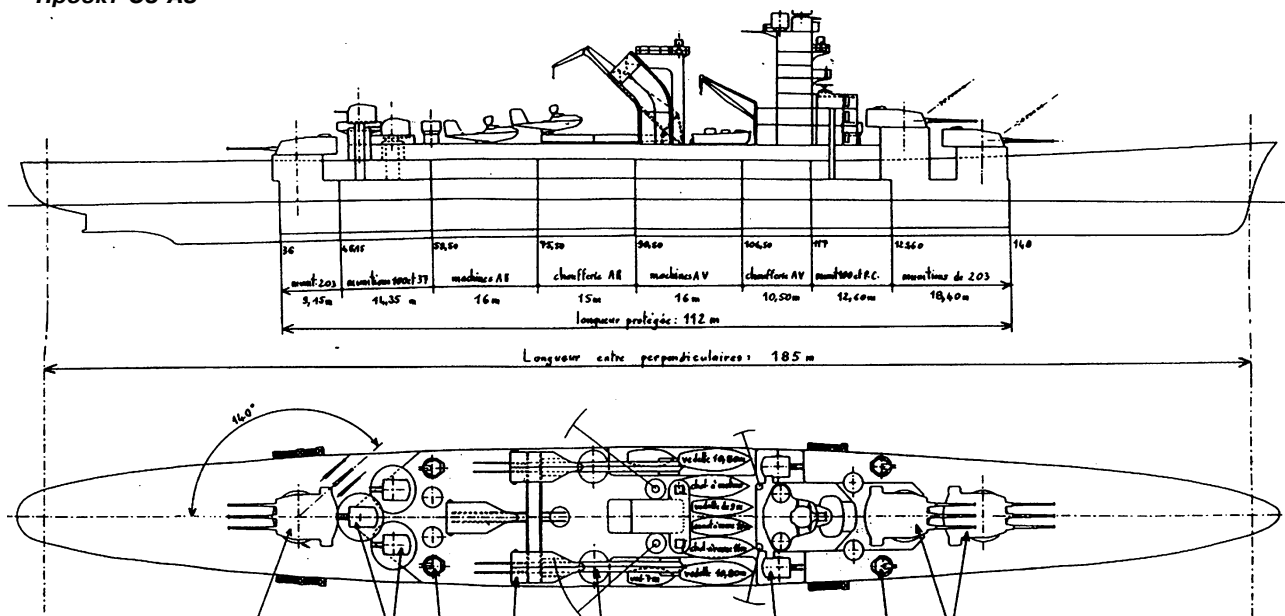
Проектные работы над тяжелыми крейсерами возобновились в самом конце 1930-х годов, в связи с отказом большинства стран от договорных обязательств. 12 мая 1939 г. на рассмотрение Высшего

Совета флота был представлен проект тяжелого крейсера С5 в двух вариантах – с авиационным вооружением (А3) и без него (СА1), стандартным водоизмещением соответственно 10 246 или 10 349 «длинных» тонн. Компановкой корабли напоминали легкий крейсер «Де Грасс», строившийся по программе 1937 г. Оба варианта имели гладкопалубный корпус, башенноподобную носовую надстройку и идентичную артиллерию главного калибра – девять 203-мм орудий в трех трехорудийных башнях, две из которых располагались в носу, а третья – на корме. Длина по ватерлинии также была одинаковой – 185 м. Силовая установка мощностью 100 000 л.с. размещалась по эшелонной схеме, при этом дымоходы всех котлов выводились в единственную мачто-трубу, форма которой напоминала примененную на линкорах типа «Ришелье».

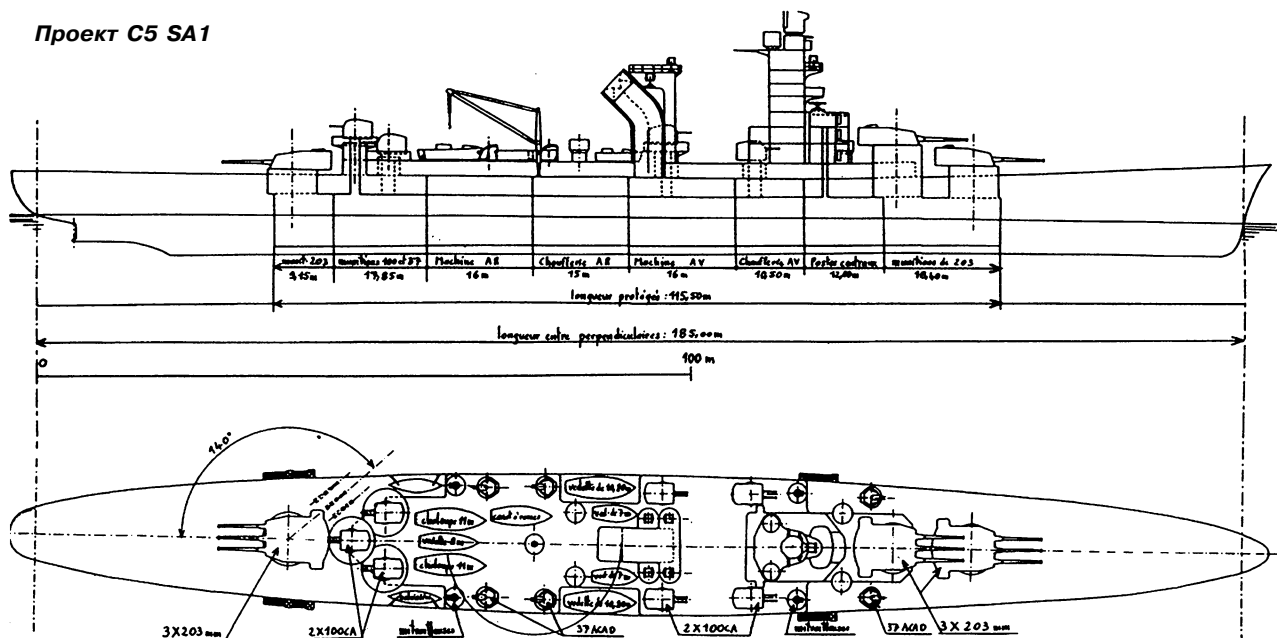
В варианте А3 средняя часть надстроечной палубы отводилась под авиационное вооружение – две катапульты с четырьмя гидросамолетами. Зенитная артиллерия включала пять спаренных 100-мм орудий, два из которых располагались по бокам от носовой надстройки, а три других – на корме, перед башней главного калибра, причем среднее возвышалось над бортовыми. Их дополняли четыре 37-мм автомата нового образца (модель М1935). В варианте СА1, за счет отказа от авиационного оборудования, зенитное вооружение существен-

«Альжери» на рейде Тулона 18 октября 1934 г. – за день до официального вступления в строй

Проект C5 A3



Проект C5 SA1



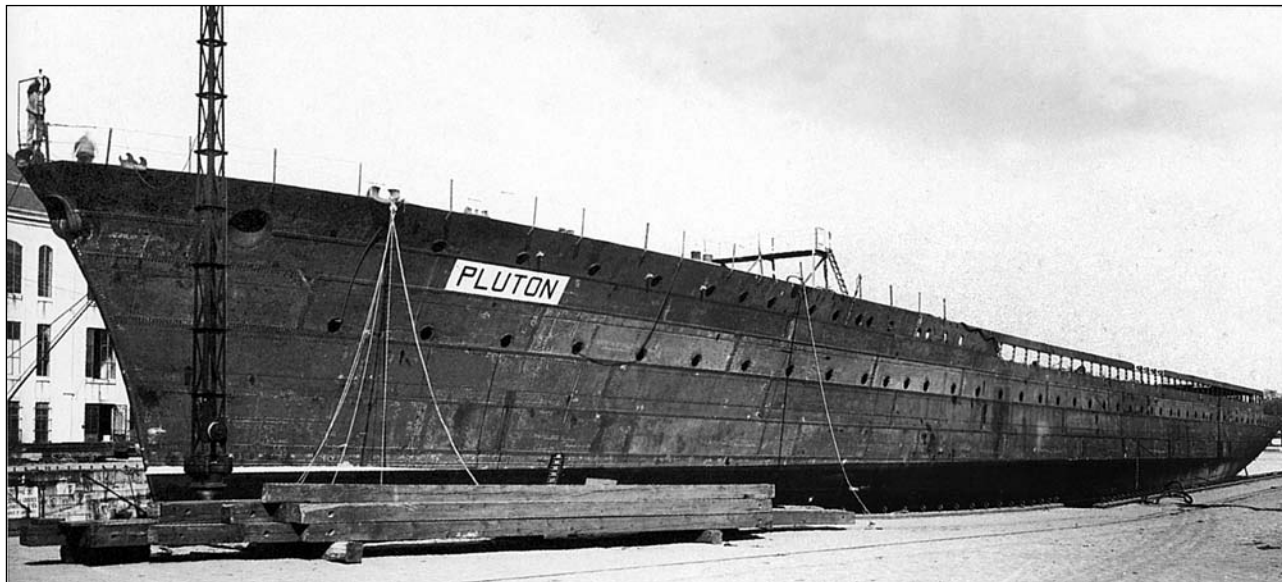
Проект тяжелого крейсера C5 – варианты A3 (с авиационным вооружением) и SA1 (без него)

но усиливалось: в средней части устанавливались две дополнительные 100-мм спаренные установки и два спаренных 37-мм автомата. Кроме того, длина броневых пояса увеличивалась со 112 до 115,5 метров.

В апреле 1940 г. был утвержден проект без авиационного вооружения, стандартное водоизмещение которого в конечном итоге достигло 14 470 т, полное – 17 620 т. Декретом от 1 апреля 1940 г. было одоб-

рено строительство тех единиц, в качестве названий для которых циркуляром от 15 мая предлагались «Сен-Луи» («Saint Louis»), «Анри IV» («Henri IV»), «Шарлемань» («Charlemagne»), «Бреннус» («Brennus»), «Шарль Мартель» («Charles Martel») и «Версизеторикс» («Vercingetorix»). Последовавшее вскоре падение Франции окончательно поставило точку в истории французских тяжелых крейсеров.

Специализированные крейсера



Еще в 1922 г., под влиянием британского крейсера-минзага «Эдвенчер», во Франции началась разработка проекта специализированного быстроходного минного заградителя водоизмещением 5000 т. К тому времени французский флот оказался вообще без специализированных заградителей – прежние «Плутон» и «Цербер» были списаны, а переоборудование «Кастора» и «Поллукса» (бывшие русские ледоколы «Козьма Минин» и «Илья Муромец») завершилось только в 1929 г. Кроме того, из-за невысокой скорости (14 уз.) они не были способны производить активные минные постановки.

10 марта 1925 г. Высший Совет флота утвердил состав вооружения будущего корабля: два 203-мм орудия (по одному на носу и корме; боезапас – 115 снарядов на ствол), четыре 75-мм зенитки и четыре 37-мм зенитки. В конце года к ним добавили два 138-мм орудия, однако в начале 1926 года от 203-мм орудий отказались совсем*, сведя главный калибр к четырем 138-мм пушкам в одинарных установках, заодно существенно изменив зенитное вооружение – теперь оно должно было состоять из десяти 37-мм пушек. В качестве заградителя корабль должен был принимать 250 мин, также предусматривалась альтернативная возможность использования его как войскового транспор-

та для переброски на небольшие расстояния до 1000 человек с оружием.

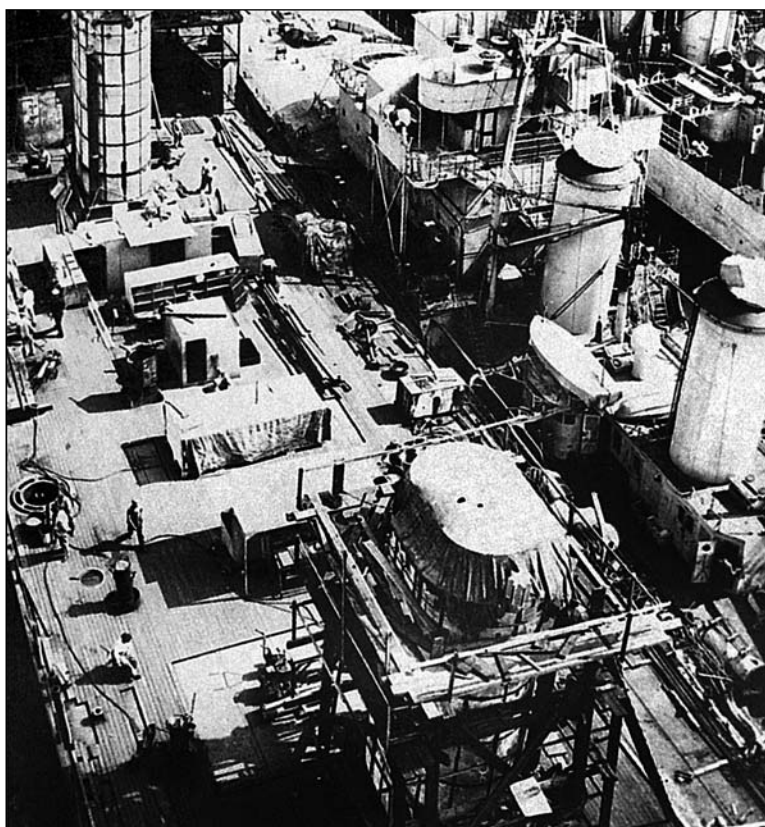
Примерно в то же время вместо термина «быстроходный надводный минный заградитель» (*mouilleur de mines de surface rapide*) в официальных документах появляется определение «крейсер – минный заградитель» (*croiseur mouilleur de mines*). По сравнению с британским аналогом французский корабль должен был быть несколько меньше (5300 т вместо 6740), но обладать более высокой скоростью (30 узлов вместо 27,5).

Строительство крейсера-заградителя, получившего название «Плутон», было включено в программу 1925 г. (одобрена парламентом 13 июля 1925 г.), не дожидаясь окончательной готовности проекта. Заказ на постройку выдали 26 августа 1926 г. казенной верфи в Лориане. Оборудование для минных постановок было заказано фирме «Соттэ-Арле» 6 апреля 1927 г.

Идея крейсера-заградителя получила дальнейшее развитие в связи с принятием Морским генеральным штабом стратегии, в основе которой лежала идея блокады германских баз и портов Северного моря, важная роль в которой отводилась минному оружию. Рассматривались две основных концепции его применения. Первая предусматривала спорадические скрытые постановки мин подводными лодками в устьях судоходных рек и перед важнейшими портами. Вторая строилась на постановке протяженных минных заграждений, способных перегораживать пути развертывания германских военно-морских сил или объявлять закрытыми

Крейсер – минный заградитель «Плутон» на стапеле, 11 апреля 1928 г.

* Утверждение некоторых авторов, что это делалось во избежание причисления корабля к крейсерам класса «А», не выдерживает критики, поскольку ограничение на их численность было наложено Лондонским морским договором 1930 г., тогда как решение об отказе от 203-мм орудий принято четырьмя годами ранее.



Вверху: «Плутон» в ходе проведения достроечных работ в сухом доке, 2 сентября 1929 г.

Слева: «Плутон» во время достройки на плаву, 30 июня 1930 г. Справа – контрминоносец «Вальми»

для плавания значительные районы Северного моря. Их должны были ставить специализированные надводные корабли. Исходя из минимальной протяженности одного заграждения в 7,5 миль при максимальном минном интервале 40 м такой корабль должен был принимать не менее 350 мин. На упоминавшемся выше заседании 10 марта 1925 г. Высший Совет флота рассмотрел оценку Технического отдела, полученную экстраполяцией проекта «Плутона», согласно которой получалось, что для приема 350 мин корабль должен иметь водоизмещение 7500 т. Столь внушительные размеры стали причиной длительной дискуссии относительно практической ценности такого корабля, и в конечном итоге в 1928 г. было принято решение отказаться от его постройки. Вместо этого все будущие крейсера, эскадренные миноносцы и колониальные авизо должны были в обязательном порядке оборудоваться минными рельсами...

Постройка второй специализированной единицы крейсерского ранга была вызва-



на необходимость замены учебного корабля для Учебно-тренировочного центра младших офицеров (*Ecole d'Application des enseignes de vaisseau*). Бывший броненосный крейсер «Жанна д'Арк» 1899 г. постройки, использовавшийся в данном качестве в 1912–1914 гг. и, снова, с 1919 г., отслужил свой срок и подлежал списанию в 1928 г.

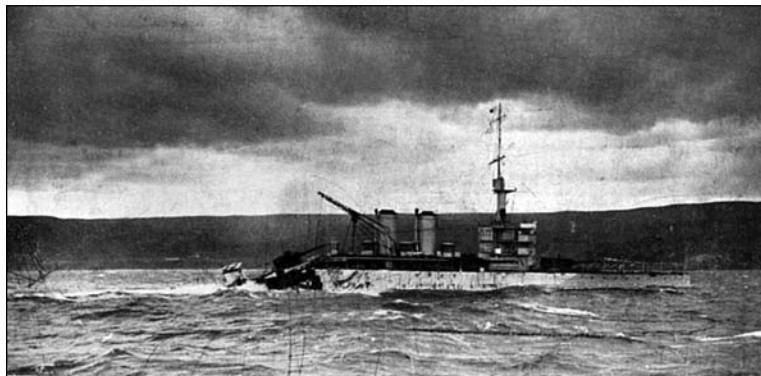
Морской генеральный штаб рассмотрел два варианта замены: переоборудовать под учебный один из многочисленных броненосных крейсеров, более молодой и находящийся в лучшем техническом состоянии, чем «Шеститрубная Жанна», либо приобрести один из современных теплоходов торгового флота и приспособить его под выдвигаемые требования. После детального рассмотрения оба варианта были отвергнуты. После пяти лет войны старые броненосные крейсера находились в таком состоянии, что ни один из них не мог оставаться в строю достаточно долго, чтобы оправдать значительные расходы на ремонт и переоборудование. Кроме того, все они имели паровые машины и котлы с угольным отоплением и никоим образом не могли обеспечить подготовку машинных специалистов для современных кораблей. Стоимость покупки и переоборудования торгового судна также оказывалась слишком высокой, при этом получившийся учебный корабль в любом случае характеризовался бы как весьма посредственный. Единственным решением становилось создание нового специализированного корабля.

В 1926 г. Морской генеральный штаб вынес на рассмотрение парламентских комиссий вопрос о постройке учебного корабля ограниченного водоизмещения (около 5000 т). Одобренный Палатой де-

путатов, он был отвергнут комиссией сената, посчитавшей, что маленький крейсер имеет слишком слабое вооружение, а предложенное в проекте смешанное отопление котлов обеспечивает всего 20-узловую скорость и совершенно недостаточную дальность плавания в 5000 миль 14-узловым ходом. К тому же жилые и учебные помещения рассчитывались на прием всего 125 курсантов. Особо отмечалось, что за те же деньги флот мог бы получить два эсминца и две подводные лодки, суммарно имеющие несравненно более высокую боевую ценность. Основным вывод Сенатской комиссии сводился к тому, что новый учебный корабль должен обладать боевыми качествами, позволяющими ему в мирное время достойно выполнять миссии по показу флага в отдаленных районах, а в военное – использоваться в качестве полноценного крейсера. Таким образом, имел место довольно редкий в мировой истории случай, когда именно парламентарии настояли на улучшении характеристик будущего корабля, пусть даже за счет более высокой стоимости.

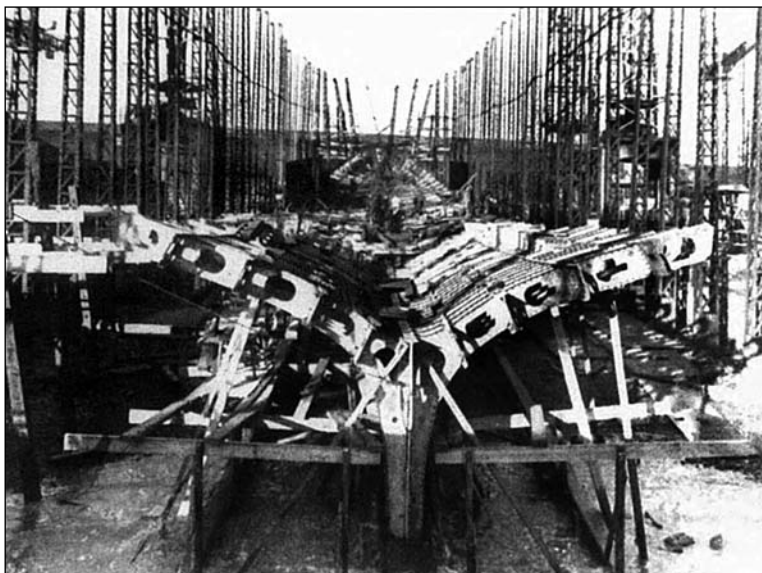
Броненосный крейсер «Жанна д'Арк», за свой характерный силуэт называемый не иначе как «Шеститрубная Жанна», после переоборудования в учебный корабль

Переломившийся крейсер «Эдгар Кинэ» на скалах у мыса Кап-Блан, январь 1930 г.



Стоимость постройки некоторых крейсеров (без вооружения)

«Duguay-Trouin»	93 387 тыс. франков	«Emile Bertin»	169 500 тыс. франков
«Lamotte-Picquet»	84 952 тыс. франков	«La Galissonniere»	179 500 тыс. франков
«Primauguet»	95 627 тыс. франков	«Jean de Vienne»	179 500 тыс. франков
«Pluton»	102 672 тыс. франков	«Georges Leygues»	187 264 тыс. франков
«Jeanne d'Arc»	133 742 тыс. франков	«Gloire»	185 404 тыс. франков

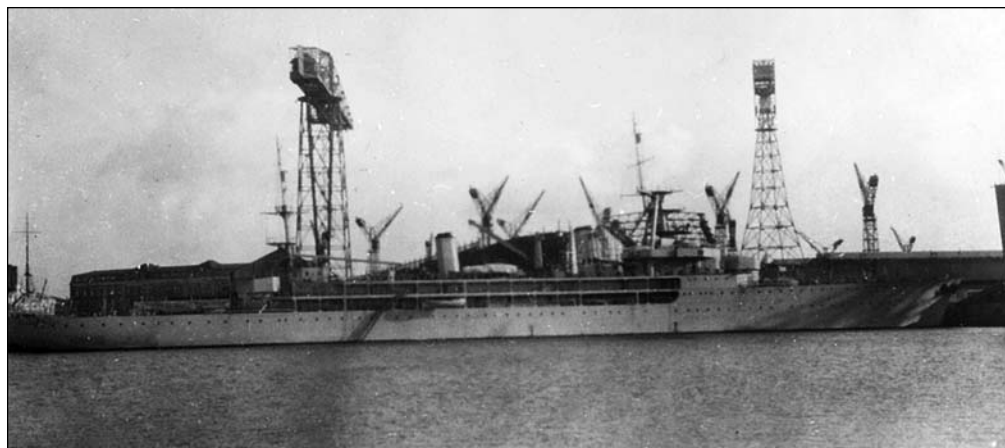


Начальная стадия набора корпуса «Жанны д'Арк» на стапеле в Сен-Назере, 31 декабря 1928 г.

Морской министр Жорж Лейг, принимая в расчет предложения парламентских комиссий, распорядился разработать новый проект. Водоизмещение увеличивалось до 6500 т, скорость – до 25 уз., дальность плавания – до 6000 миль. Вооружение должно было соответствовать крейсерам типа «Дюге-Труэн» и состоять из восьми 155-мм орудий, четырех 75-мм зениток и двух 550-мм торпедных аппаратов. Кроме того, предполагалось оснастить корабль двумя катапультами, а котлы перевести на только нефтяное отопление. Увеличивался и «учебный» потенциал: помещения рассчитывались на прием 150 курсантов и 20 офицеров-инструкторов.

Строительство крейсера было включено парламентской ассамблеей в программу 1926 г. (утверждена парламентом 4 августа 1926 г.), но утверждения правительством пришлось ждать до 22 марта 1928 г. Тендер на строительство выиграла частная компания «Ателье э Шантье де Сен-Назер-Пеное»; заказ был выдан 7 сентября и нотифицирован 8 октября 1928 г., хотя закладка киля на верфи в Сен-Назере состоялась еще 31 августа.

Как бы то ни было, старая «Жанна д'Арк» не могла оставаться в строю до ввода в строй нового крейсера, намеченного на 1931 г. За два года до этого ее вывели в резерв. В качестве временной меры Учебно-тренировочному центру был передан броненосный крейсер «Эдгар Кинэ», немногим более современный, чем «Шеститрубная Жанна». После законченного в октябре 1927 г. ремонта его срок службы был продлен на 8 лет. К сожалению, 4 января 1930 г. – в самом начале своей второй кампании в новом качестве – «Эдгар Кинэ» налетел на необозначенную на карте подводную скалу в окрестностях мыса Кап-Блан к востоку от Орана. Хотя человеческих жертв удалось избежать, корабль был потерян. Для обеспечения учебного процесса офицеры-стажеры курса 1928 г., прибывшие на стажировку в Брест 6 января 1930 г., были размещены на крейсерах «Дюкень», «Турвилль» и «Сюффрен», мало приспособленных для этой роли. Практика была закончена в июле, а уже в октябре Учебно-тренировочному центру был передан новый крейсер, унаследовавший от своего предшественника имя «Жанна д'Арк».



«Жанна д'Арк» у до-строечной стенки

Легкие крейсера нового поколения

В 1928 г. Морской генеральный штаб приступил к выработке требований ко второму поколению послевоенных крейсеров. Поскольку Франция оставалась колониальной державой, то, как и Великобритания, нуждалась в значительном количестве кораблей этого класса для защиты торговых путей. Однако их суммарный тоннаж находился под жестким диктатом Вашингтонского договора 1922 г. В итоге были приняты три основополагающих требования:

- практически полное отсутствие защиты, чтобы уложиться в стандартное водоизмещение 6000 т;
- применение новых турбин с перегревом пара для получения максимальной мощности;
- 152-мм орудия главного калибра, чтобы соблюсти требования будущих международных соглашений.

Несмотря на формальный отказ от строительства специализированных минных заградителей, начиная с 1929 г. будущий корабль, проектирующийся в качестве прототипа большой серии, в документах, подобно «Плутону», именовался «крейсером – минным заградителем водоизмещением 6000 т» (*croiseur de 6000 tonnes mouilleur de mines*).

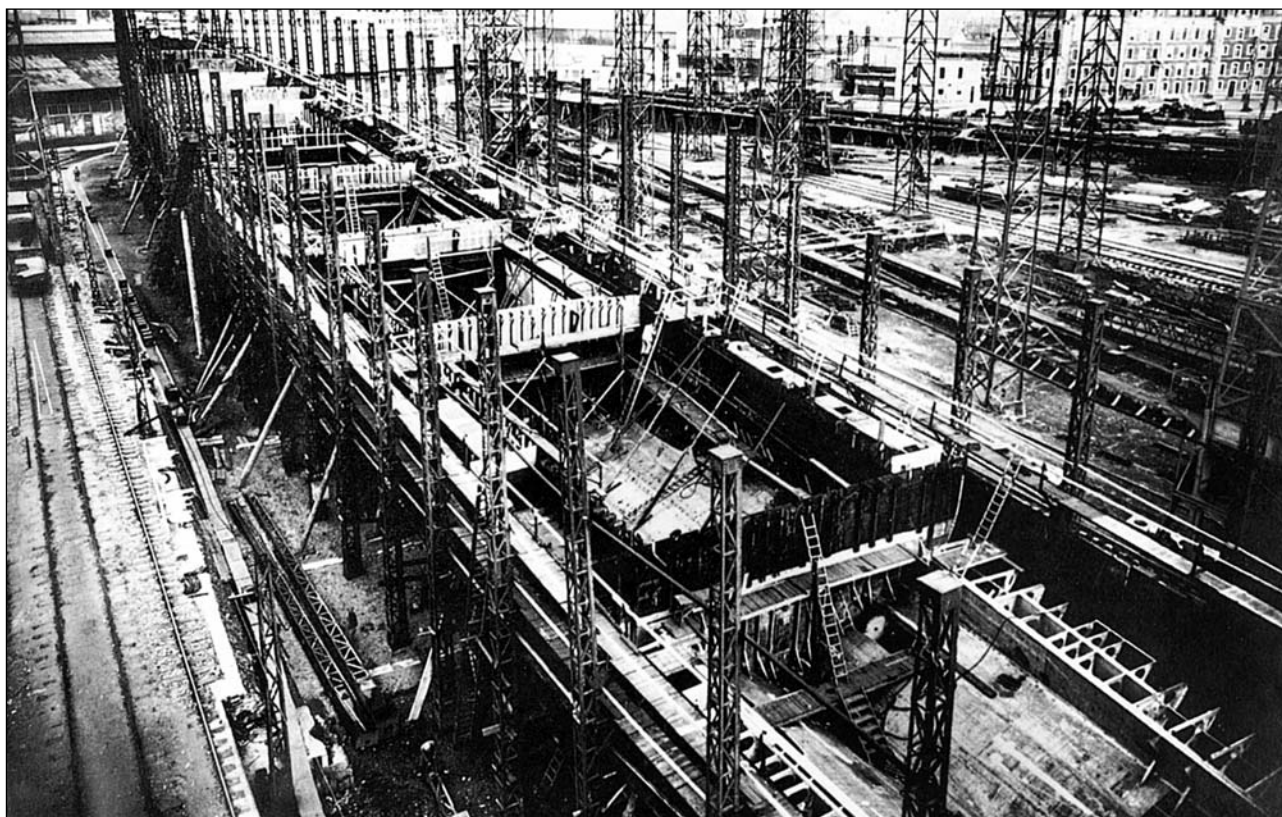
Проект разрабатывался Техническим отделом согласно заданию Морского министерства от 18 декабря 1928 г. Эскизный проект 1929 г. имел следующие характеристики:

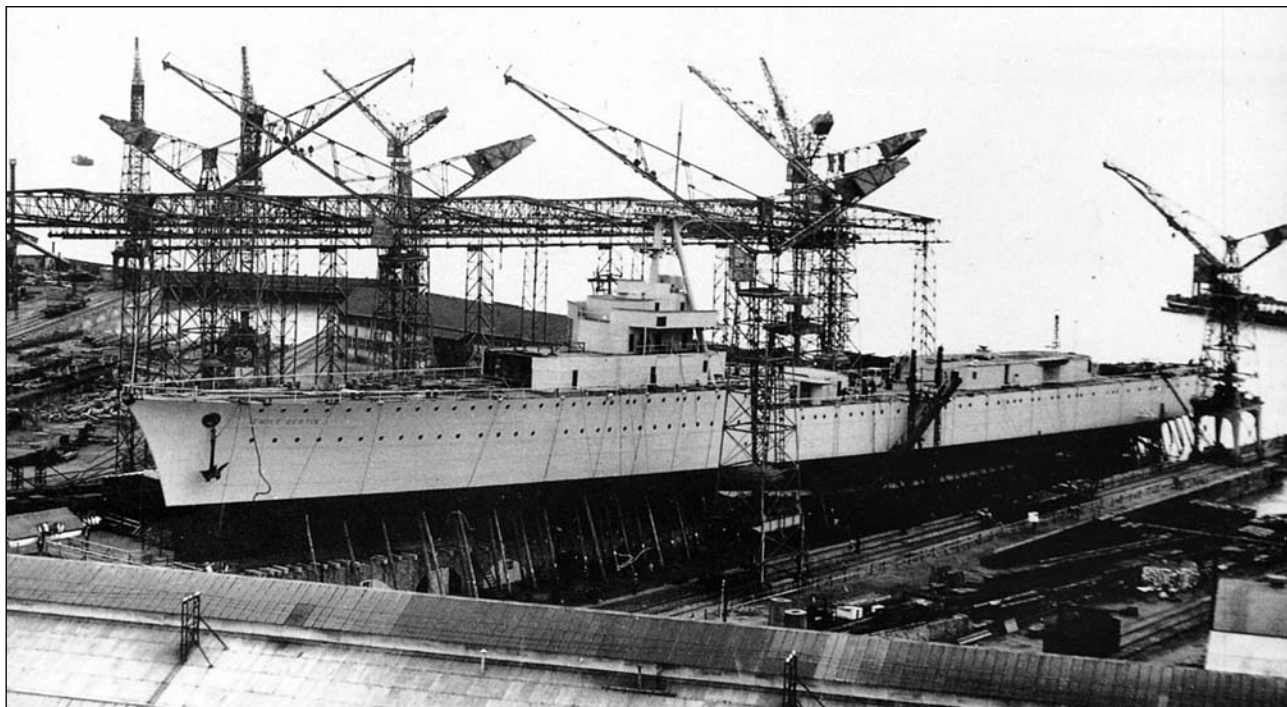
- стандартное водоизмещение – 5980 «длинных» тонн;
- нормальное водоизмещение – 6530 метрических тонн;
- длина – 177 м;
- мощность – 102 000 л.с. (4 вала);
- скорость при нормальном водоизмещении – 34 уз.;
- дальность плавания – 3000 миль 18-узловым ходом.

Под номером CL1 крейсер был включен в кораблестроительную программу 1930 г., утвержденную Парламентом 12 января 1930 г. Согласно условиям Лондонского договора от 22 апреля 1930 г., CL1 был отнесен к подклассу «В» и с этого времени обозначался в документах как «крейсер 2-го класса» (*croiseur de 2^{ème} classe*). 3 декабря решением морского министра Жака-Луи Дюмениля ему было присвоено наименование «Эмиль Бертэн» в честь выдающегося французского кораблестроителя конца XIX века.

Контракт на постройку крейсера был подписан 26 августа 1931 г. с обществом

**Легкий крейсер
«Эмиль Бертэн»
на стапеле
в Сен-Назере,
1 мая 1932 г.**





«Эмил Бертэн» на стапеле за день до спуска на воду, 8 мая 1933 г.

