

СЕРГЕЙ ТРУБИЦЫН

Тяжелые артиллерийские корабли



«ДЮНКЕРК» и «СТРАСБУРГ»

Невезучие флагманы французского флота



Сергей Трубицын

**Тяжелые
артиллерийские корабли
«Дюнкерк» и «Страсбург»**

**НЕВЕЗУЧИЕ ФЛАГМАНЫ
ФРАНЦУЗСКОГО ФЛОТА**



Москва
2015

УДК 623.8(44)“1939/42”
ББК 68.54
Т77

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

*Издательство выражает благодарность В. Гончарову
за неоценимую помощь в подготовке книги*

Трубицын, Сергей Борисович.
Т77 Тяжелые артиллерийские корабли «Дюнкерк» и «Страсбург» : невезучие
флагманы французского флота / Сергей Трубицын. — Москва : Эксмо :
Яуза, 2015. — 96 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-82205-8

«Два лучших корабля французского флота, значительно превосходящие «карманные линкоры» немцев» — так отзывался о тяжелых артиллерийских кораблях «ДЮНКЕРК» и «СТРАСБУРГ» Уинстон Черчилль.

При минимальном везении эти мощные линейные крейсера могли бы стяжать громкую славу — однако судьба была к ним беспощадна.

В июле 1940 года, после капитуляции Парижа, англичане решили, что риск сдачи французского флота немцам слишком велик, и нанесли удар по вчерашним союзникам, расстреляв их в военном порту Мерс эль Кебир. В этом бою «Дюнкерк» получил тяжелейшие повреждения — сначала от артиллерии главного калибра линейного крейсера «Худ», затем от торпедоносцев с британского авианосца «Арк Ройаль». А вот «Страсбургу» удалось с боем прорваться из смертельной ловушки. Однако злоключения французских моряков на этом не закончились...

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию о тяжелых артиллерийских кораблях «Дюнкерк» и «Страсбург» и их трагической судьбе. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 623.8(44)“1939/42”
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-82205-8

© Трубицын С.Б., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Глава I. Создание французских линкоров	5
Первые французские дредноуты	5
Новые проекты и Вашингтонская конференция	9
Проекты 1920-х годов	13
Проектирование линейных крейсеров в 23 333 тонны. Рождение «Дюнкерка»	16
Глава II Техническое описание кораблей типа «Дюнкерк»	19
Конструкция и оснащение кораблей	19
Модернизации кораблей	43
Приложения к главе II	46
Глава III. Боевая служба кораблей типа «Дюнкерк»	48
История создания и службы: «Дюнкерк»	48
История создания и службы: «Страсбург»	76
Общая оценка проекта	92
Литература	95

**Вид на надстройку и орудийные
башни линкора «Страсбург»**



Глава I. Создание французских линкоров

Первые французские дредноуты

«Географы сравнивают Францию с шестигранником, три стороны которого обращены к морю, а три другие к суше. Все драмы французской истории проистекают из этого дуализма», – пишут Пьер Офан и Жак Мордаль в своей истории французского флота во Второй мировой войне.

Военный флот Франции, созданный при Людовике XIII кардиналом Ришелье, к началу XX столетия имел долгую историю, в которой были как славные победы, так и оглушительные поражения. В это время он являлся мощной силой, которая могла быть использована с шансами на успех даже против Великобритании. Но по иронии судьбы в начале XX века Англия и Франция стали союзниками, а основным их противником оказалась Германия. Французская республика не забыла событий 1870 года, проигранную войну, провозглашение Германской империи в Версале и выплату немцам огромной контрибуции. Французское общество требовало реванша – но в войне с Германией сильный флот был не нужен, основную тяжесть будущей войны должна была вынести сухопутная армия.

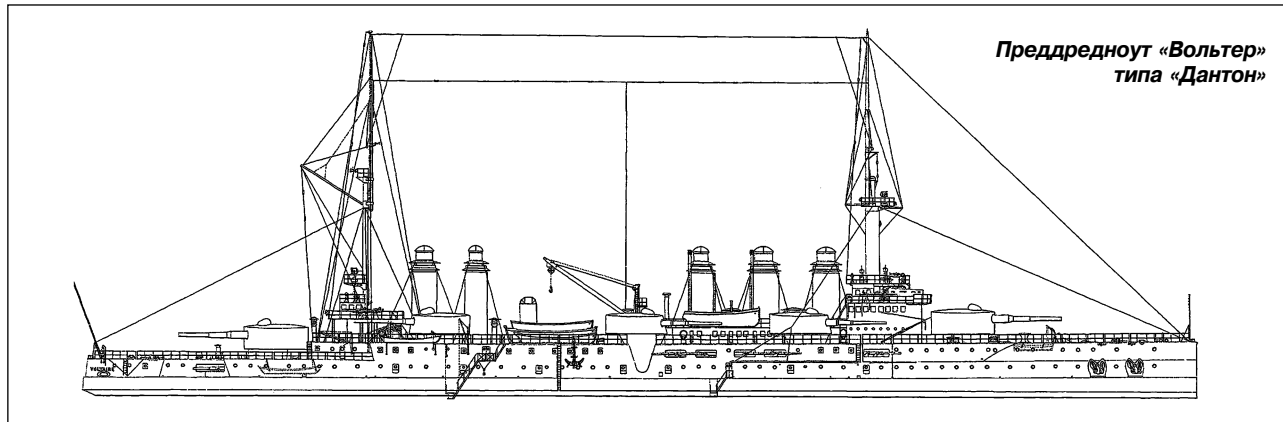
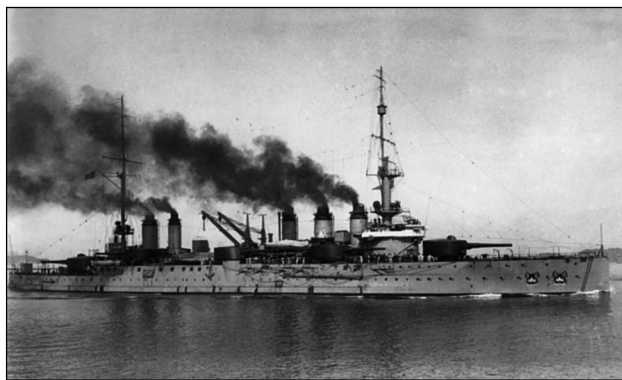
Поэтому в начале XX века денег на флот стали выделять меньше. Большая часть бюджетного пирога доставалась армии. Именно поэтому Франция с опозданием вступила в «дредноутную гонку». Во время формирования Антанты главной зоной ответственности французского флота стало Средиземное море, а основными противниками – итальянский и австро-венгерский флоты. При этом адмиралы Третьей республики делали все возможное, чтобы не заметить, что эти два флота тоже готовятся к смертельной схватке между собой.

В месяц спуска «Дредноута» для французского флота была заложена серия из шести эскадренных броненосцев типа «Дантон». Это были классические корабли преддредноутного типа со вполне «линкорным» полным водоизмещением в 19 450 тонн, четырьмя 305-мм орудиями в концевых башнях и двенадцатью 240-мм орудиями в шести двухорудийных башнях по

бортам. Интересно, что на стадии проекта обсуждалась идея единого калибра: двадцать 240-мм орудий в десяти (!) башнях. Поясная броня достигала 270 мм,



Преддредноуты типа «Дантон»: головной корабль серии в постройке (вверху) и «Дидро» после вступления в строй (внизу)



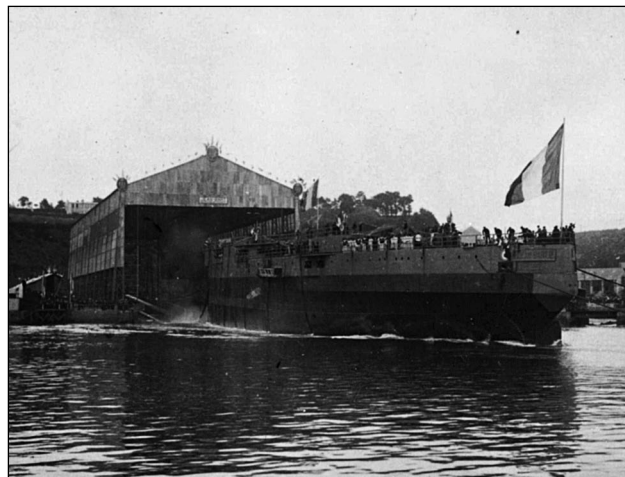
Преддредноут «Вольтер» типа «Дантон»

общая толщина палуб – 92 мм. Корабли уже были оснащены турбинными силовыми установками, при проектной мощности в 22 500 л.с. обеспечивавшими скорость до 20 узлов. Увы, к моменту вступления всей серии в строй в 1911 году корабли уже морально устарели...

При этом они на долгое время заняли все стапельные места, и на них было потрачено большое количество денег – каждый корабль стоил около 55 миллионов франков. Поэтому первая французских серия линкоров дредноутного типа была начата постройкой только в конце 1910 года – когда освободились стапеля после «Дантонов» (спущенных на воду в 1909 году), а в состав флота 4 линкора типа «Курбе» вошли в 1913–1914 годах.

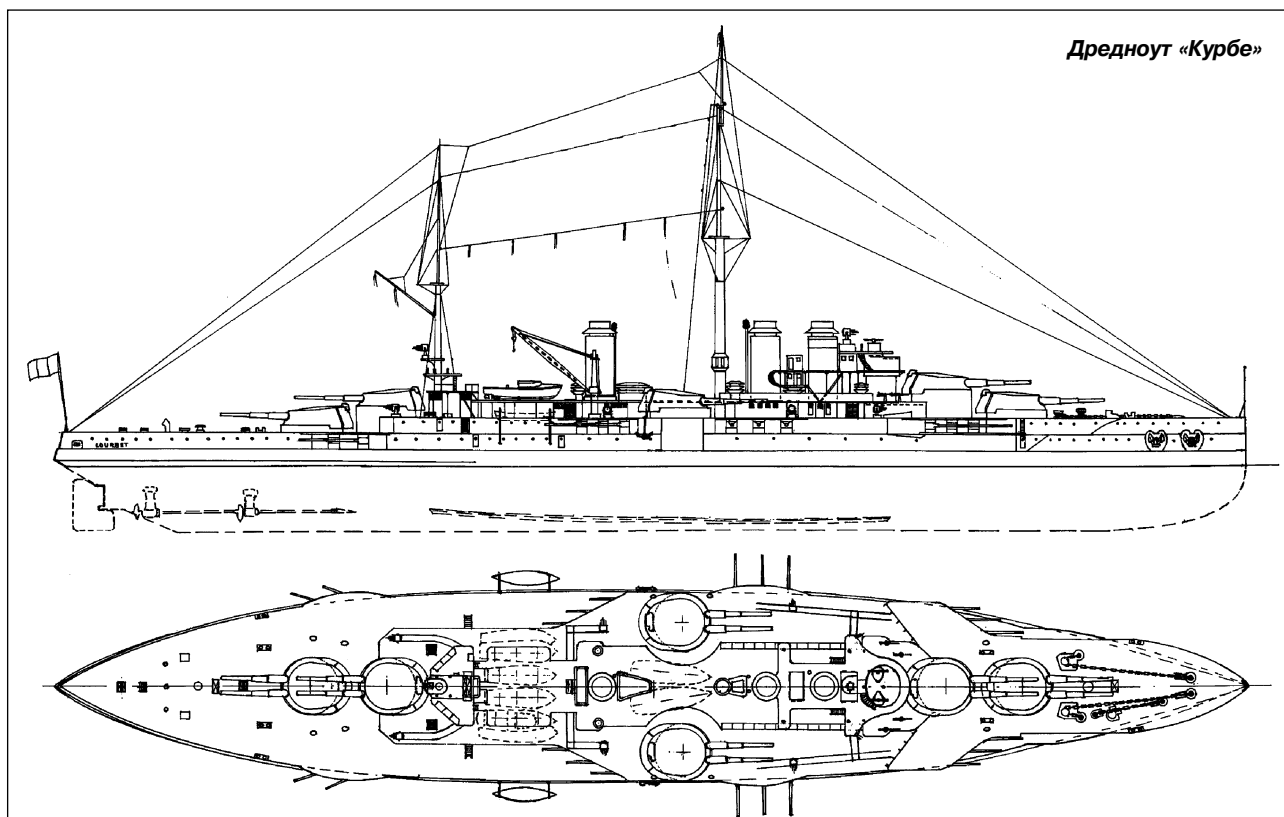
Это были типичные ранние дредноуты с двенадцатью 305-мм орудиями в шести башнях: четыре линейно-возвышенно в диаметральной плоскости и еще две побортно в центре корпуса. Первоначально проект представлял собой всего лишь незначительно улучшенный «Дантон» – с увеличением противоминного калибра с 75 до 100 мм и установкой его в бронированном (100 мм) каземате вместо небронированного. Лишь в ноябре 1907 года морской министр Гастон Томсон предложил разработать также вариант броненосца с единым калибром – 240, 274 и 305 мм. Именно этот дополнительный вариант «В», разработанный в 1908 году, и лег в основу окончательного проекта, утвержденного в конце 1909 года.

Интересно, что одновременно Технический отдел Морского министерства (*Service Technique des Constructions et Armes Navales*) в инициативном по-



Спуск на воду дредноута «Жан Бар» типа «Курбе»

рядке разработал третий вариант линкора с размещением артиллерии главного калибра в пяти башнях вместо шести – концевые должны были стать трехорудийными, третья двухорудийная размещалась в центре корпуса. Таким образом бортовой залп увеличивался на два орудия. Одновременно было предложено увеличить противоминный калибр до 138 мм – это предложение в итоге вошло в окончательный проект. Сам же мотив отказа Морского Совета от варианта с трехорудийными башнями был очень интересным: адмиралы заявили о недопустимости риска выхода из



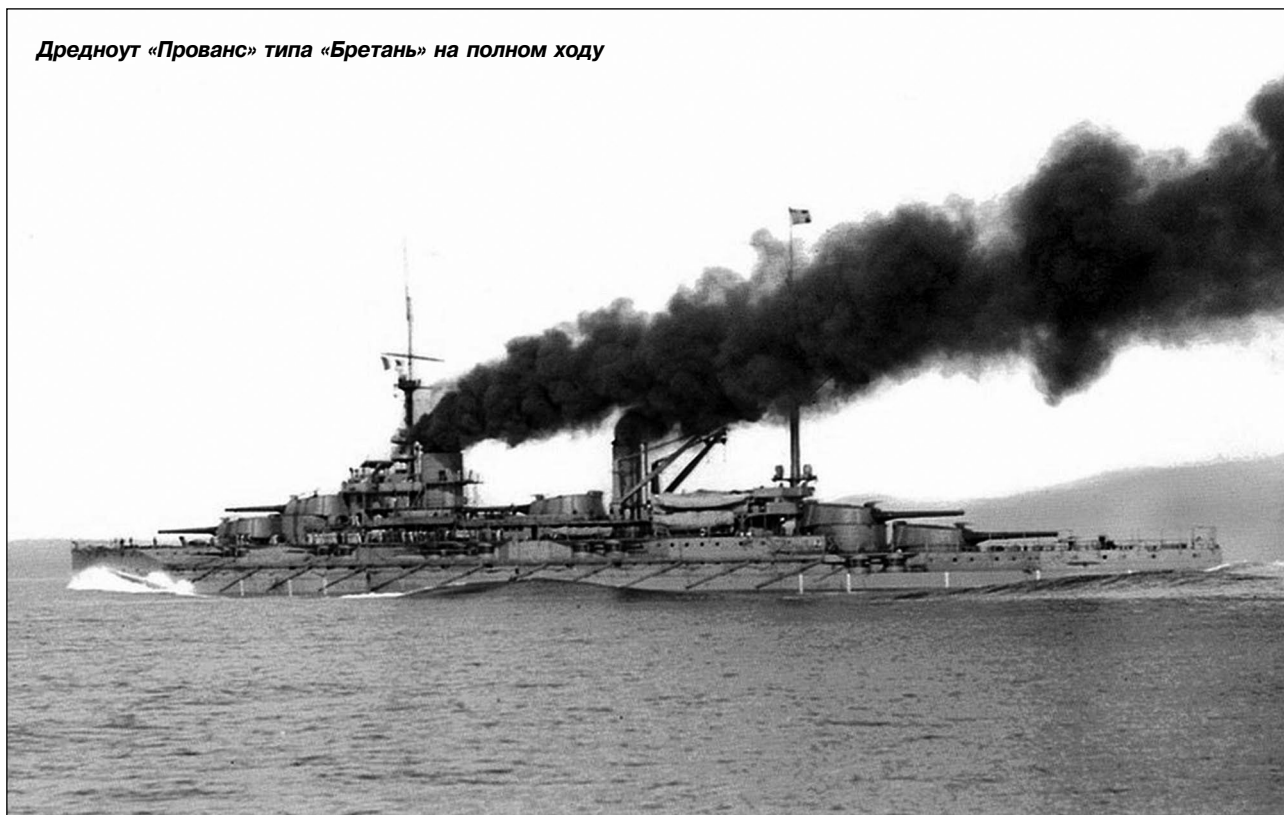


Дредноут «Курбе» вскоре после вступления в строй

строю при одном удачном попадании не двух, а сразу трех орудий. На фоне принятого вскоре решения о переходе сразу к четырехорудийным башням эта позиция смотрится парадоксально.

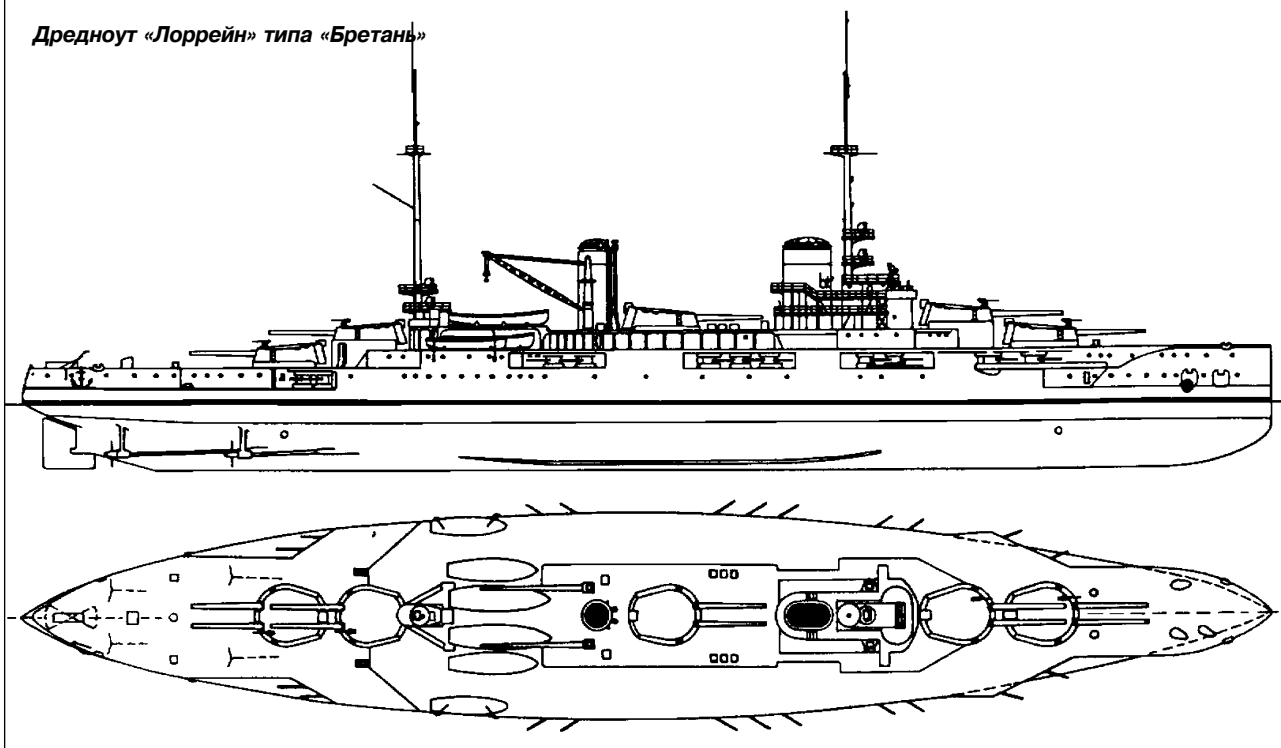
Надо признать, что новые корабли строились очень быстро – возможно, здесь сказалось сходство конструкции с предыдущей серией броненосцев. Если у «Дантонов» от закладки до вступления в строй прошло в среднем 3,5 года, то линкоры типа «Курбе» строились от 33 до 38 месяцев. К началу Первой мировой войны все четыре первых французских дредноута уже находились в строю.

Тем временем в 1912 году была заложена новая серия из трех линкоров типа «Бретань», уже оснащенных десятью 340-мм орудиями. Первоначально такие орудия предполагалось поставить уже на второй паре линкоров типа «Курбе» – но на 1910 год эти артиллерийские системы существовали только в проекте, и сразу стало ясно, что ожидание их готовности существенно замедлит вступление кораблей в строй. Затем выявилась еще одна проблема: 305-мм двухорудийная башня весила 970 тонн, а 340-мм – уже 1200 тонн и имела заметно большие размеры, так что их побортное размещение становилось невозможным. Поста-



Дредноут «Прованс» типа «Бретань» на полном ходу

Дредноут «Лоррейн» типа «Бретань»



вить шесть башен в длину тоже было нельзя: выяснилось, что все французские доки и стапели не позволяют строить корабли длиннее, чем «Курбе» (166 м). Кроме всего прочего, это не позволяло обеспечить французским линкорам длинный полубак, что обусловило их плохую мореходность.

В итоге новый линкор получил пять башен главного калибра – четыре линейно-возвышенно в оконечностях, и одну в центре корпуса, между дымовыми трубами. В остальном он имел практически те же размеры

и характеристики, что и предшественник, но за счет отказа от размещения башен побортно оказался даже на метр уже – 26,9 вместо 27,9 м. Все три корабля были заложены в мае–августе 1912 года и вступили в строй в 1915–1916 годах. Сроки постройки колебались от 28 до 47 месяцев.

Такова вкратце история законченных постройкой французских дредноутов Первой мировой. Для своего времени они были достаточно мощны, но имели два существенных недостатка: слабую защиту и недостаточную дальность артиллерии. Даже перед Первой мировой войной французские моряки все еще предполагали, что артиллерийские бои линейных флотов будут вестись на средних дистанциях – 60–70 кабельтовых. Поэтому даже новейшие линкоры оснащались дальномерами с базой всего 2,74 м, а угол возвышения 340-мм орудий линкоров типа «Бретань» составлял всего 12°, обеспечивая дальность стрельбы в 80 кабельтовых. Лишь в 1917 году на линкоре «Лоррейн» угол возвышения орудий увеличили до 18°, что позволило довести дальность стрельбы до 97 кабельтовых. После войны на всех кораблях типа «Бретань» угол возвышения орудий главного калибра довели до 23°, что позволило им вести огонь уже на 136 кабельтовых.

Что же касается защиты, то в ходе Первой мировой войны французским линкорам не довелось участвовать в морских боях. Зато в черный для французского флота день 3 июля 1940 года, в ходе операции «Катапульт», стоявший в Мерс-эль-Кебире «Бретань» получил три 381-мм снаряда с английских линкоров «Ривендж» и «Худ». На нем взорвались кормовые погреба главного калибра и боезапас 138-мм противоминной батареи, через 13 минут после открытия огня корабль перевернулся и затонул.



Вид на кормовые башни главного калибра дредноута «Лоррейн» типа «Бретань», 1916 г.

Новые проекты и Вашингтонская конференция

Понимая, что флот постепенно теряет своё значение, его руководство разработало новый план строительства морских сил. Он был датирован 30 марта 1912 года. К 1920 году численность сил открытого моря должны были стать следующей:

- 28 линкоров;
- 10 скаутов;
- 52 эскадренных миноносца.

Но это вовсе не значило планов строительства 28 линкоров. В указанном числе были учтены 11 эскадренных броненосцев трех последних серий – это были два корабля типа «Републик», три типа «Демократи» и шесть совсем новых преддредноутов типа «Дантон» (вступили в строй в 1911 году), а также четыре дредноута типа «Курбе».

Дальнейшие планы развития флота были следующими:

- в 1912 году закладывались 3 линейных корабля «Бретань»;
- в 1913 году – 2 линейных корабля типа «Норманди»;
- в 1914 году – 2 линкора типа «Норманди»;
- в 1915 году – 4 линейных корабля типа «Лион»;
- в 1917 году – 2 линейных корабля нового типа.

Но этот план остался на бумаге. В 1914 году началась Первая мировая война, в которой Франция стала одним из главных действующих лиц. Врагом были оккупированы самые промышленно развитые департаменты. Все ресурсы Франции пошли на удовлетворения нужд сухопутного фронта, а строительство флота было практически заморожено. С большим трудом, используя предвоенные заделы, в 1915–1916 годах удалось ввести в строй три линейные корабли типа «Бретань». Линкоры типа «Норманди», заложенные в 1913–1914 годах, так и не были достроены до конца войны, хотя первые четыре корпуса удалось спустить на воду, а последний к концу 1918 года так и оставался на стапеле. Эти сверхдредноуты являлись дальнейшим развитием типа «Курбе», но при почти таком же водоизмещении несли более мощный пояс и двенадцать 340-мм орудий вместо десяти. Такого улучшения характеристик удалось достигнуть путем размещения главного калибра не в двух-, а в четырехорудийных башнях – по два орудия в люлке. Линкоры следующего типа, «Лион», должны были нести целых шестнадцать 340-мм орудий: такого количества стволов главного калибра не имел более ни один линкор мира. Строительство этих кораблей так и не началось, но идея четырехорудийной башни запала в умы французских проектировщиков... Линкоры типа «Норманди» планировалось достроить после войны, но произошло непредвиденное.

С окончанием Первой мировой войны ожидался очередной раунд гонки военно-морских вооружений, основными участниками которого на этот раз были Соединенные Штаты, Япония и Великобритания. Но почти сразу же стало ясно, что даже разбогатевшие на войне США не смогут потянуть постройку нового поколения сверхдредноутов. Поэтому американский государственный секретарь Чарльз Эванс Хьюз предложил собрать конференцию заинтересованных держав. В повестку конференции были включены два вопроса: урегулирование дальневосточных проблем и ограни-

чение военно-морских вооружений. Среди участников была и Франция.

В рамках данной работы мы не будем рассматривать проблемы тихоокеанского урегулирования, не будем также подробно описывать ход конференции, которая проходила с 12 ноября 1921 года по 6 февраля 1922 года. На ней было достигнуто соглашение о том, что французский линейный флот (включая сюда авианосцы) по водоизмещению будет уравнен с итальянским и составит 35% от английского или американского. Таким образом, «Марине Национале» мог иметь в своем составе до 10 линейных кораблей общим водоизмещением 22 1170 тонн. Сюда вошли «Бретань», «Лоррейн», «Провенс», «Курбе», «Франс», «Жан Бар», и «Пари», а также три эскадренных броненосца преддредноутного типа: «Кондорсэ», «Дидро» и «Вольтер». Головной корабль этого типа, «Дантон», был потоплен во время войны немецкой подводной лодкой U 64, а «Мирабо» французы умудрились потерять и вовсе глупо: во время интервенции в Советскую Россию 13 февраля 1919 года он выскочил на камни у Севастополя, и снять его удалось только в апреле, после демонтажа части брони (свыше тысячи тонн) и носовой 305-мм башни. В конце апреля после заделки пробоин в Северном доке Севастополя корабль был уведен на буксире броненосца «Жюстис» во Францию, но более не восстанавливался. Два года он использовался как блокшив, после чего исключен из состава флота. В том же 1921 году был исключен и находившийся в резерве «Верньо».

По решению Вашингтонской конференции все корабли типа «Норманди» должны были быть разобраны. Единственным исключением стал «Беарн», который было разрешено достроить как авианосец. Принимая во внимание отсутствие в составе французского флота новых линейных кораблей, Франции было разрешено построить три новых линкора стандартным водоизмещением до 35 000 тонн. Но воспользоваться этим правом республика не смогла – начался мировой экономический кризис.

Срок службы существующих линейных кораблей был определен в 20 лет. Было также ограничено водоизмещение крейсеров и калибр их артиллерии. Легкие силы флота под действия соглашения не подпадали. Также договор не касался сухопутной армии.

Руководство французского флота понимало, что противостоять великим морским державам Франция не сможет, но борьба на море с наиболее вероятным противником, Италией, была ей вполне под силу. Флот этой средиземноморской страны имел три столь же престарелых дредноута. Тем временем французские конструкторы разрабатывали планы модернизации линейных кораблей, а заводы воплощали их в металл. Основными направлениями модернизации были улучшение мореходных качеств, увеличение дальности стрельбы орудий, установка новых приборов управления стрельбой. На линкорах усиливалась зенитная артиллерия. Некоторые изменения вносились в конструкцию главной энергетической установки.

К сожалению, во время модернизации так и не было уделено должное внимание усилению бронирования

палуб и подводной защиты. Работа в этом направлении была признана слишком трудоёмкой из-за слишком большого объема корпусных работ, к тому же при этом линкоры требовалось вывести из состава флота на весьма длительный срок.

Поэтому куда более важным направлением развития французского флота стало строительство новых крейсеров, эсминцев и подводных лодок. Что же касается линкоров, то вскоре после заключения Вашингтонского соглашения в морском министерстве был произведён анализ возможных угроз, и предпринята попытка ответить на вопрос: какие линейные корабли нужны Республике?

Для Франции жизненно важными были два морских пути: на Дальний Восток, связывающий метрополию с колониями в Юго-Восточной Азии, и через Средиземное море, связывающий Францию с североафриканскими колониями. И там, и там коммуникациям могли угрожать вражеские тяжёлые крейсера: на Дальнем Востоке – японские, в Средиземном море – итальянские. В итоге было решено, что квоту, полученную на Вашингтонской конференции, лучше всего израсходовать на строительство не линкоров, а «суперкрейсеров». Так начался путь к «Дюнкерку».

Линкоры типа «Норманди»

По программе 1913 года французский флот должен был пополниться новыми сверхдредноутами типа «Норманди», ставшими дальнейшим развитием типа «Бретань». Сначала к постройке было запланировано четыре таких корабля, два заложены в апреле, и два – в октябре 1913 года. Но чуть позже, в январе 1914 года, был заложен и пятый, «Беарн»: так, чтобы дредноуты можно было объединить в три дивизии по четыре корабля. Контрактная стоимость каждого корабля (без вооружения) определялась в 57,165 миллионов франков – сверхдредноуты получались не сильно дороже броненосцев типа «Дантон».

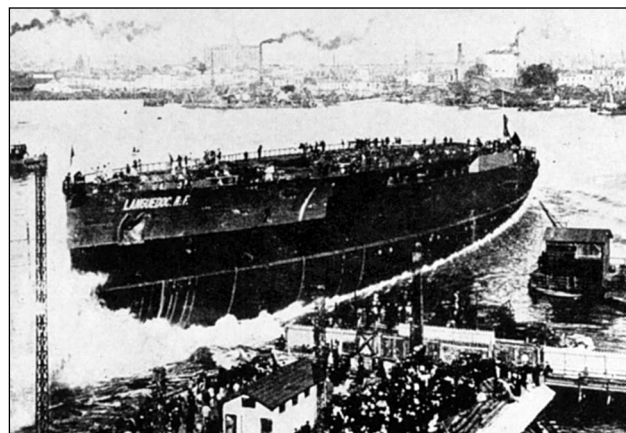
Во время проектирования новых линейных кораблей конструкторы применили множество оригинальных технических решений. Отчасти они были вынужденными: как уже упоминалось выше, французские верфи имели жесткое ограничение по размерам строящихся кораблей. В итоге максимальную длину корпуса удалось увеличить на десять метров – до 176,4 м, ширина осталась прежней – 27 м. Полное водоизмещение выросло на 1700 тонн – до 25 230 тонн, бронирование пояса было усилено до 300 мм.

А вот чтобы разместить двенадцать 340-мм орудий, пришлось потрудиться. Уже предварительные проекты, исполненные по заказу Главного Кораблестроительного управления флота (*Directeur Central des Constructions Navales*), оснащались двумя двухорудийными и двумя четырехорудийными башнями. В дальнейшем четырехорудийные башни стали фирменным знаком французских линкоров; на кораблях других стран они появлялись лишь в предварительных проектах и никогда не воплощались в металле. В дальнейшем стало ясно, что такие башни дают существенную экономию веса: двухорудийная башня весила 1200 тонн, а четырехорудийная – 1500 тонн; кроме того, размещение вооружения в таких башнях позволяло сократить длину цитадели и облегчить оконечности корабля для лучшей мореходности.

В итоге новый проект получил три башни – одну в носу, одну в корме и одну в центральной части, с превышением над кормовой. Противоминная артиллерия размещалась в казематах и состояла из двадцати четырех 138-мм орудий, сгруппированных в трехорудийные плутонги. Впервые во французском флоте корабль получил конструктивную защиту, образованную 30-мм продольной противоторпедной переборкой. Внутреннее пространство между переборкой и бортом в свою очередь разделялось еще одной переборкой на две камеры: внешняя образовывала камеру расширения, а внутренняя была разделена поперечными переборками на угольные бункеры. Правда, общая глубина конструктивной защиты составляла всего три метра с каждого борта.

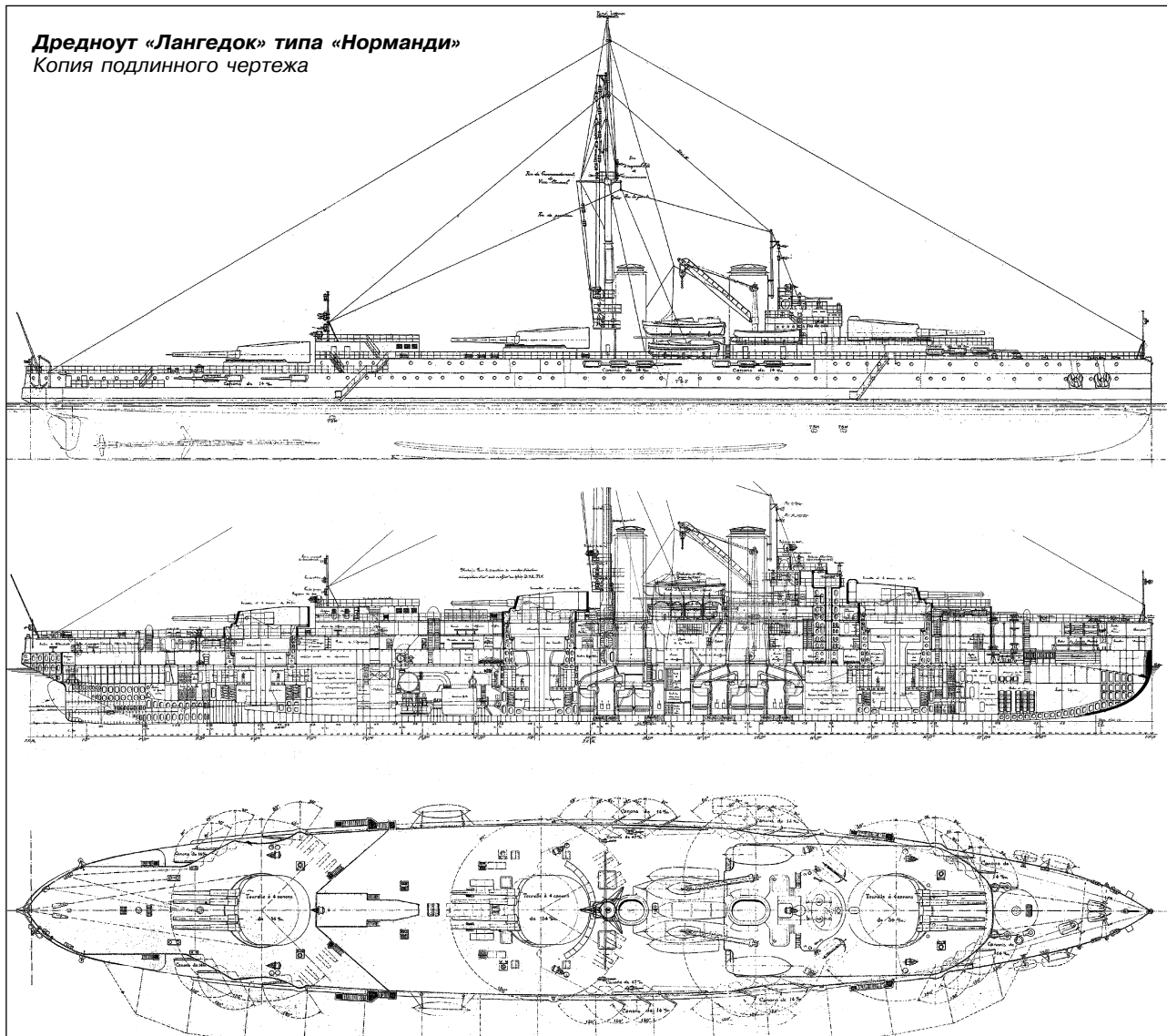
А вот главная энергетическая установка новых линейных кораблей стала шагом назад, представляя собой комбинацию паровых машин и турбин. Это было сделано по причине низкой экономичности тогдашних турбин прямого действия: паровые машины предполагалось использовать для крейсерского хода, а турбины использовались только на полном ходу. Лишь последний корабль серии, «Беарн», получил чисто турбинную установку. Тем не менее общая мощность машин увеличилась и составила 40 000 л.с., из которых 32 000 л.с. составляли турбины, напрямую работающие на внутренние валы, и 8000 л.с. – паровые машины, работавшие на внешние валы. Силовая установка была четырехвальная, винты имели разный диаметр и число лопастей: внутренние – трехлопастные, диаметром 3,4 метра, внешние – четырехлопастные, диаметром 5,2 м. Проектная скорость составляла 21,5 узла; предполагалось, что при форсировании машин до 45 000 л.с. она достигнет 22 узлов.

В целом проект линкоров типа «Норманди» вполне соответствовал эпохе: вступившие в строй к концу войны американские линкоры типа «Пенсильвания» и японские линкоры типа «Фусо» имели такую же скорость и несли то же количество орудий, правда, несколько большего калибра – 356 мм вместо 340 мм. Американские корабли имели несколько более толстую броню – но, в отличие от французов, они бронировали только цитадель. Зато французский проект был на целых 5 тысяч тонн легче японского и амери-



Спуск на воду дредноута «Лангедок» типа «Норманди»

Дредноут «Лангедок» типа «Норманди»
Копия подлинного чертежа



канского: сказалась необходимость экономии водоизмещения, причем не по политическим, а по чисто техническим причинам.

К сожалению, после начала Первой мировой войны строительство кораблей замедлилось. Все имевшиеся

ресурсы уходили на нужды сухопутной армии. К лету 1915 года четыре первых корабля были спущены на воду, но вскоре их достройка затормозилась в степени готовности чуть больше половины. Часть уже готовых конструкций (артиллерия, броня, котлы) были ис-

Название	Верфь-строитель	Заложен	Спущен на воду	Дата вступления в строй по плану	Судьба
«Норманди»	«Ателье ет Шантье де ля Луар» (Сен-Назер)	18.04.1913	19.10.1914	03.1916.	Разобран в 1924–1925 гг.
«Лангедок»	«Форж э Шантье де ля Жиронде» (Бордо)	18.04.1913	1.05.1915	03.1916	Работы по разборке начались в июне 1929 г..
«Фландре»	Брестский Арсенал	01.10.1913	20.10.1914	06.1916	Работы по разборке начались в октябре 1924 г.
«Гасконь»	Лорианский Арсенал	01.10.1913	12.09.1914	06.1916	Разобран в 1923–1924 гг.
«Беарн»	«Форж э Шантье де ля Медитерране» (Ла-Сейн)	10.01.1914	15.04.1920	1917 год	Достроен и вступил в строй 01.05.1928 как авианосец

пользованы для сухопутной армии или для достройки малых кораблей.

После окончания войны какое-то время обсуждались планы достройки линейных кораблей по несколь-

Основные тактико-технические элементы линкоров типа «Норманди»

Водоизмещение проектное: 23 500 (нормальное), 25 230 тонн (в полном грузу).

Размерения: длина – 170,6 м между перпендикулярами и 176,6 м наибольшая; ширина – 27 м; осадка максимальная – 8,65 м.

Силовая установка: две паровые четырехцилиндровые машины на внутренних валах и две турбины прямого действия на внешних валах. На линейных кораблях «Норманди» и «Фландр» ставились турбины системы Парсонса, на «Гаскони» – типа «Рато-Бретань». На «Лангедоке» должны были установлены турбины «Шнейдер-Зёлли». На последнем корабле серии, «Беарне», устанавливались четыре турбины Парсонса. Пар для турбин и паровых машин должны были вырабатывать 28 паровых котлов смешанного угольно-нефтяного отопления; единственным исключением стал «Беарн», где число котлов было меньше – всего 21. Котлы тоже были разных систем: «Норманди» и «Гаскони» оснащались котлами типа «Гюйо де Тамплль», «Лангедок» и «Фландр» – котлами Бельвиля. На «Беарне» стояли котлы Никлосса. Проектная мощность турбин составляла 32 000 л.с., паровых машин – 8000 л.с., проектная скорость хода – 21,5 узла. Максимальный запас топлива – 2800 тонн угля и 300 тонн нефти. Проектная дальность плавания – 6600 миль на скорости 12 узлов, 3375 миль на 16 узлах (только под паровыми машинами) и 1800 миль на максимальном ходу с использованием всех механизмов.

Бронирование. Главный пояс толщиной 300 мм в средней части и 120–180 мм в оконечностях, верхний пояс по цитадели толщиной 240 мм, выше него – 160-мм каземат. Верхняя и нижняя броневые палубы имели толщину по 50 мм, скосы нижней палубы – 70 мм. Барбеты башен главного калибра имели толщину 284 мм, сами башни несли 340-мм лоб, 240-мм стенки и 100-мм крышу. Боевая рубка была толщиной 300 мм. В общей сложности на броню приходилось 7637 тонн или около трети от водоизмещения корабля.

Вооружение: двенадцать 340-мм орудий длиной в 45 калибров в трех башнях (по 100 снарядов на орудие), двадцать четыре 138,6-мм орудия длиной 55 калибров, шесть 47-мм зенитных орудий и шесть 450-мм подводных торпедных аппаратов.

Экипаж: 1203 человека (в том числе 22 вольнонаемных служащих и 18 музыкантов); предусматривалась возможность размещения адмирала со штабом соединения.

ко изменённому проекту, но после подписания Францией Вашингтонских соглашений от достройки пришлось отказаться. Все недостроенные корпуса пошли на слом, лишь так и не спущенный во время войны на воду «Беарн» удалось сохранить, перестроив в авианосец. Он был спущен на воду 15 апреля 1920 года, но перестройка на плаву крайне затянулась. В итоге первый и единственный авианосец довоенного французского флота был принят в строй только 1 мая 1928 года.

Линкоры типа «Лион»

Корабли этого типа должны были стать дальнейшим развитием линкоров типа «Норманди» с увеличением размеров и водоизмещения. К августу 1914 года успели выдать лишь заказы и присвоить названия. Ни один из линейных кораблей этого типа заложен не был.

Название	Верфь-строитель
«Лион»	«Ателье эт Шантье де ля Луар Пено» (Сен-Назер)
«Дюкенъ»	Брестский Арсенал
«Лиль»	«Форж э Шантье де ля Медитеране» (Ла-Сейн)
«Турвилль»	Лорианский Арсенал

Основные тактико-технические элементы линкоров типа «Лион»

Водоизмещение полное: 29 000 тонн.

Размерения: длина между перпендикулярами 190 м, наибольшая 194,5 м; ширина 29 м; осадка 9,2 м.

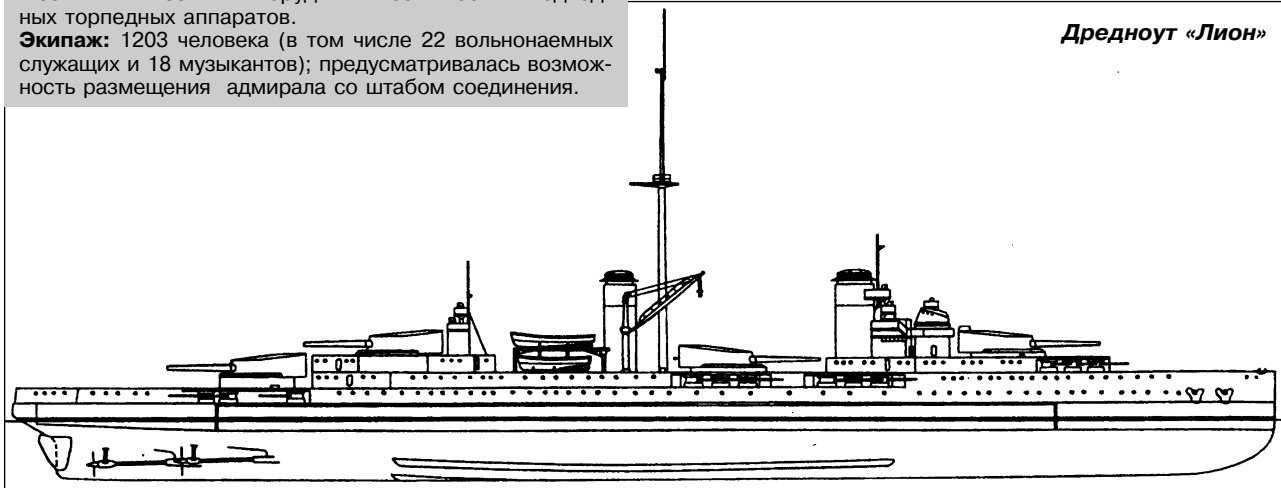
Силовая установка: 2 паровые машины и 2 турбины агрегата. Мощность механизмов – 43 000 л.с., проектная скорость – 23 узла.

Бронирование в целом повторяло проект линкоров типа «Норманди». Наиболее существенными отличиями было увеличение толщины верхней палубы и усиление бронирования казематов.

Вооружение: шестнадцать 340-мм орудий в четырех башнях, двадцать четыре 138-мм орудия, некоторое число 40-мм или 47-мм зенитных орудий, шесть подводных торпедных аппаратов.

Экипаж: численность не определялась.

Дредноут «Лион»



Проекты 1920-х годов

Проект «Navire de Ligne de 17 500 т»

В 1926 году начальник Морского Генерального штаба адмирал Анри Салон (*Salaun*) направил фирме «Сервис Техник Навале» (STCN) запрос о возможности создания тяжелого артиллерийского корабля стандартным водоизмещением 17 500 тонн, со скоростью и вооружением, достаточным для уничтожения тяжелых крейсеров первого поколения. В ответном письме сообщалось, что длина подобного корабля будет равна 205 м, а ширина составит 24,5 м. Скорость корабля должна была достигать 35 узлов при ориентировочной мощности механизмов в 180 000 л.с. Предполагалось, что корабль получит новые котлы, типа «Гюйо де Тампль» числом от 8 до 12. Бронирование планировалось следующее: пояс толщиной 150–180 мм и палуба до 75 мм.

Главный калибр состоял из восьми 305 мм орудий, размещенных в двух четырехорудийных башнях в носовой части, бронирование рассчитывалось на защиту от 203-мм бронебойных снарядов тяжелых крейсеров. Известно, что на эти корабли должны были устанавливаться новые образцы вооружения, среди которых были 90-мм зенитные орудия обр. 1926 года, 37-мм зенитные автоматы обр. 1925 года, а также новая система управления огнем «Сен-Шамон-Гранат». Планировалось строительство четырех кораблей, два из которых должны были быть заказаны в 1927 году, саму постройку предполагалось начать в 1930 или 1931 годах. Заказ второй пары намечался на 1929 год, строительство должно было начаться в 1932–1933 годах.

Но работы по этим кораблям не вышли за рамки предэскизного проекта. Рассматривались они как классические линейные крейсера, в случае итало-французской войны они должны были осуществлять стратегическую разведку для французского линейного флота, который хотя и был устаревшим, но численно превосходил вероятного противника.

В отказе от продолжения работ над этими весьма интересными кораблями сыграли свою роль финансовые факторы, а также появление новых весьма опас-

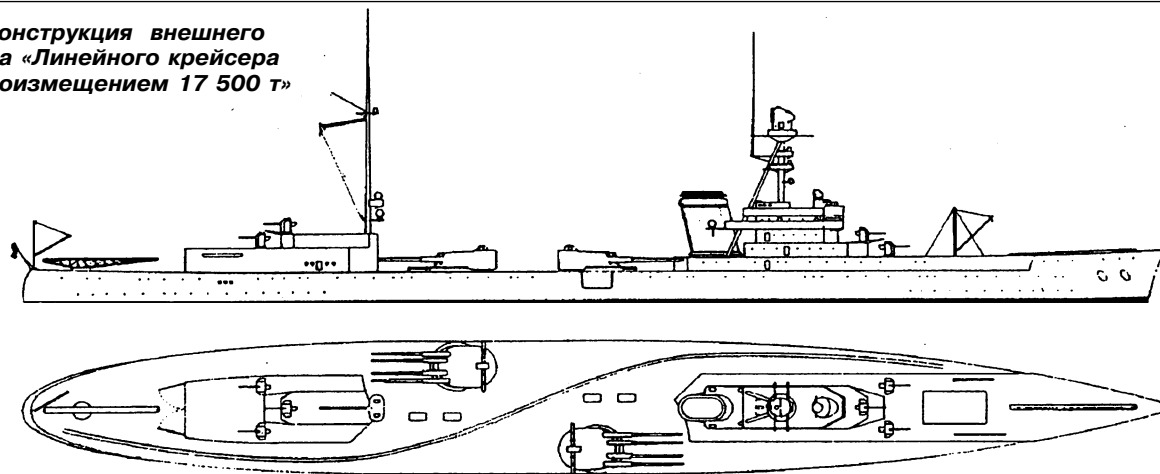
ных противников. Ими стали немецкие «карманные линкоры» типа «Дойчланд», при водоизмещении в 10 000 тонн (реально – 11 700 тонн) они были вооружены шестью 280-мм орудиями. Эти корабли были заметно слабее по защите – но их орудия уже могли пробивать броню французского проекта, тогда как он рассчитывался на полную неуязвимость от артиллерии кораблей крейсерского класса. Правда, «Дойчланды» были гораздо тихоходней, скорость полного хода колебалась в районе 28 узлов.

Если бы линейные крейсера водоизмещением 17 000 тонн были бы построены, то французский флот пополнился бы серией кораблей с весьма сомнительными характеристиками. Франция как участник Вашингтонского соглашения имела ограниченный лимит водоизмещения для линейных кораблей (170 000 тонн), и 70 000 тонн из них ушли бы на заведомо слабые корабли. На строительство линкоров водоизмещением по 35 000 тонн оставалось всего 105 000 тонн – то есть можно было построить всего три новых линкора.

К тому же стало известно, что в Италии ведутся работы над проектами новых линейных кораблей. В декабре 1927 года «Верховный комитет Военно-морского флота» собирается для решения вопроса, какие линкоры следует строить Франции. После длительной дискуссии было решено, что французская квота будет распределена следующим образом: 5 линейных кораблей водоизмещением 35 000 тонн, а также 6 кораблей водоизмещением 29 160 тонн или 7 с водоизмещением 25 000 тонн.

В течение 1926–1927 годов уже велись работы по определению элементов линейного корабля, максимально возможного в рамках Вашингтонских ограничений водоизмещения в 35 000 тонн. В 1928 году конструкторы на основе указаний «Верховного комитета Военно-морского флота» выполнили проработки линейного корабля с водоизмещением 29 600 тонн (то есть 29 135 тонн в «длинных» английских тоннах). До наших дней дожило весьма мало материалов связанных с этими проектами. Но кое-что сохранилось.

Реконструкция внешнего вида «Линейного крейсера водоизмещением 17 500 т»



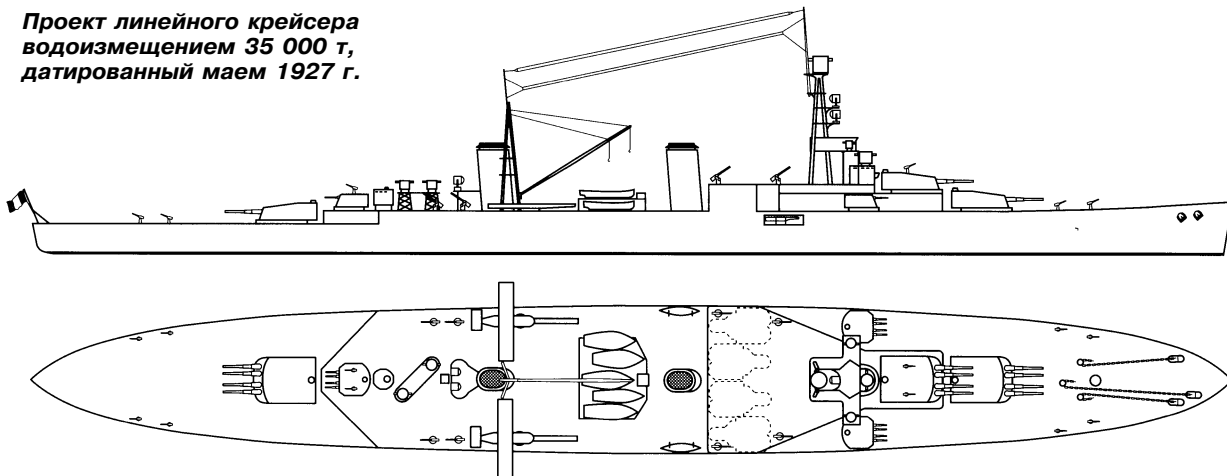
Линейный крейсер водоизмещением 37 000 тонн (Croiseur de bataille 37 000 t)

Чертежи этого корабля датированы маем 1927 года. Исходя из подписей на них, выполнены они были инженер-генералом дю Гени. Внешне этот линейный корабль напоминал строившиеся в то время тяжелые крейсера типа «Сюффрен». Длина нового линкора составляла 254 м между перпендикулярами, ширина – 30,5 м. Корабль должен был вооружаться двенадцатью 305-мм орудиями в трех четырехорудийных башнях, из которых две находились в носовой части, а третья – в кормовой. Дополняли вооружение двенадцать 130-мм орудий, которые также размещались в трех четырех-

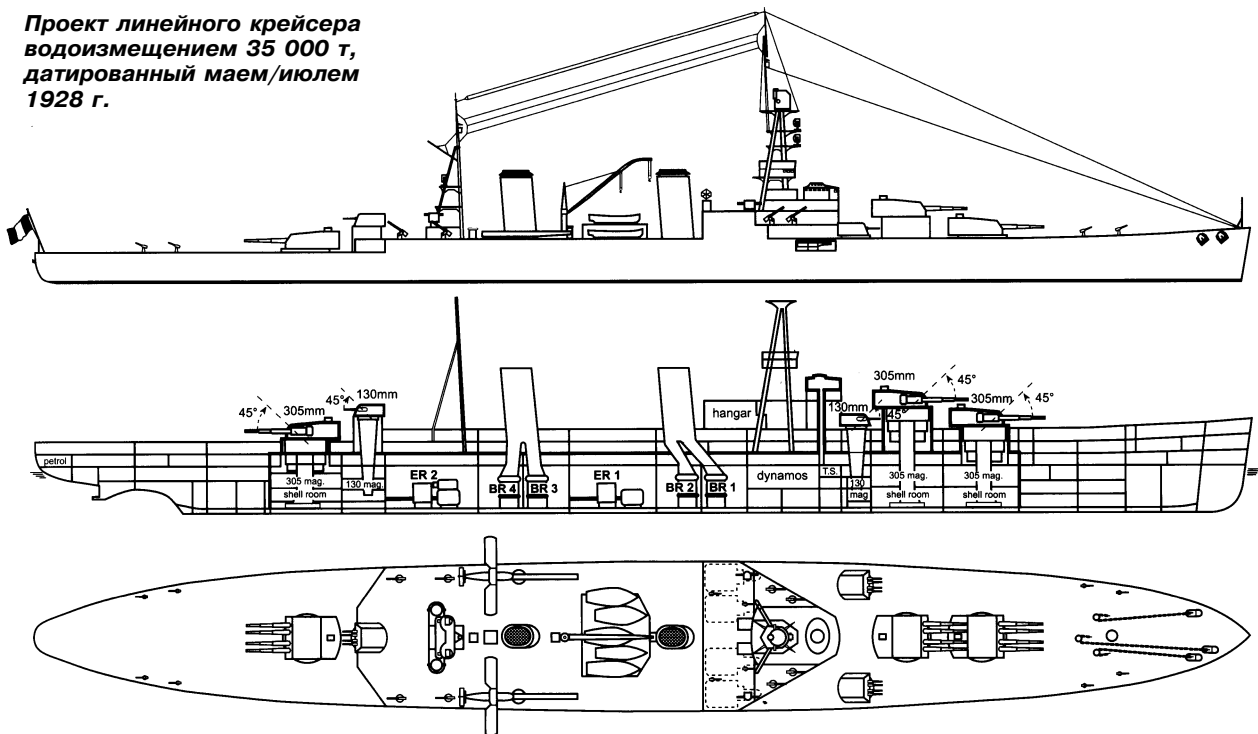
орудийных башнях: две – по бокам мостика, третья – возвышенно по отношению к кормовой башне главного калибра.

Зенитная артиллерия была представлена восемью 90-мм орудиями обр. 1926 года и двенадцатью 37-мм зенитными автоматами обр. 1926 года, и те, и другие располагались в одинарных установках. Также в проекте имелся ангар, в котором должны были размещаться четыре больших разведывательных гидросамолёта. Для их старта предназначались две поворотные катапульты, расположенные по бортам у второй трубы. Новый линкор должен был получить и торпедное вооружение – два трехтрубных торпедных аппарата, калибром 550 мм, размещались они по бортам под ангаром.

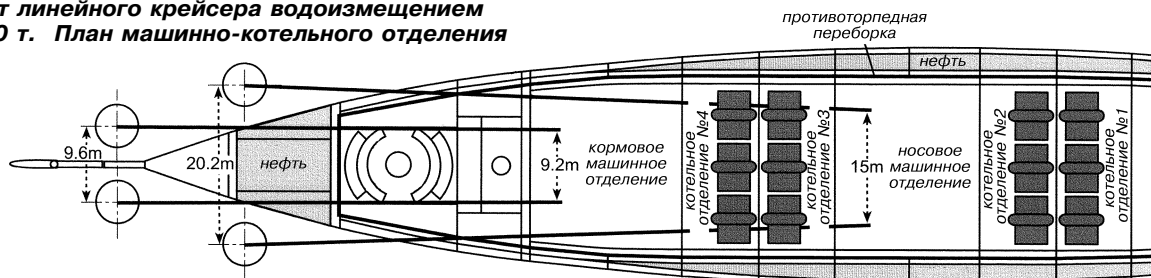
Проект линейного крейсера водоизмещением 35 000 т, датированный маем 1927 г.



Проект линейного крейсера водоизмещением 35 000 т, датированный маем/июлем 1928 г.



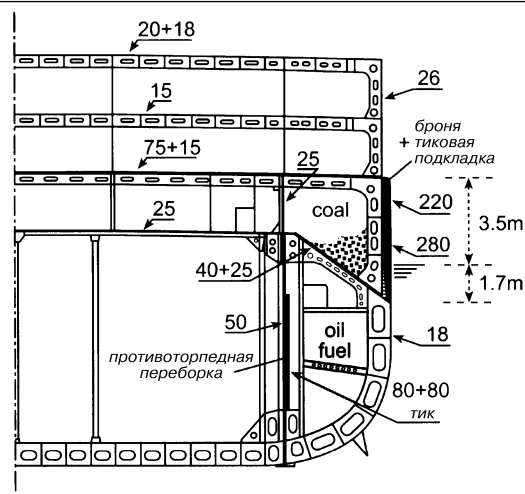
**Проект линейного крейсера водоизмещением
35 000 т. План машинно-котельного отделения**



Система управления огнём. Главный калибр предполагал двумя командно-дальномерными постами: один – на топе фок-мачты, второй – на крыше носовой надстройки. КДП среднего калибра размещались над носовыми башнями, огнём которых они должны были управлять. А на платформе у второй дымовой трубы располагались два поста управления огнём 90-мм зенитных орудий.

Бронирование. В защите корабля должна была использоваться схема «всё или ничего»: цитадель, состоящая из броневых пояса и броневой палубы, примыкавшей к верхней части пояса; замыкали ее две броневые траверсные переборки. Толщина пояса – 280–220 мм. Верхняя броневая палуба двухслойная – 18 + 20 мм, затем шла 15-мм промежуточная палуба, под которой находилась основная броневая палуба – также двухслойная, 75 + 15 мм. Нижняя броневая палуба имела толщину 25 мм. Противоминная переборка имела в верхней части толщину 25 мм, в районе ватерлинии она увеличивалась до 50 мм, затем следовало ещё одно усиление: 80-мм слой тика и 80-мм стальная наварка. Также в районе ватерлинии имелся двухслойный скос палубы толщиной 40+25 мм. Интересной особенностью, вероятно, заимствованной у эскадренных броненосцев, стала дополнительная защита топливом: противоминная защита в подводной части корпуса была усилена примыкающими к борту топливными цистернами. Правда, глубина конструктивной подводной защиты была относительно невелика.

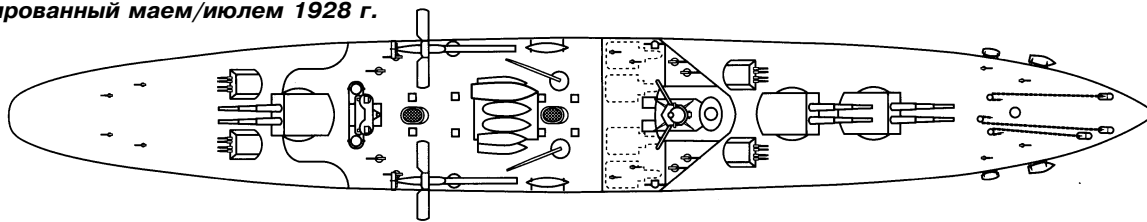
В 1928 году под руководством главы Морского Технического комитета генерала-инженера Франсуа была разработана ещё одна серия проектов линейных кораблей. Четыре из них были новыми вариантами линейного крейсера водоизмещением 37 000 тонн со скоростью 33 узла. Они отличались друг от друга размещением надстроек, дымовых труб, артиллерии главного и противоминного калибров, но принципы защиты и детали главной энергетической установки оставались неизменными. Наибольший интерес представляет пятый проект: это был линейный крейсер, вооруженный



**Проект линейного крейсера водоизмещением
35 000 т. Сечение по мидель-шпангоуту**

шестью 406-мм орудиями со скоростью хода в 27 узлов. В целом он повторял проект линейного крейсера со скоростью 33 узла. Основные его размеры: наибольшая длина 235 м, ширина 31 м. Энергетическая установка и бронирование фактически повторяли 33-узловой проект. Главным отличием стала замена четырехорудийных башен главного калибра на двухорудийные. Противоминный калибр был незначительно усилен: теперь корабль нес шестнадцать 130-мм орудий в четырех четырехорудийных башнях: две – между башнями главного калибра и носовой надстройкой, ещё две – в кормовой части на палубе юта; кормовая 406-мм башня была перенесена на кормовую надстройку. Во время выполнения этих работ французские конструкторы приобрели опыт конструирования тяжелых артиллерийских кораблей. Многие решения переключались в проект «Дюнкерка» и «Страсбурга».

**Проект линейного крейсера водоизмещением 35 000 т (вариант с 406-мм артиллерией ГК),
датированный маем/июлем 1928 г.**



Проектирование линейных крейсеров в 23 333 тонны. Рождение «Дюнкерка»

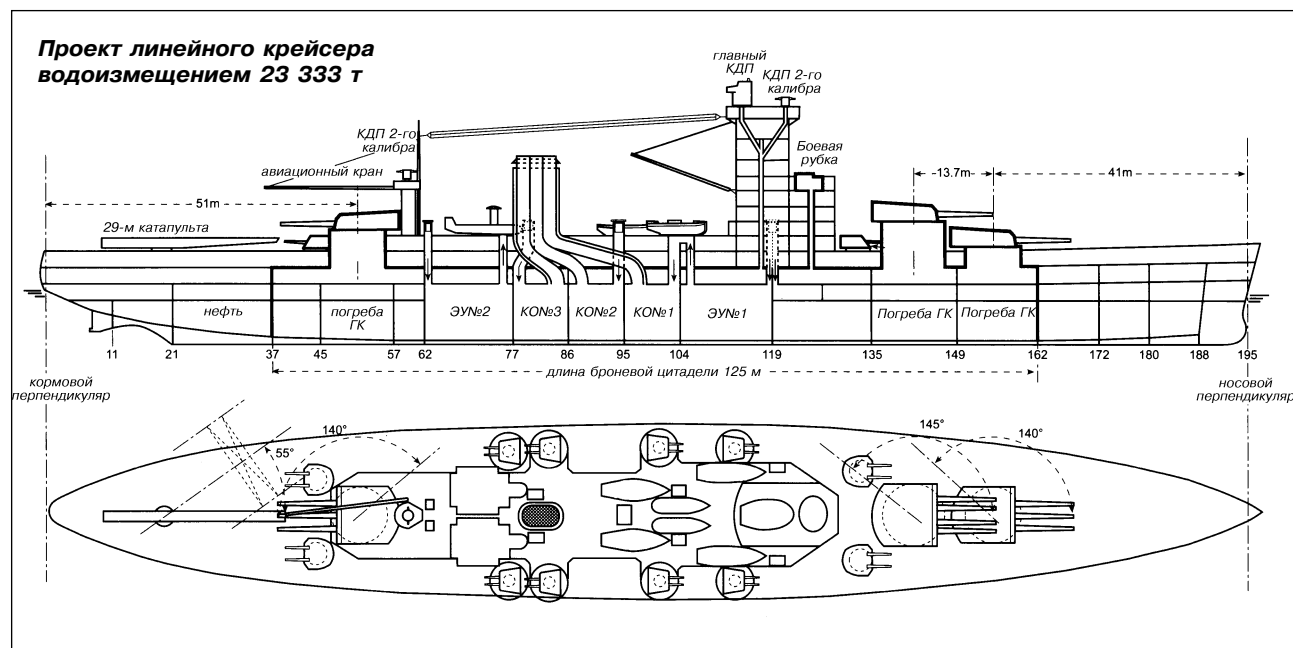
Отказ от строительства линкоров, спроектированных в конце 20-х годов, можно объяснить комплексом причин. Для новых кораблей требовались доки для их строительства и ремонта. Требовали реконструкции и многочисленные заводы, которые должны были производить всё необходимое для новых кораблей. Ограниченный бюджет республики в условиях «Великой депрессии» не потянул бы строительства линкоров в тех количествах, которые были заложены в расчёты министерства.

Имелись на то и политические причины. Франция была одним из активных членов «Лиги Наций» и начинать новую гонку вооружений в Европе ей было как-то неловко. Наиболее вероятный противник, Италия, не начинал строительство новых линейных кораблей, также ограничиваясь проектными работами. Вмешался и еще один фактор: на 1930 год был назначен созыв очередной конференции по ограничению военно-морских вооружений. Британия опять предложила ограничить характеристики новых линейных кораблей. По мнению британского руководства, максимальное водоизмещение линкоров должно было равняться 25 000 тонн, а максимальный главный калибр вернуться к старым добрым 305 мм.

На время работы конференции работа над проектами новых линейных кораблей была приостановлена. Сама конференция прошла в Лондоне в период с 12 января по 22 апреля 1930 года, председательствовал на ней был премьер-министр Великобритании Рамсей Макдональд. Мы не будем в подробностях расписывать ход переговоров, остановимся только на моментах, которые повлияли на ход дальнейшего проектирования французских линкоров.

Тугой узел завязывался в Средиземном море: Италия потребовала равенства с Францией. Представители Третьей республики утверждали, что Франция имеет флот не только средиземноморский, но и атлантический. Поэтому французский флот должен был быть больше, чем итальянский, – ведь старый соперник Франции, Германия, нашёл интересный выход из Версальского тупика. По условиям Версальского мирного договора немцам было установлено предельное водоизмещение их кораблей – 10 000 тонн, но калибр артиллерии ограничен не был, поэтому новые немецкие корабли были вооружены шестью 280-мм орудиями. Новинкой была и энергетическая установка – дизельная, скорость хода 28 узлов. Дальность плавания у этих кораблей была столь огромна, что под угрозой оказывались все коммуникации Англии и Франции в дальних морях. Скорости в 26 узлов хватало, чтобы уйти от большинства линкоров и догнать любой торговый корабль, в то же время бронирование новых немецких «карманных линкоров» было рассчитано на противостояние 203-мм снарядам.

Таким образом, отныне в развитии французского флота следовало учитывать немецкий фактор. Также следовало помнить, что все эскадренные броненосцы «Рейхсмарине» подходили к своему предельному возрасту – и вскоре их можно будет заменить новыми тяжелыми артиллерийскими кораблями. Но в вопросе о продолжении «линкорных каникул» обе стороны сошлись, так как их линейные корабли стремительно устаревали. В составе итальянского флота оставались лишь три дредноута. Франция в 1927 году перевела свои эскадренные броненосцы в учебные корабли. Теперь ее линейный флот состоял из



шести линкоров, самому молодому из которых было 14 лет, а самому пожилому – 18 лет. Причем половина этих кораблей относилась к первому поколению дредноутов, которые во флотах США, Англии и Японии были уже давно списаны.

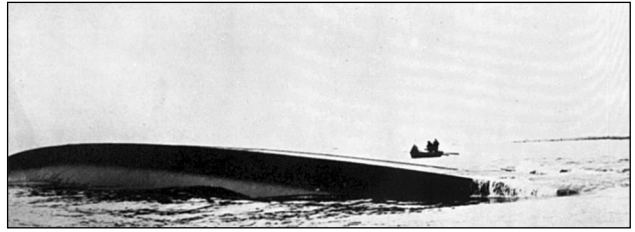
По расчетам командования «Марине Национале» выходило, что первый тяжелый артиллерийский корабль нового поколения можно было заложить в 1931 году. Во время работы Лондонской конференции Генеральный штаб флота выдал Морскому Техническому комитету заказ на проектирование тяжелых артиллерийских кораблей с водоизмещением от 23 333 до 25 000 тонн. До декабря 1936 года планировалось строительство трех кораблей. Правда, тут возникли политические проблемы: несмотря на договоренности, достигнутые в Великобритании, строительство кораблей водоизмещением 25 000 тонн, мягко говоря, не приветствовалось. Главный калибр был выбран в 305 мм. Такими параметрами англичане хотели ограничить линкоры, строившиеся после 1936 года. Также следует напомнить о том, что при стандартном водоизмещении 23 333 тонны до декабря 1936 года могла быть полностью израсходована квота в 70 000 тонн.

В октябре 1930 года прошло несколько совещаний членов Главного Морского комитета с участием начальника Морского Генерального штаба. Последствием этих совещаний стала разработка новой программы развития французского флота, одним из элементов которой был линейный крейсер, предназначенный для замены линейного корабля «Франс» (типа «Курбе»), погибшего на камнях в заливе Киберон 26 августа 1922 года.

Казалось, решение принято. Но начало 1930-х годов прошлого века было для Франции трудным временем, она тяжело восстанавливалась после «Великой депрессии». Экономические проблемы усугублялись политическими: с 1930 по 1932 год в Третей республике сменилось 9 кабинетов министров, а кресло морского министра занимали последовательно 5 человек. Это не способствовало планомерному развитию флота.

В январе 1931 года снова началось обсуждение, какие тяжелые артиллерийские корабли должны строиться. В пределах 70 000-тонного лимита можно было построить 2 линейных корабля водоизмещением 35 000 тонн, 3 корабля водоизмещением 23 333 тонны либо 4 корабля водоизмещением 17 500 тонн. Французы не собирались соревноваться с Англией, США или Японией, поэтому линкор в 35 000 тонн был признан слишком большим. В условиях экономического кризиса создавать инфраструктуру, необходимую для строительства и эксплуатации такого корабля, было тяжело. В то же время линейный (или скорее тяжелый) крейсер водоизмещением 17 500 тонн получился бы не сбалансированным. Этот корабль неизбежно имел бы преобладание либо оборонительных, либо наступательных элементов. Поэтому руководство флота посчитало, что наилучшим вариантом станет включение в программу линейных крейсеров водоизмещением 23 333 тонны.

Основные характеристики планирующихся к строительству «тяжелых артиллерийских кораблей» водоизмещением 23 333 тонны были следующими: длина



Остов затонувшего в заливе Киберон линкора «Франс». Для его замены в 1930 г. предполагалось построить линейный крейсер

213 м, ширина 27,5 м; главный калибр состоял из восьми 305-мм орудий, которые опять же размещались в четырехорудийных башнях в носовой части корабля. Корабли оснащались также мощной батареей универсального калибра, состоящей из двенадцати 130-мм орудий. Все башни универсального калибра размещались в кормовой части. Позднее эти орудия будут установлены на «Дюнкерках». На новых кораблях должны были быть установлены новые высоко-температурные котлы, максимальная скорость предполагалась в 30 узлов.

Бронирование было относительно мощным: пояс имел толщину 230 мм, а палуба была даже толще, чем на проектах линкоров водоизмещением 37 000 тонн, проектировавшихся в 1927–1928 годах: 130 мм над погребами боезапаса и 100 мм над машинным отделением. Такая броня надежно защищала корабли от огня 203-мм орудий на всех дистанциях, а с расстояния более сотни кабельтовых – и от 280-мм пушек немецких «карманных линкоров». При этом 305-мм артиллерия позволяла бороться с немодернизированными линкорами первого поколения, а скорость – уйти от любого существующего на тот момент линейного корабля. Фактически опасность для таких кораблей могли представлять только английские и японские линейные крейсера.

Флотские чины были уверены, что первый корабль нового поколения вот-вот будет заказан. Но тут на политической сцене произошло сразу несколько событий. После Лондонской конференции между Францией и Италией начались переговоры без посредников. 1 марта 1931 года между этими странами было подписано соглашение о тоннаже военно-морских флотов, одним из положений которого обоим странам разрешалось заложить по два тяжелых артиллерийских корабля водоизмещением в 23 333 тонны. Работы над ними должны были начаться до завершения действия Вашингтонского соглашения, то есть до декабря 1936 года.

В морском министерстве Франции начали пересматривать программу развития флота для привода её в соответствие с новым соглашением, но в Италии его ратификация затянулась. Поэтому 4 мая 1931 года французское правительство одобрило программу в первоначальной редакции. Затем последовали двухмесячные дебаты в обеих палатах парламента. Парламентарии, с большим воодушевлением критиковали малое, по их мнению, водоизмещение включенных в программу тяжелых артиллерийских кораблей. Новый морской министр не смог дать достойного ответа – что не удивительно, так как он был

третьим человеком, который занимал этот пост за последние полгода.

Наконец, 10 июля деньги на реализацию программы были выделены – но при условии, что в проект новых тяжелых артиллерийских кораблей будут внесены изменения, которые должны быть представлены парламенту до выдачи заказов. Новый начальник Морского Генерального штаба отдал приказ Морскому Техническому комитету выполнить работу по составлению проекта корабля с водоизмещением между 23 300 и 28 000 тоннами. МТК проработал несколько вариантов, самым удачным из которых был признан обладающий:

- Стандартное водоизмещение – 25 000 тонн;
- Главный калибр – восемь 330-мм орудий (две 4-орудийных башни в носовой части);
- Универсальный калибр – 130-мм орудия (число не определено);
- Бронирование – от 280-мм снарядов и авиабомб, сброшенных с высоты 3000 м;
- Противоминная защита – должна выдерживать взрыв 300 кг взрывчатки.

В пояснительной записке было написано, что переход от 305-мм артиллерии к 330-мм вполне реален, при этом водоизмещение новых тяжелых артиллерийских кораблей увеличится до 25 000 тонн. Но когда были учтены изменения по другим статьям нагрузки, то выяснилось, что они тоже требуют своей доли водоизмещения. В особенности это касалось бронирования и противоминной защиты. Минимально возможным было признано стандартное водоизмещение в 26 000 тонн, при дальнейшем проектировании эта величина выросла до 26 500 тонн, а полное водоизмещение превысило 35 тысяч тонн.

Проект был одобрен в начале 1932 года. 27 апреля Морской Технический комитет, объявил о том, что характеристики нового тяжелого артиллерийского корабля окончательны и пересмотру не подлежат. Самой важной новинкой стало то, что эти корабли вооружались новыми 330-мм орудиями с длиной ство-

ла в 55 калибров. Счетверённые башни 130-мм орудий в корме были дополнены двухорудийными башнями того же калибра в носовой части. Следует отметить, что двухорудийные установки имели только противоосколочное бронирование.

Для защиты против вражеской авиации предназначался мощный по меркам начала 1930-х годов комплект малокалиберной зенитной артиллерии: восемь 37-мм зенитных автоматов в спаренных полуавтоматических установках обр. 1933 года и 32 зенитных пулемёта «Гочкис» калибром 13,2 мм в восьми счетверённых установках обр. 1929 года.

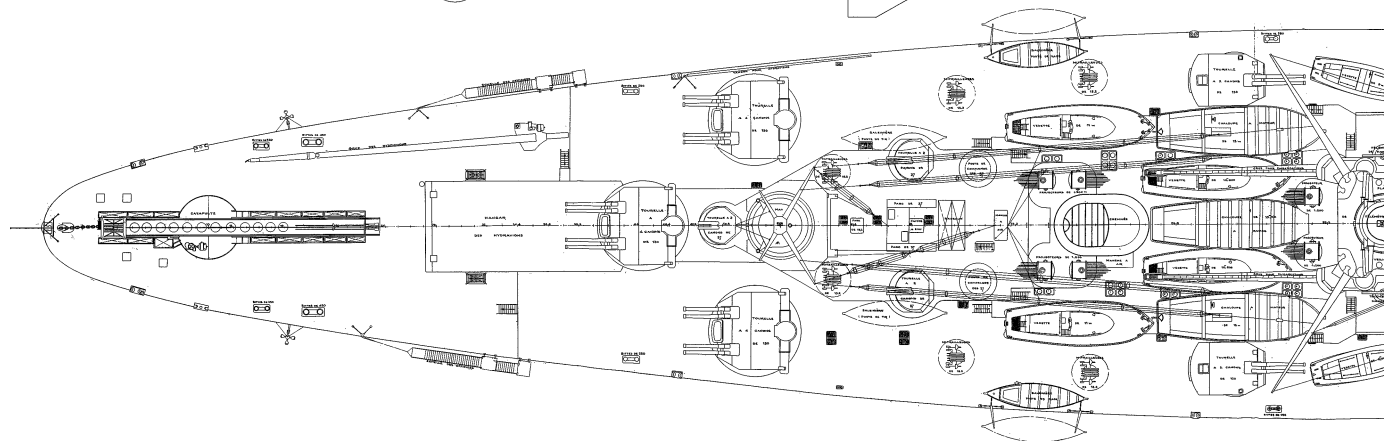
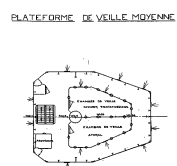
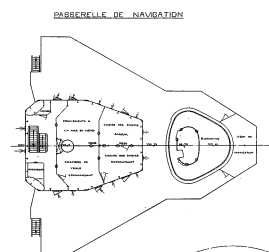
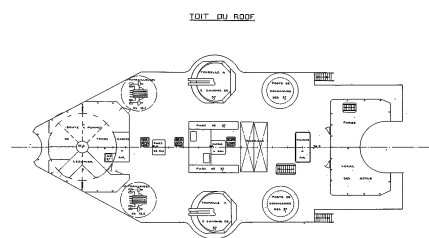
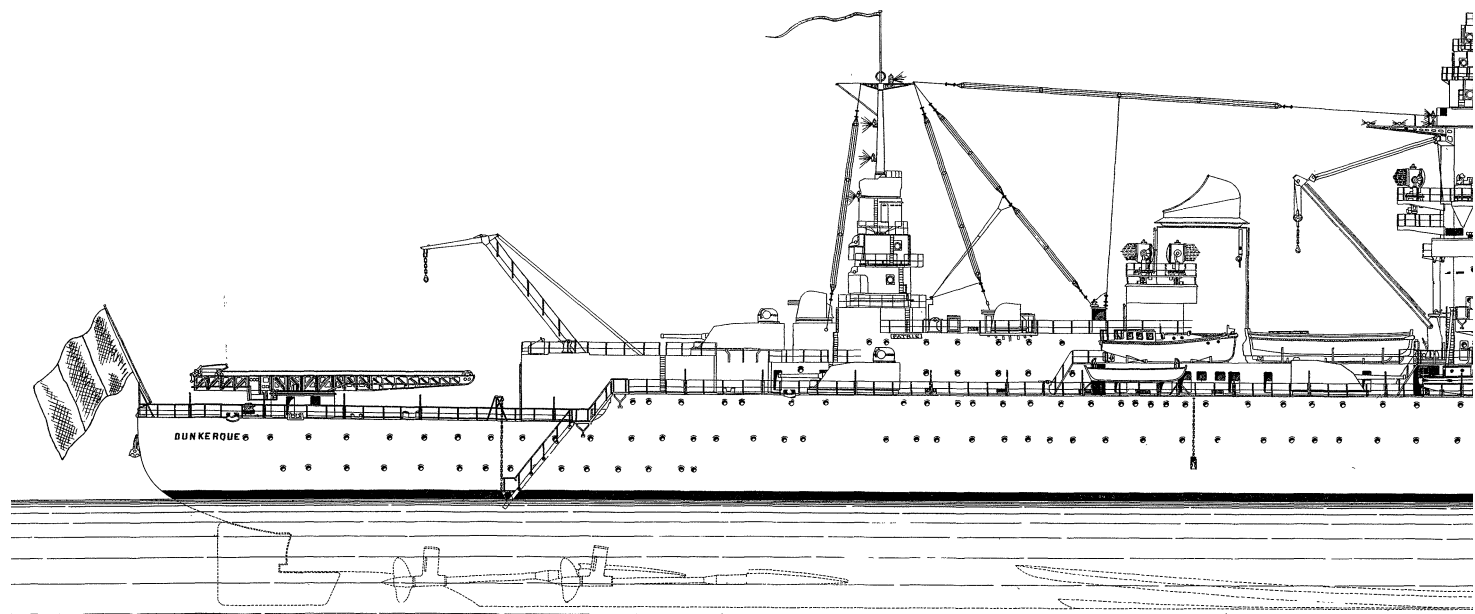
Бронирование новых тяжелых артиллерийских кораблей было усилено по сравнению с проектом водоизмещением 23 333 тонны. Теперь оно уже рассчитывалось не только на сопротивление немецким 283-мм снарядам, но и должно было защищать от 305-мм снарядов итальянских дредноутов. Толщина броневых пояса увеличилась с 230 до 250 мм, толще стали и палубы. Новым элементом в защите стала 45-мм противоосколочная палуба. Защита от итальянских снарядов была признана необходимой, так как в штабе флота было принято решение использовать новые корабли в качестве быстроходного крыла при линкорах типа «Бретань».

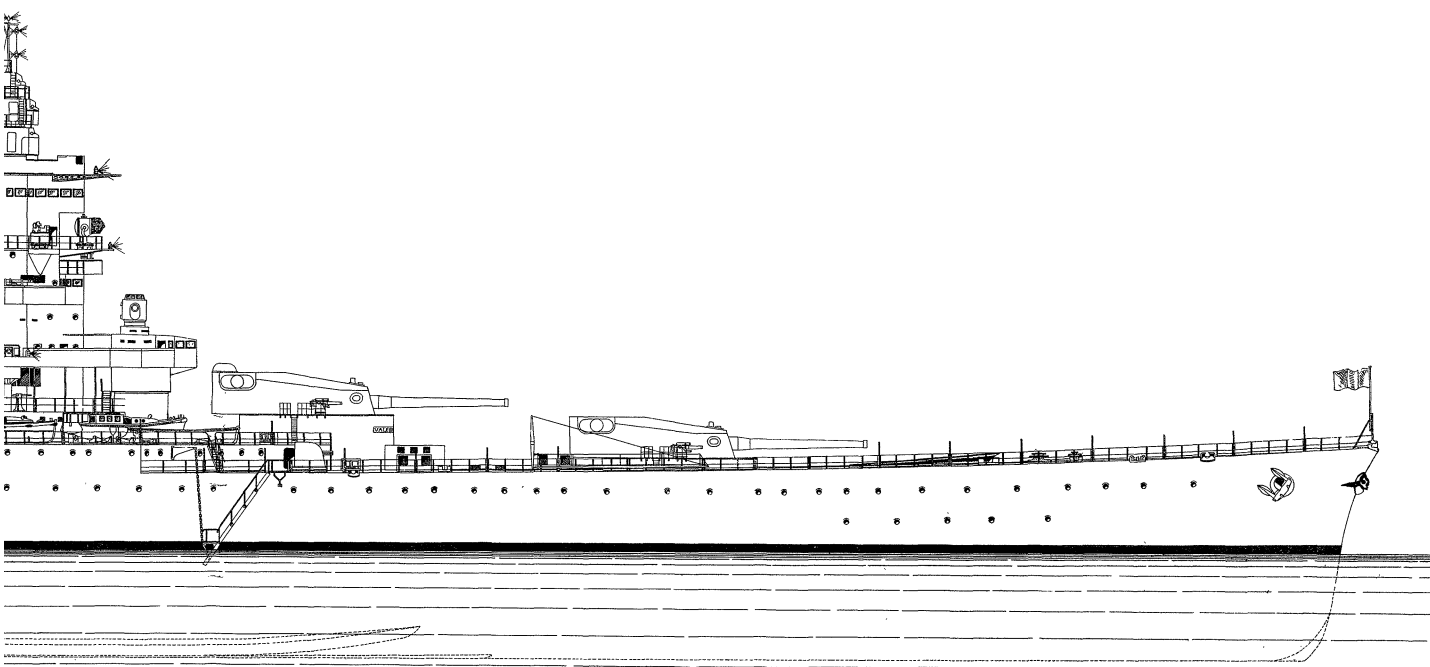
Заказ на первый корабль был выдан Брестскому Арсеналу 26 октября 1932 года. Представители флота надеялись, что второй корабль будет заказан до конца этого года, так как строительство «броненосных кораблей» в Германии продолжалось. Самым лучшим вариантом считалось включение второго тяжелого артиллерийского корабля в программу 1934 года. Но 26 мая 1934 года итальянский лидер Б. Муссолини выступил с речью, после которой во французском Морском Генеральном штабе началась лёгкая паника. Дуче заявил, что Италия потратит свою 70 000-тонную квоту на строительство двух линейных кораблей водоизмещением 35 000 тонн. Эту информацию вскоре подтвердили и итальянские агентства.

Проекты французских линкоров 1926–1931 годов

	17 500 т	37 000 т	37 000 т (вариант)	23 333 т	26 500 т
Год разработки	1926	1927–1928	1928	1930	1932
Водоизмещение	17 500 т	37 000 т	37 000 т	23 333 т	26 500 т
Размерения	205 x 24,5 м	254 x 30,5 м	235 x 31 м	213 x 27,5 м	215 x 31,1 м
Скорость	35 узлов	33 узла	27 узлов	30 узлов	29,5 узла
Вооружение (ГК и СК)	8 x 305-мм	12 x 305-мм 12 x 130-мм	6 x 406-мм 16 x 130-мм	8 x 305-мм 12 x 130-мм	8 x 330-мм 16 x 130-мм
Бронирование:					
Пояс	150-180 мм	280-220 мм		230-215 мм	250 мм
Палуба		75 мм	?	130-100 мм	140-130 мм

Линейный корабль «Дюнкерк»
Наружный вид и планы надстроек
 Копия подлинных чертежей





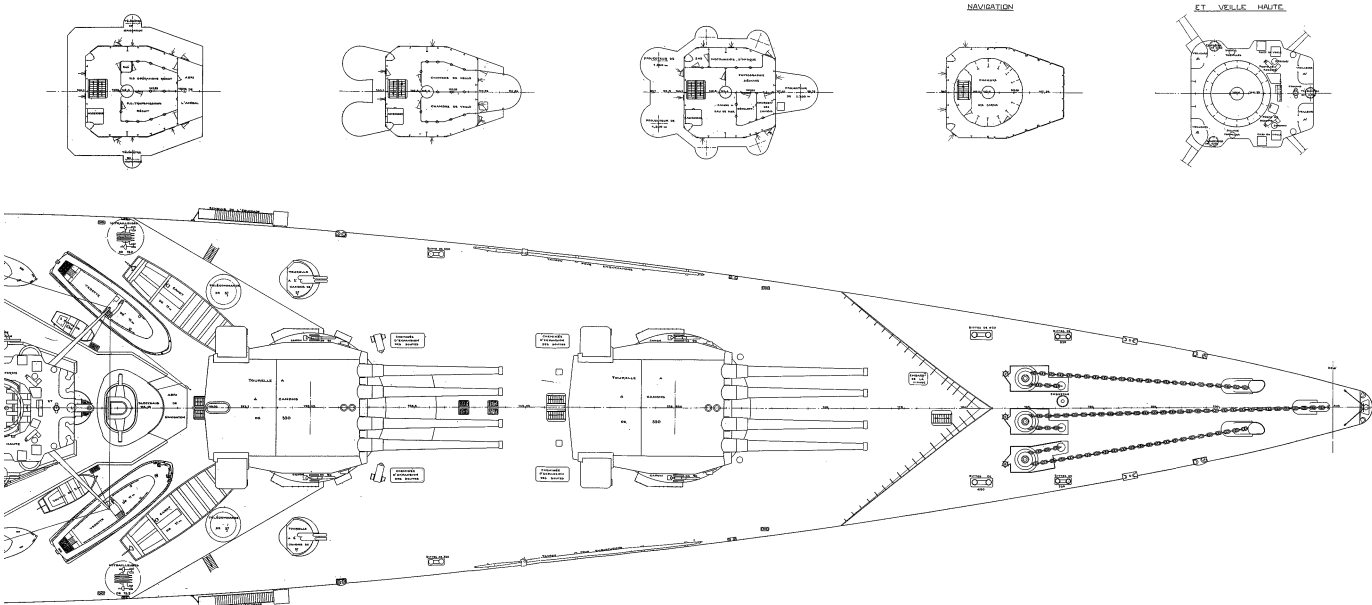
PLATEFORME DE L'AMIRAL

PLATEFORME DE COMMANDE DES PROJECTEURS

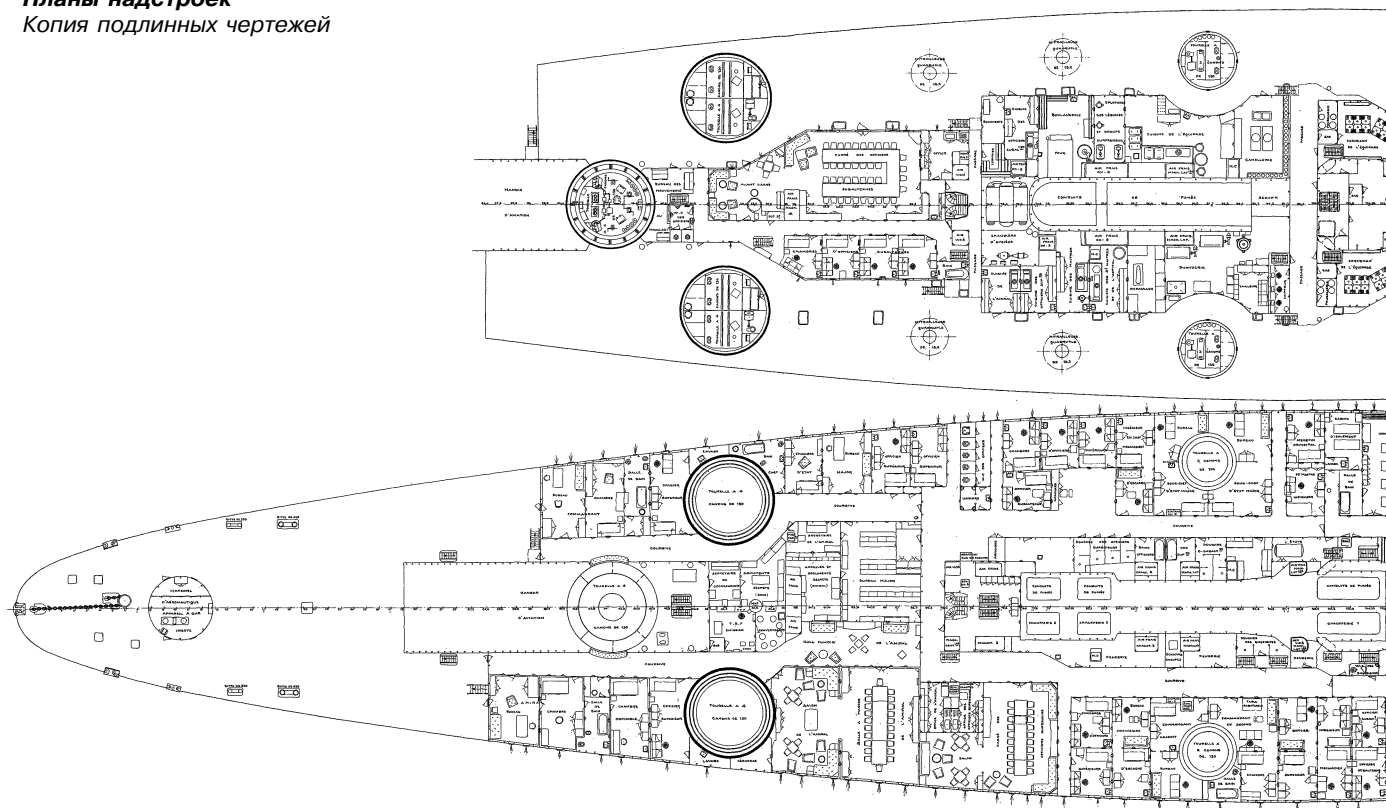
PLATEFORME DES PROJECTEURS

PLATEFORME AUXILIAIRE DE
NAVIGATION

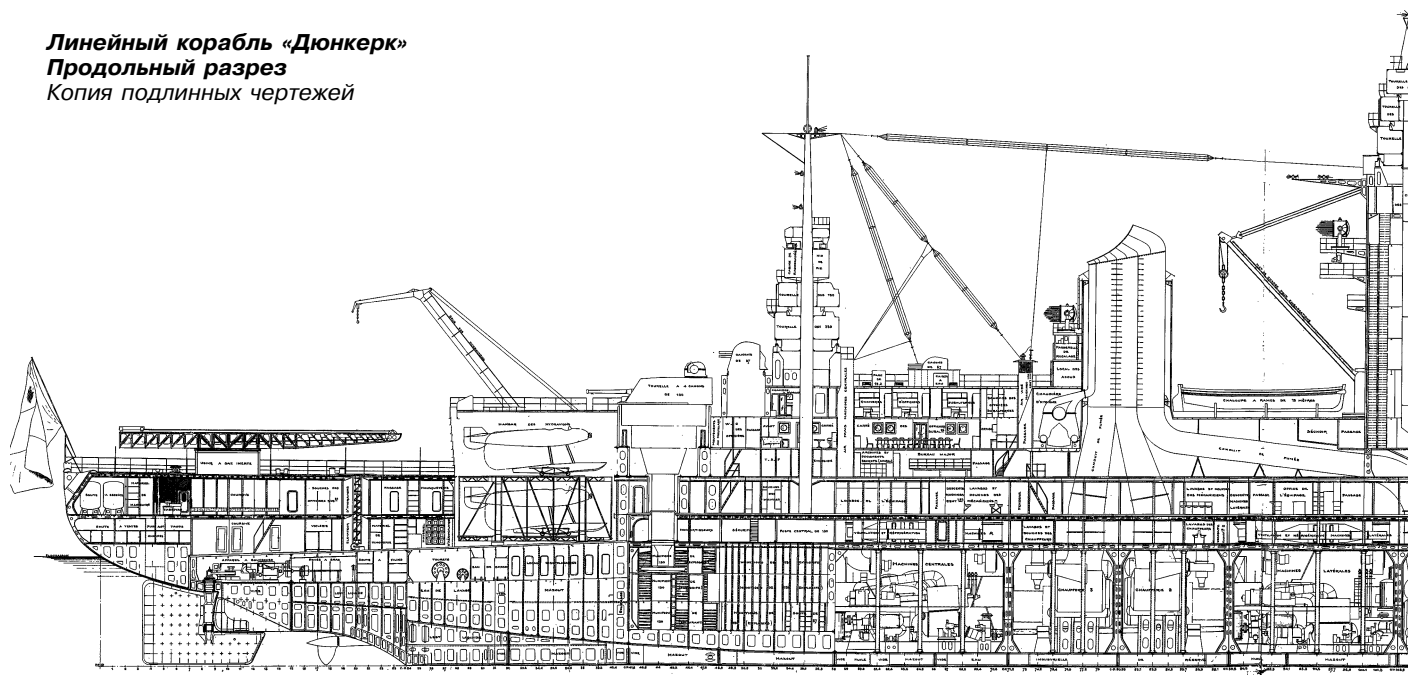
PLATEFORME DE TELEMETRIE
ET VIGILANCE HAUTE

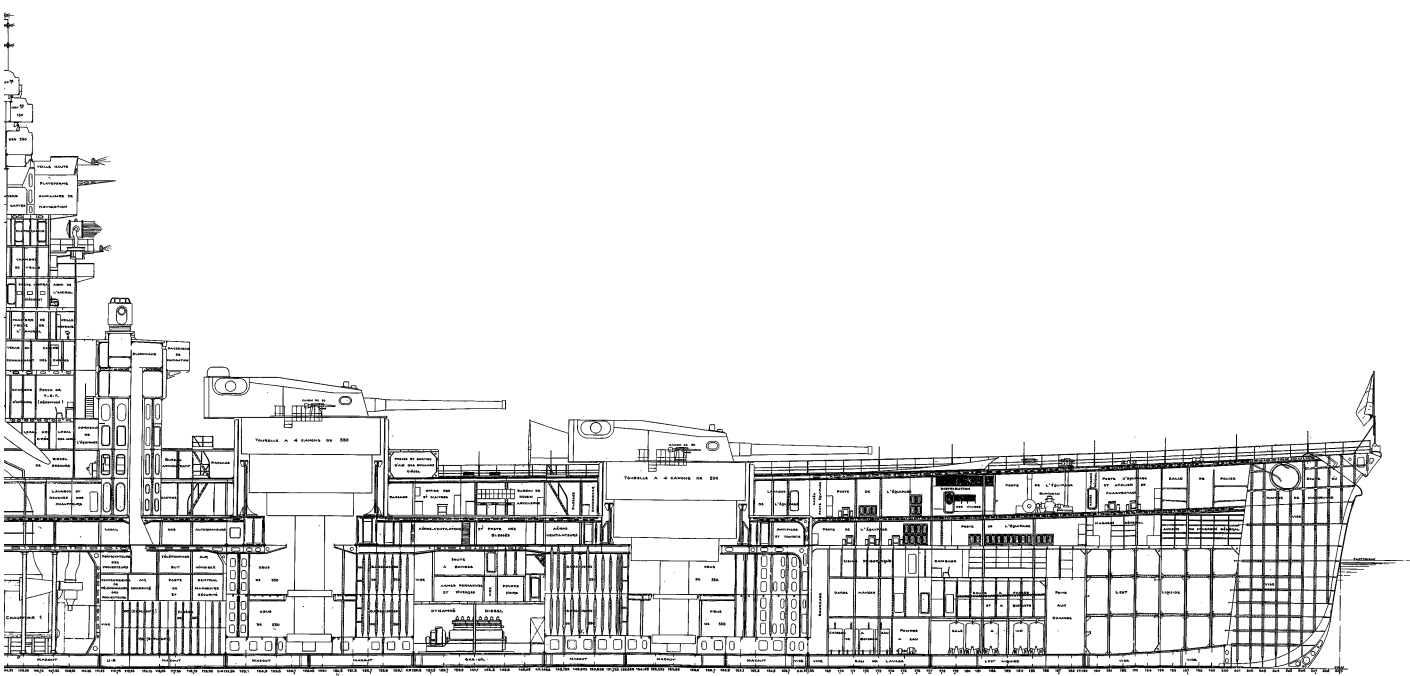
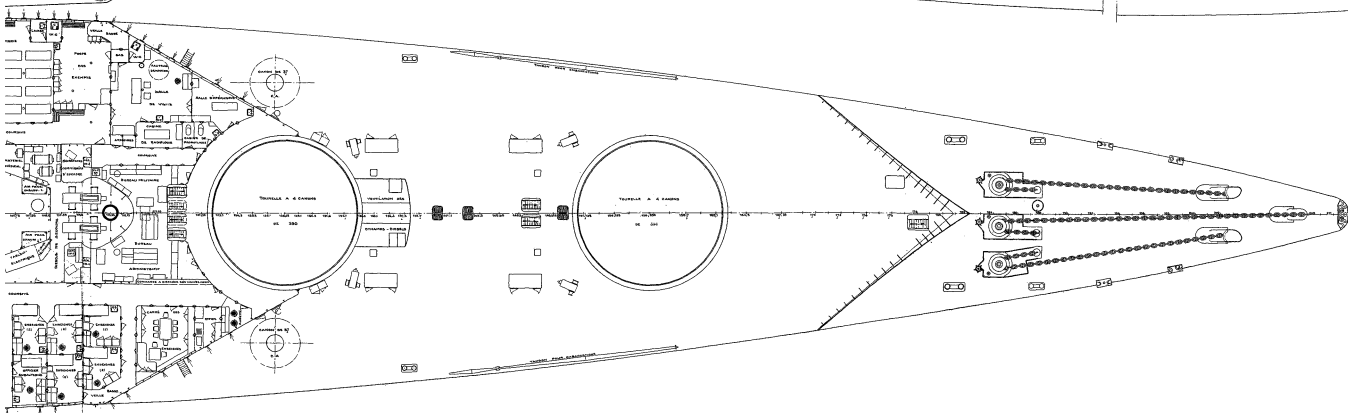
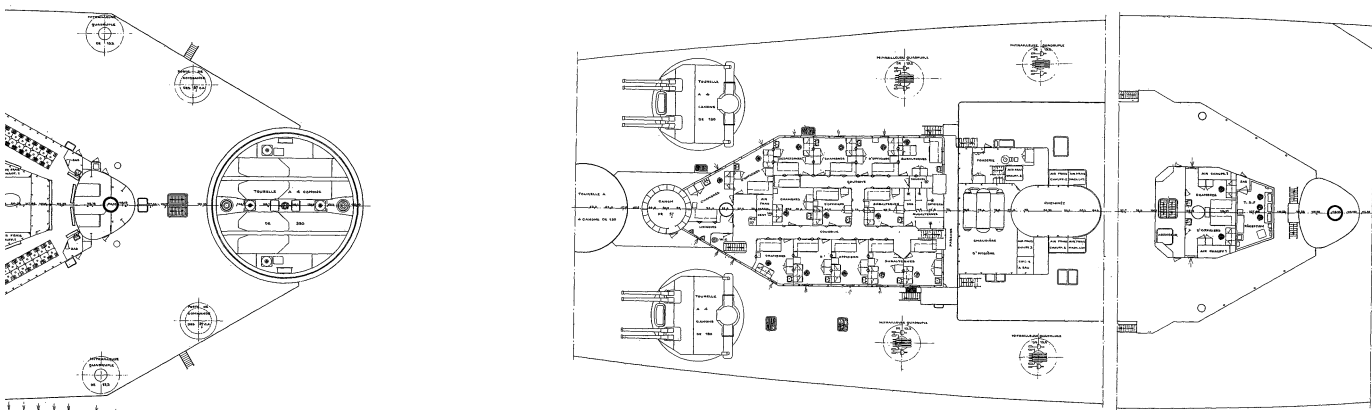


Линейный корабль «Дюнкерк»
Планы надстроек
 Копия подлинных чертежей

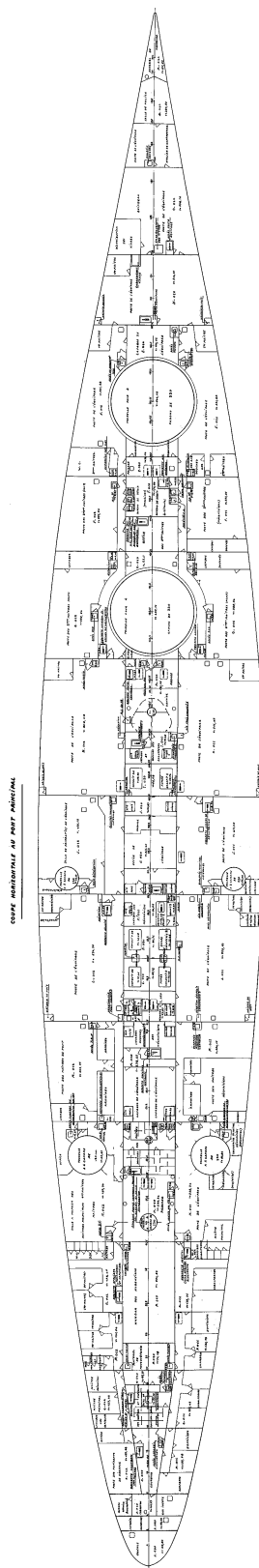
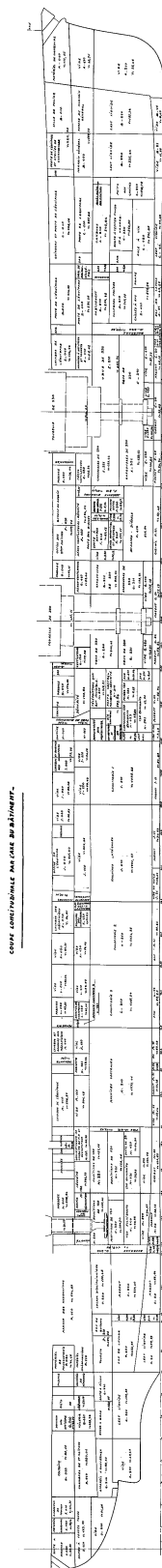


Линейный корабль «Дюнкерк»
Продольный разрез
 Копия подлинных чертежей

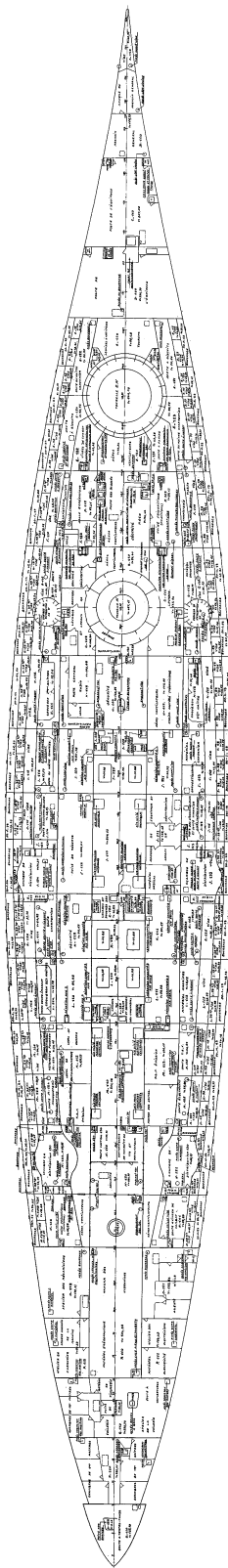




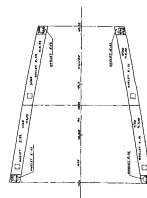
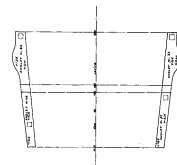
Линейный корабль «Дюнкерк» Продольный разрез и планы палуб Копия подлинных чертежей



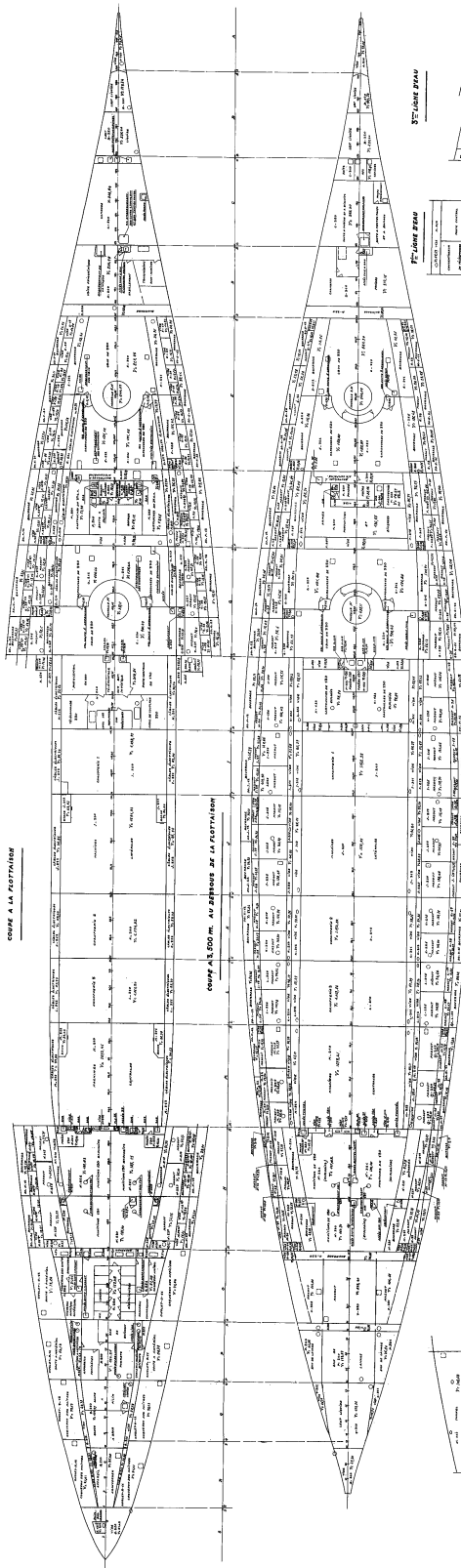
COUPE AU N° 1000 - PORT -
ETAT D'AVANCEMENT



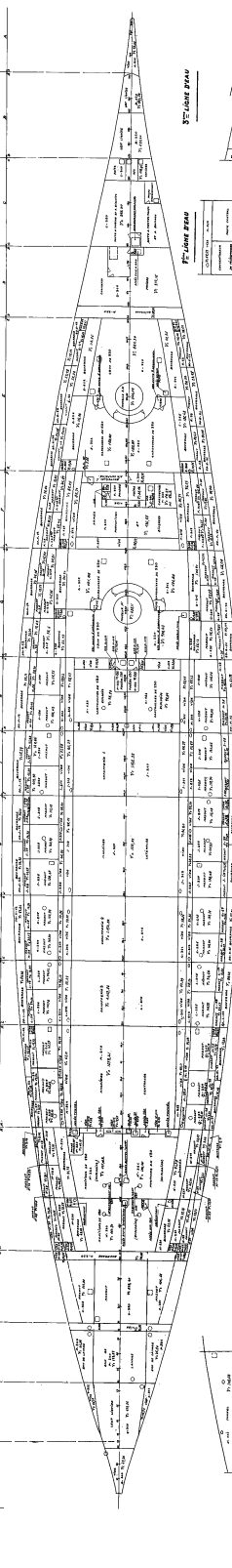
COUPE A 1500m AU BESOIN DE O.M.



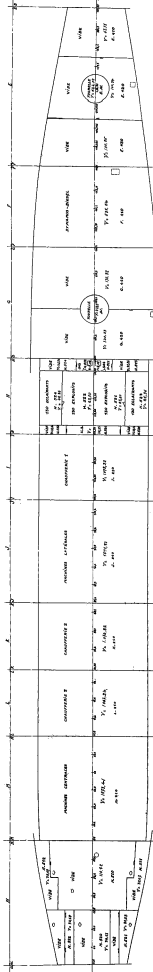
CORPS A LA POSTERIEUR



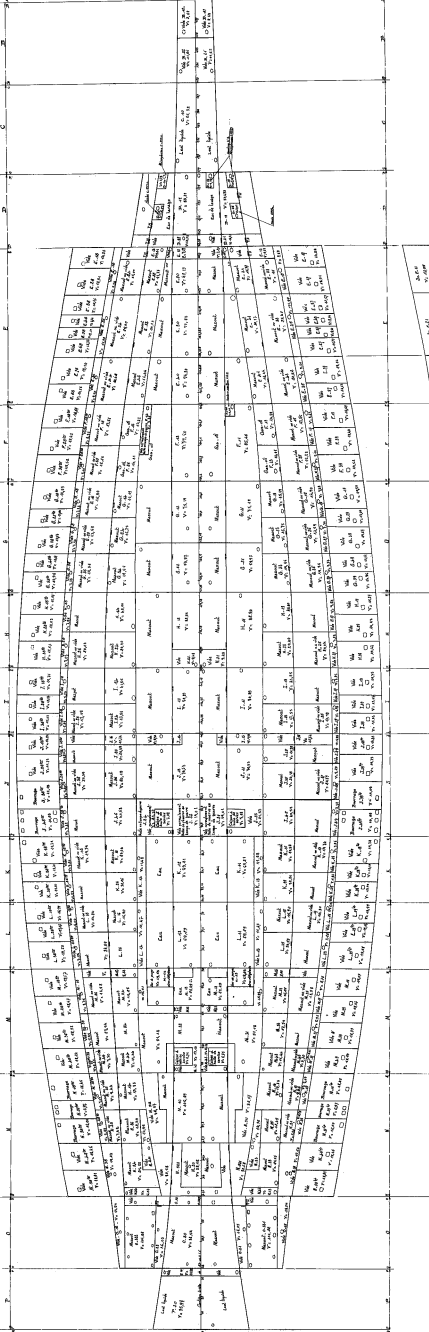
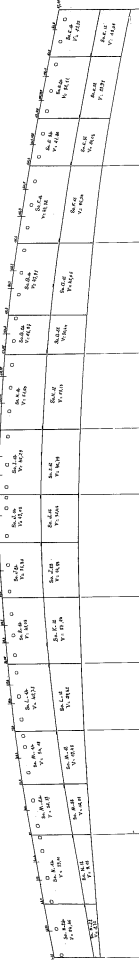
CORPS AU MILIEU DE LA POSTERIEUR



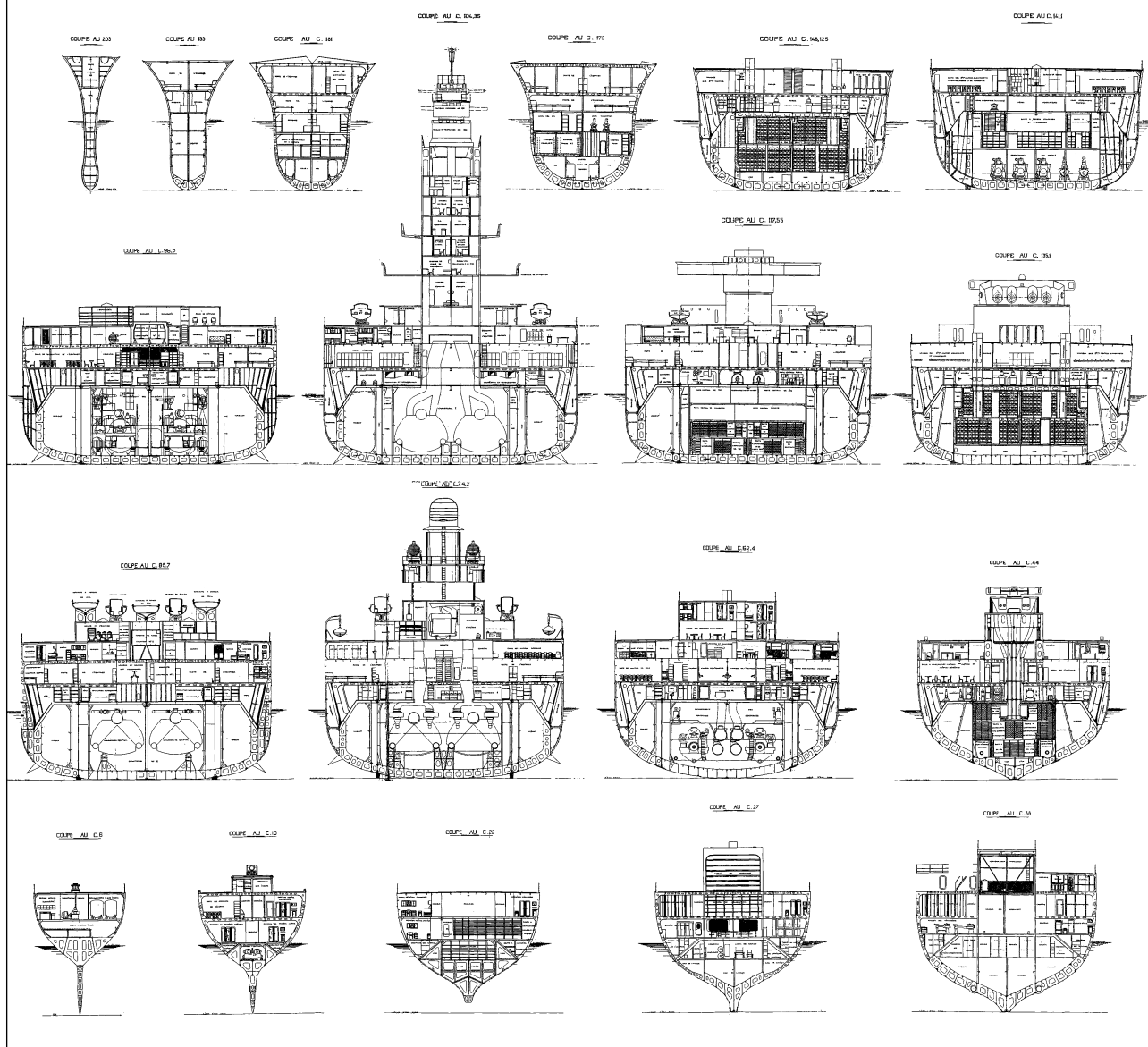
CORPS AU MILIEU DE L'AVANCEE



Double fond et double coque



Линейный корабль «Дюнкерк». Сечения по шпангоутам Копия подлинных чертежей

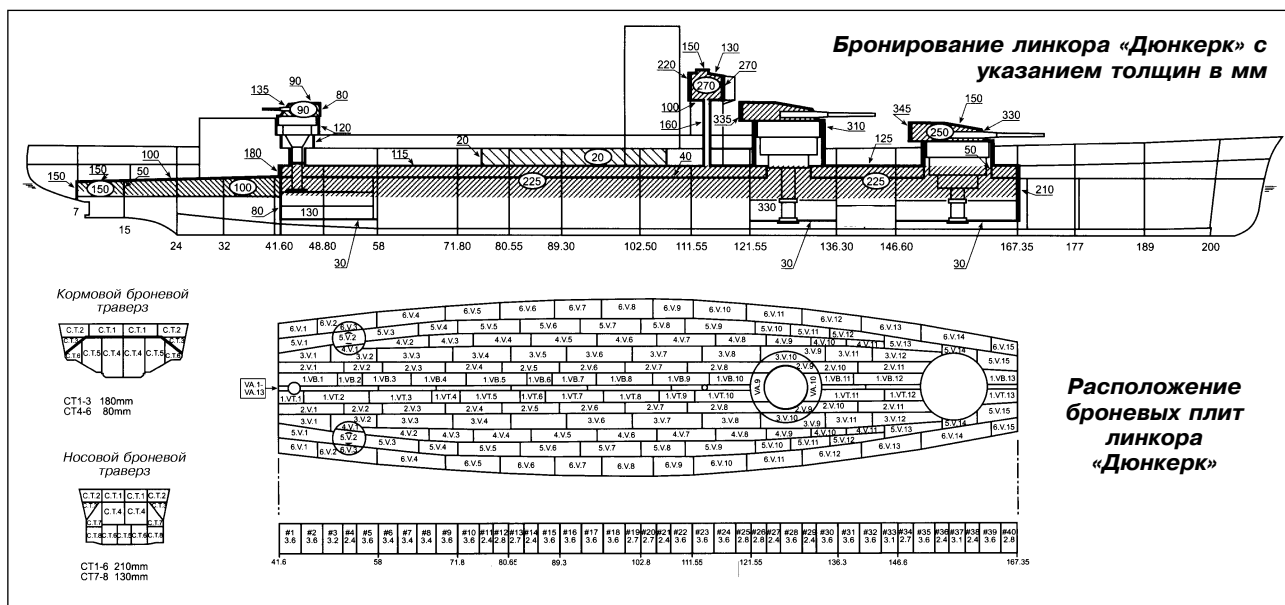


броневыми палубами. Сокращение толщины кормового траверза позволило защитить броней румпельное отделение и усилить палубу над валопроводами.

Верхняя (главная) броневая палуба (*PBS – Point Blinde Superieur*) находилась на уровне главной палубы и примыкала к верхней кромке броневое пояса. Палуба состояла из плит нецементированной брони, уложенных на стальные листы толщиной в 15 мм. Плиты располагались продольно и над машинными отделениями и кормовыми погребами боезапаса (шпангоуты 41,60 – 121,55) имели толщину 115 мм, над носовыми погребами боезапаса (шпангоуты 121,55 – 167,55) – толщину 125 мм.

Нижняя броневая палуба (*PBI – Point Blinde Inferieur*), находилась на уровне первой платформы (в

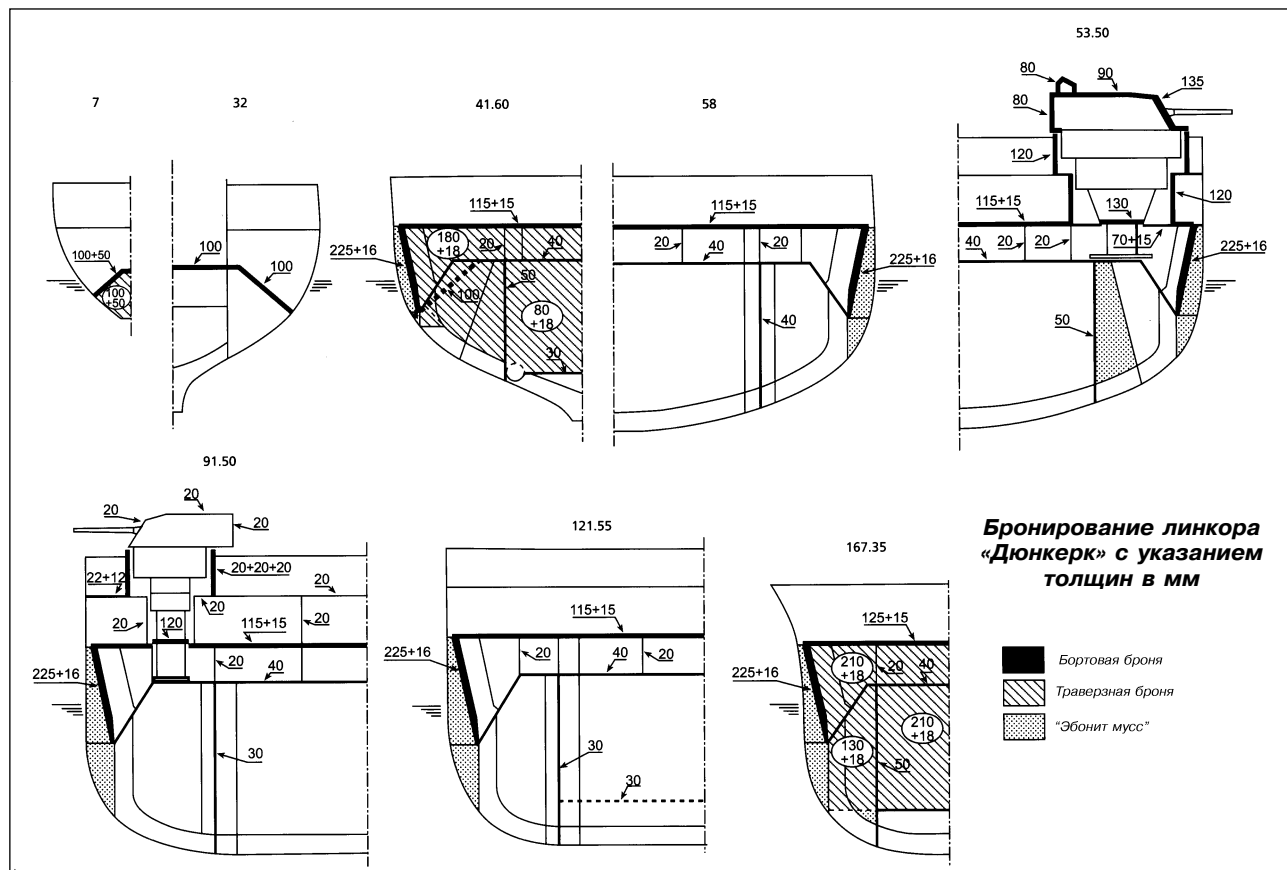
1,1 м выше проектной ватерлинии), конструктивно она повторяла верхнюю – правда, её толщина составляла всего 40 мм на 15-мм подкладке из конструкционной стали. От неё к нижней части броневое пояса шел скос той же толщины, расположенный под углом 54°. На «Страсбурге» толщина скосов была увеличена до 50 мм. В корму от кормового траверза палуба платформы постепенно спускалась книзу, над линией валов у нее имелись скосы толщиной 100 мм – получался своеобразный карапас. Вокруг румпельного отделения за пределами броневой палубы имелся бронированный ящик, который тянулся от 7 до 15-го шпангоута, укрытый сверху плитами толщиной 100 и 50 мм – суммарно 150 мм. Поперечная переборка в корме имела толщину 150 мм, стенки румпельного отделения – 50 мм.



Боевая рубка кораблей была двухъярусной и бронировалась очень хорошо. Ее верхний ярус в задней части был слегка приподнят. Спереди его занимал командный пост (*Poste de Commandement*), сзади располагался оперативный центр (*PC Operation*). На нижнем ярусе впереди находился пост управления кораб-

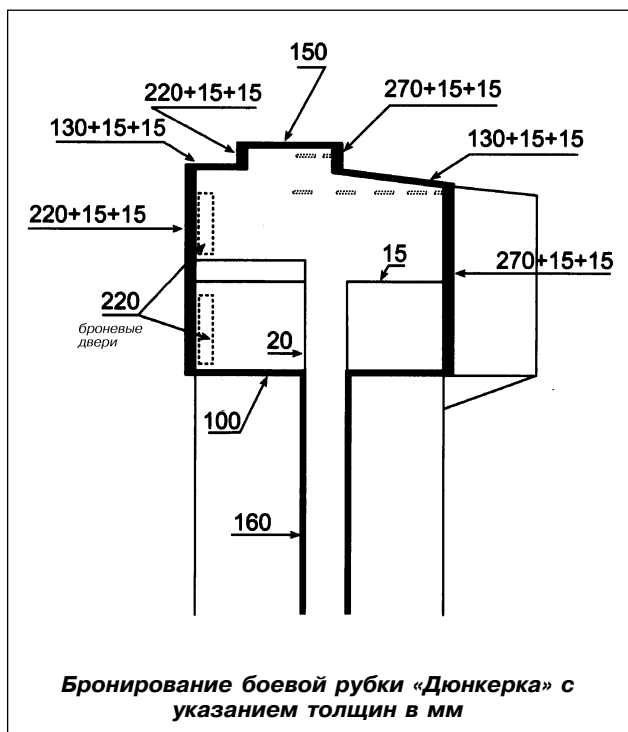
лем (*Poste de Manoeuvre*), сзади – центр связи (*PC Transmissions*).

Верхняя часть боевой рубки предназначалась для адмирала, командовавшего соединением; нижняя часть – для управления кораблём в бою. Вертикальная броня рубки состояла из вертикально расположенных цемент-





тированных 220-мм плит, толщина пола рубки составляла 100 мм. В кормой части рубки имелись две входные двери толщиной те же 220 мм, они были газонепроницаемыми и изготовлены из специальной стали (STS). Крыша боевой рубки имела сложную конструкцию. Передняя ее часть была изготовлена из цементированной плиты толщиной 130 мм. Далее следовала возвышенная часть, изготовленная из специальной стали толщиной 270 мм, затем – 150-мм крыша, опять из цементированной брони. Тыл возвышенной части тоже был изготовлен из специальной стали, его толщина составляла 220 мм. Задняя часть крыши боевой рубки, как и передняя, была изготовлена из цементированной



брони толщиной 130 мм. Вся эта конструкция покоилась на основании из двух 15-мм слоев конструкционной стали. Вниз из боевой рубки вела коммуникационная труба толщиной 160 мм, выполненная из специальной стали. В рубке были прорезаны смотровые щели. Остальная защита надстроек – это 20-мм бронирование командно-дальномерного поста.

Башни главного калибра. Защита башни 330-мм орудий состояла из цементированных броневых плит и стальной арматуры. Плиты крепились друг к другу стальными полосами шириной 40 мм с помощью болтов. На «Дюнкерке» лобовое бронирование состояло из пяти плит толщиной 330 мм, размещенных под углом 30°. Бортное бронирование состояло из двух плит толщиной 250 мм. Крыша башен состояла из 12 плит толщиной 150 мм. Задняя стенка первой башни главного калибра – 345 мм, у второй башни – 335 мм. На «Страсбурге» при точно такой же схеме толщина бронирования была несколько иной: лоб башен 360 мм, борта 250 мм, крыша 160 мм. Задняя часть первой башни – 352 мм, второй башни – 342 мм.

Внутри башни имелась стальная перегородка, делившая ее на две полубашни с отдельной подачей боезапаса в каждую. 150-мм хромо-никелевой сталью бронировались также выходы наружу 12-метрового башенного дальномера, 100-мм листы той же стали прикрывали смотровые перископы башен.

Барбеты башен главного калибра на «Дюнкерке» выше главной броневой палубы имели толщину 310 мм, ниже – 50 мм. Броня крепилась с помощью болтов на основании из двойных листов конструкционной стали толщиной по 15 мм. У барбета первой башни имелся только один пояс из 12 броневых плит, в барбете линейно-возвышенной башни – два таких пояса. Лобовые плиты башен были несколько сдвинуты назад относительно края барбета, поэтому образовавшаяся щель прикрывалась двойной горизонтальной плитой общей толщиной 150 мм (у «Страсбурга» – 185 мм). Пол той части башни, которая свисала за пределы барбета сзади, имел толщину 100 мм.

На «Страсбурге» размещение и принципы крепления брони барбетов были такими же, как на головном корабле, изменялась только толщина бронирования над главной броневой палубой – она увеличилась до 340 мм. Диаметр барбета башен главного калибра составлял 11,5 м, вращающийся погон содержал 152 шара диаметром 182 мм.

Башни универсального калибра. Четырехорудийные 130-мм башни бронировались хромо-никелевой сталью, плиты крепились с помощью стыковых планок, в отличие от башен главного калибра отсутствовала стальная подкладка. Лобовые плиты имели толщину 135 мм и наклон в 65°, толщина бортов составляла 90 мм. Задняя стенка башни была полусилиндрической и состояла из двух плит толщиной 90 мм, крыша имела ту же толщину. Передняя плита крыши располагалась поперечно, была съёмной и имела наклон вперед, остальные две плиты располагались продольно и горизонтально. Отверстия для башенного дальномера и смотрового прибора командира в кормовой части башни прикрывались 70-мм листом никелевой стали. Аналогичные приборы вертикального и горизонтального наводчиков располагались в носовой части, прикрывались они 120-мм лис-

том никелевой стали. Маски орудий защищались специальной 60-мм сталью.

Барбеты четырехорудийных башен имели толщину 120 мм и были изготовлены из хромо-никелевой или из специальной стали, броневые плиты крепились друг к другу с помощью заклепок. Каждый барбет делился на две части, верхняя его часть изготавливалась из четырех плит и имела внутренний диаметр 7 м. Нижняя часть тоже изготавливалась из четырех плит, но ее внутренний диаметр составлял 5,3 м. Центральная башня размещалась на палубу выше, чем бортовые, поэтому у ее барбета был дополнительный ярус, внутренним диаметром 2,15 м. Он был небольшим по размеру и состоял из трех плит.

На уровне броневой палубы в каждом барбете была установлена специальная 70-мм диафрагма из хромо-никелевой стали, целью которой было недопущение проникновения огня в погреб боезапаса. В барбете центральной четырехорудийной башни имелась еще одна диафрагма толщиной 40 мм, которая располагалась на уровне нижней броневой палубы.

Бронирование расположенных в средней части корабля двухорудийных 130-мм башен было слабее. Сами установки защищались 80-мм хромо-никелевой сталью, барбеты выше броневой палубы состояли из 20-мм листа хромо-никелевой стали, под которым находились два 20-мм листа обычной стали. На уровне броневой палубы здесь также имелась диафрагма толщиной 120 мм.

Противоторпедная защита новых французских тяжелых артиллерийских кораблей строилась по принципу «сэндвича» – это была комбинация пустых отсеков, лёгких переборок и отсеков, заполненных жидкостями. От внутренних помещений корабля ее отделяла 30-мм продольная переборка, изготовленная из стали STS и простиравшаяся от нижней палубы и до днища, она предназначалась для поглощения энергии взрыва торпедной боеголовки.

Внутри пространство ПТЗ тремя более тонкими продольными переборками разделялось на четыре отсека (ближе к корме их число уменьшалось до двух). Внешний, снаружи от нижней кромки броневых пояса, заполнялся особым водонепроницаемым составом, основой которого было пористое резиноподобное вещество (*ebonite mousse*), не впитывающее воду. Этот состав стал национальным отличием французской системы противоторпедной защиты. Заполненный им отсек простирался под наружной обшивкой от уровня верхней палубы до места, где борт, закругляясь, переходил в днище. Глубина его менялась, но в среднем была равна 1,5 м. Основным назначением резиноподобного состава было погасить силу взрыва и не дать воде распространиться дальше в глубь корпуса; он выполнял примерно ту же задачу, что и резиновое протектирование топливных баков на самолетах.

Внешний отсек ПТЗ отделялся 18-мм переборкой, продолжавшей броневой пояс вертикально вниз. За ней следовал пустой отсек глубиной 0,9 м, который мог заполняться водой или нефтью, за ним – топливная цистерна глубиной до 4,5 м, отделенная снаружи тонкой 8-мм переборкой. С внутренней стороны цистерну ограничивала 10-мм переборка, за которой следовал еще один пустой отсек глубиной 0,7 м, примыкающий к главной переборке. В нем располагались

кабельные трассы. В районе машинно-котельных отделений для внутренних магистралей имелся еще один отсек глубиной 1,2 м, располагавшийся с внутренней стороны от главной переборки и простиравшийся от нижней палубы до днища.

Общая глубина противоминной защиты на миделе составляла по 7,5 м с каждого борта. К оконечностям она сужалась: так, на уровне второй башни главного калибра она имела толщину 5,6 м, а в районе первой башни – уже 3,7 м. Но в любом случае эта глубина была весьма большой для кораблей того времени – обычно на линкорах, построенных или проектировавшихся в середине 1930-х годов, глубина противоторпедной защиты составляла около 5 м. Следует отметить, что на отечественных линейных кораблях типа «Советский Союз» она достигала 8,2 м – но при куда большем водоизмещении. На сравнимых с «Дюнкерками» советских «больших крейсерах» проекта 69 («Кронштадт») глубина ПТЗ в самом широком месте корабля составляла 6 м.

Длина противоторпедной защиты соответствовала длине броневых пояса. В его оконечностях, там, где размещались погреба боезапаса, а ширина ПТЗ сужалась, толщина главной противоторпедной переборки увеличивалась сначала до 40 мм, потом до 50 мм. Кроме того, в этом районе внутренняя переборка, примыкающая к топливной цистерне, загибалась в сторону борта – это позволяло хотя бы немного увеличить глубину защиты. В районе от шпангоута 144,60 до шпангоута 167,35 место топливных цистерн заняли отсеки с водонепроницаемым веществом.

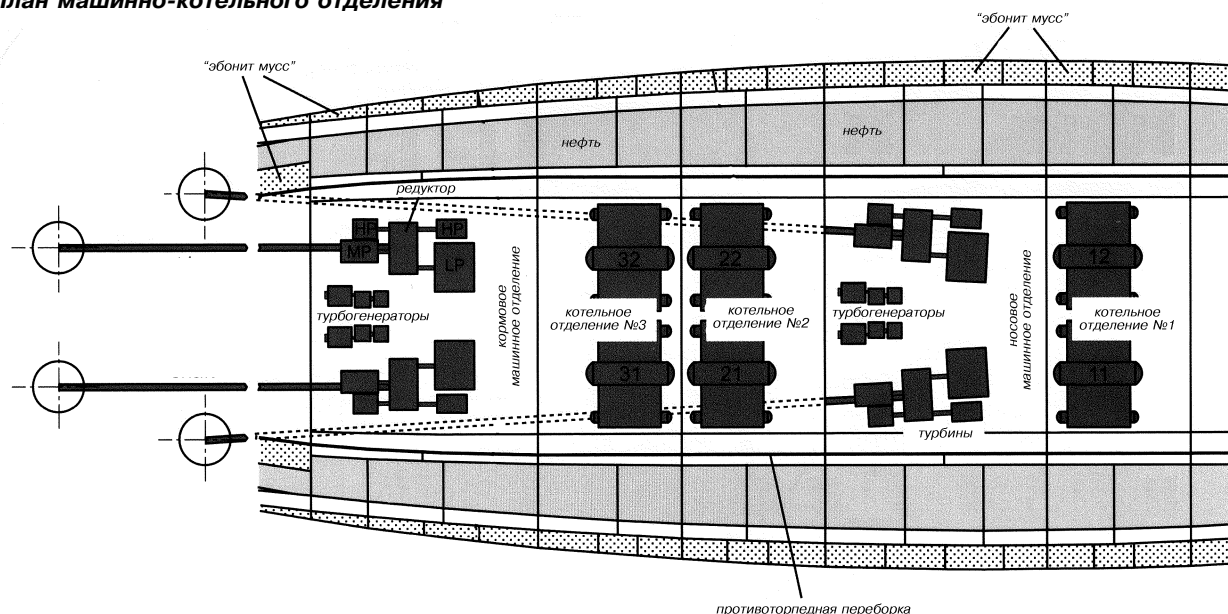
В целом, несмотря на глубину и оригинальность конструкторской идеи, противоторпедная защита линейных крейсеров типа «Дюнкерк» обладала одним существенным недостатком: она содержала слишком мало пустых отсеков, которые можно было использовать для контрзатопления в случае необходимости быстрого спрямления крена.

Для защиты от взрывов донных мин дно в районе носовых и кормовых погребов было сделано тройным, а его верхний слой усилен 30-мм плитами стали STS. В центральной части корпуса дно пришлось сделать двойным, толщиной 1,1 м – иначе механизмы корабля не вписывались в габариты корпуса.

Энергетическая установка

Для экономии водоизмещения и объема силовая установка новых французских тяжелых артиллерийских кораблей должна была стать весьма компактной. Она состояла из шести котлов типа «Индре» и четырех турбозубчатых агрегатов системы Парсонса производства французской фирмы «Электро-Механик». Котлы были новейшей разработки, непосредственного действия с тремя расположенными внизу барабанами, трубки малого размера располагались в центре и были направлены вертикально, имелись воздухоподогреватели. Температура пара 350°, давление 27 кг/см². Котлы для «Дюнкерка» были изготовлены на заводе «Индре», котлы для «Страсбурга» были изготовлены по лицензии верфью-строителем. Размеры одного котла линейных крейсеров типа «Дюнкерк» были следующими: длина 5,325 м, ширина 6,5 м, высота 5,335 м. Выработываемый ими пар поступал к турбозубчатым аг-

План машинно-котельного отделения



регатам системы Парсонса – в отличие от котлов это были проверенные временем механизмы. Каждый из четырех агрегатов состоял из двух турбин высокого давления (27 кг/см^2), двух турбин среднего давления ($8,5 \text{ кг/см}^2$), двух турбин низкого давления переднего и заднего хода и зубчатой передачи.

Новинкой стало «эшелонное» размещение механизмов. Ранее оно использовалось на крейсерах, на линкорах подобное размещение силовой установки применялось впервые. Ее удалось разместить попарно в пяти водонепроницаемых отсеках: в трех – по два котла, в двух – по два ТЗА. В первом эшелоне находилось первое котельное отделение, за ним – первое машинное отделение, работавшее на внешние валы. Второй эшелон составляли второе и третье котельные и второе машинное отделение, работавшее на внутренние валы. Такое чередование отсеков, а также возможность подключения любого котла к турбоагрегатам любого эшелона повышало живучесть силовой установки в целом, снижая риск утраты хода при единственном удачном попадании.

Особенностью машинных отделений «Дюнkerков» стало отсутствие продольной переборки. Первое котельное отделение находилось прямо под башнеобразной надстройкой, поэтому дымоходы выше броневого палубы пришлось причудливым образом изогнуть. Проектная мощность установки была равна 107 000 л.с., а скорость хода 29,5 узлов. Но во время ходовых испытаний в мае 1936 года головной корабль серии в течение двух часов показал среднюю скорость 31,06 узла при мощности машин в 133 585 л.с. На более продолжительном восьмичасовом пробеге средняя скорость равнялась 30,07 узла при средней мощности 114 050 л.с.

В завершение описания силовой установки надо сказать несколько слов о запасе топлива линейных крейсеров. В мирное время полный запас топлива

был равен 4,5–5 тысячам тонн. В военное время этот показатель сокращался до 3700 тонн. Это ограничение было введено для лучшего функционирования противоминной защиты – именно затем, чтобы у бортов оставались пустые отсеки под контрзатопление. Поэтому в военное время дальность плавания была следующей:

- на скорости 28,5 узла – 2450 миль,
- на скорости 20 узлов – 6300 миль,
- на скорости 15 узлов – 7850 миль.

Винтовая группа была компактной, что несло некоторую опасность: при неудачном стечении обстоятельств корабль мог лишиться всех винтов при попадании лишь одной торпеды или подрыве на одной мине. На «Дюнkerке» винты были трехлопастными диаметром 4,2 м. На втором корабле серии винты сделали четырехлопастными с диаметром 4,025 м. Рулевое устройство состояло из полубалансирного руля, который в нормальных условиях приводился в действие двумя электрическими сервомоторами. Посты управления ими находились в боевой и рулевой рубках, а также на запасном командном посту управления во второй башне главного калибра; управлять рулем можно было также и непосредственно из румпельного отделения.

Теоретически руль мог поворачиваться до 32° в каждую сторону, но обычно на 25° происходило его зажимание. При этом скорость перекладки руля с 0 до 25° составляла 20 секунд. Также имелся аварийный мотор, он переключивал руль с 0 до 15° за минуту. Но эти цифры относятся к скоростям не более 19 узлов. При скорости корабля в 24 узла максимальный угол поворота руля был равен 7° . Время переключения с основного привода на аварийный – 1 минута. Если корабль по каким-либо причинам полностью лишился электроэнергии, имелся ещё один вариант управления рулём – ручное управление. В румпельном отде-

лении имелся ручной штурвал, его должны были обслуживать 25 моряков. Время перехода с аварийного электромотора на ручное управление – 30 секунд. При этом скорость корабля ограничивалась 19 узлами, а угол перекладки руля составлял 15°.

Для экономии водоизмещения и веса французские конструкторы пошли на широкое использование электрических приводов к различным корабельным механизмам. Важнейшими потребителями электроэнергии являлись башни главного и универсального калибра. Поэтому перед проектировщиками встала тяжелая задача: требовалось обеспечить корабли током двух напряжений – 230 и 460 вольт, последнее было необходимо для приведения в действие сервомоторов башен главного калибра.

В итоге основными источниками электроэнергии стали два турбогенератора, которые были размещены по одному в каждом машинном отделении, строго по центру между турбозубчатыми агрегатами. Мощность каждого составляла 900 кВт, то есть общая мощность равнялась 1800 кВт. Глубоко под палубой, между погребами боезапаса главного калибра находились 4 дизель-генератора, мощность каждого из которых составляла 400 кВт, а в случае необходимости ее можно было форсировать до 480 кВт в течение часа и до 550 кВт – на полчаса. В нормальных условиях общая производительность дизель-генераторов составляла 1200 кВт. Имелись и два небольших аварийных дизель-генератора, которые размещались непосредственно под носовой надстройкой. Мощность их была равна 100 кВт, в течение часа они могли дать 120 кВт.



Центральный пост борьбы за живучесть линкора «Дюнкерк»

Были приняты все возможные меры, чтобы новые корабли не остались без электроэнергии: имелись четыре главных распределительных щита, кабели находились в особых кабельных коробках, предусматривалось дублирование проводки.

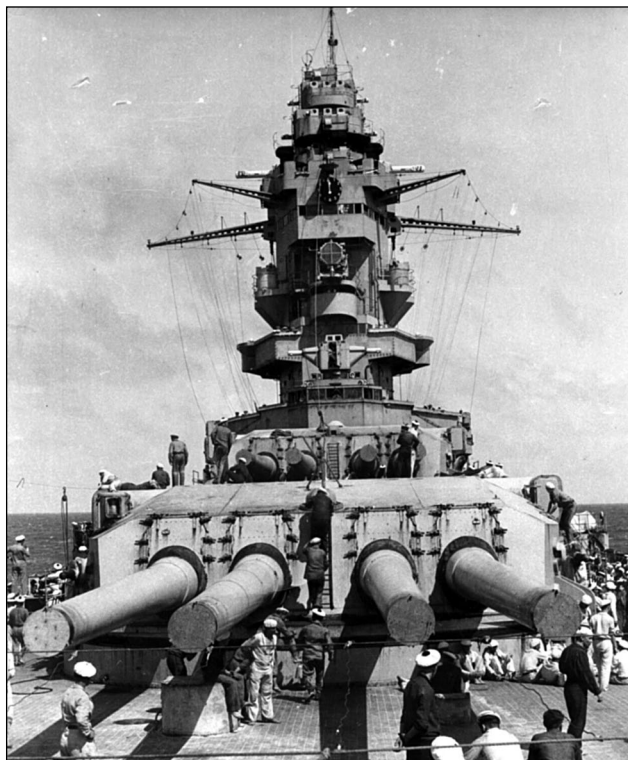
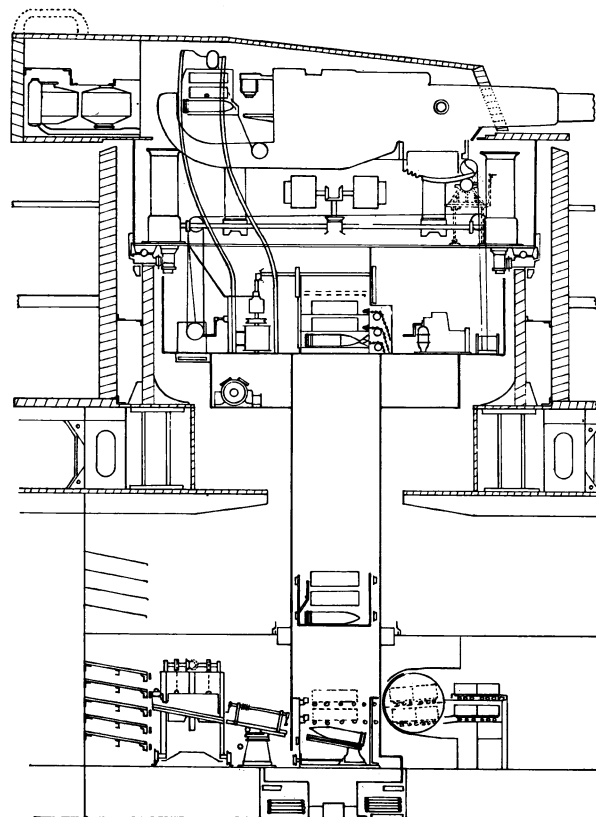
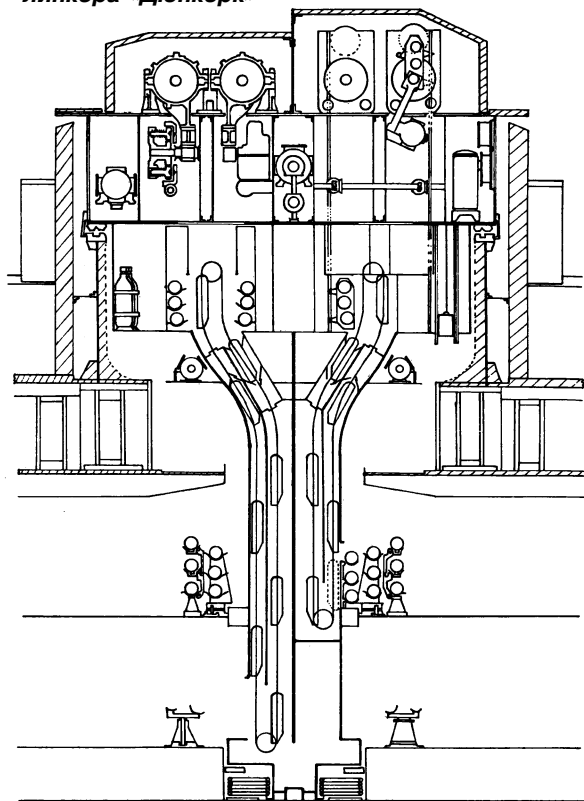
Артиллерийское вооружение

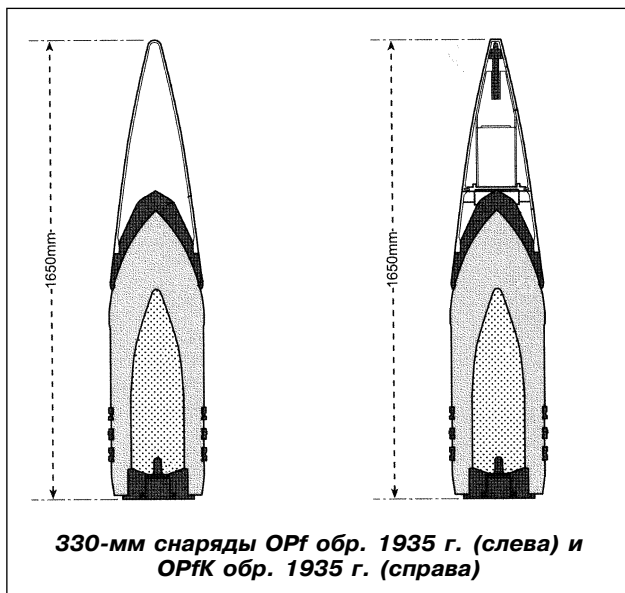
Главный калибр новых французских тяжелых артиллерийских кораблей состоял из восьми 330-мм орудий, размещенных в двух четырехорудийных башнях в носовой части корпуса. Подобное расположение по-

Главный калибр линкора «Дюнкерк»



Поперечный и продольный разрез 330-мм башни линкора «Дюнкерк»





вторяло английские линейные корабли типа «Нельсон», оно позволяло уменьшить водоизмещение и длину цитадели. По расчетам проектировщиков, двухорудийная 340-мм башня весила 1560 тонн (по 780 тонн на орудие), трехорудийная – 1940 тонн (647 тонн на орудие), а четырехорудийная – 2260 тонн (всего 565 тонн на орудие). Таким образом батарея из девяти орудий в трех башнях по сравнению с батареей из восьми орудий в четырех башнях давала снижение веса артиллерии на 6,74% при увеличении огневой мощи на одно орудие. Расположение в четырехорудийных башнях экономило уже 27,6% веса при той же мощи огня. Вдобавок использование четырехорудийных башен позволяло в полтора раза уменьшить длину цитадели, отводимую под орудия главного калибра и их погреба, а это давало уже много большую экономию веса. Вдобавок расположение всей артиллерии в носу с возможностью стрельбы вперед вполне соответствовало концепции крейсера-охотника, предназначенного для погони за немецкими «карманными линкорами». И наконец, освобождение кормы от артиллерии позволяло решить вечную на тяжелых кораблях проблему размещения бортовых самолетов-разведчиков и их катапульт вне зоны действия дульных газов.

Сами четырехорудийные башни были чисто французским изобретением, впервые они появились в проектах линейных кораблей типа «Норманди». Фактически это были две двухорудийные башни под одной крышей, внутри они отделялись друг от друга переборкой. Во французском флоте их называли левой и правой полубашнями.

Система подачи боезапаса и заряжения были стандартными для того времени. Но систем такого калибра до начала 1930-х годов на вооружении французского флота не было, поэтому 330-мм орудие образца 1931 года с длиной ствола 52 калибра представляет определенный интерес для историков. К несчастью, их

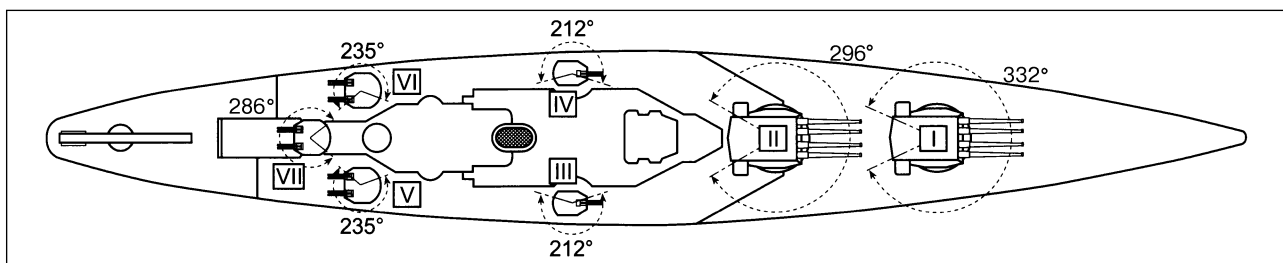
Фото на с.32 внизу: главный калибр линкоров «Дюнкерк» (слева) и «Страсбург» (справа)



Погрузка 330-мм снаряда ОПф обр. 1935 г. на линкор «Дюнкерк»

чертежи не сохранились, поэтому известно про них весьма немного. Конструкция орудий была следующей: мощный внешний ствол «А» в районе замка дополнительно скреплялся несколькими небольшими оброчками. Внутри него находился лейнер. Замок системы «Велин» – винтовой прерывистый, закрывание гидравлически-пневматическое, балансировка производилась с помощью противовесов. Открывался замок вверх после того, как орудие накатывалось назад.

330-мм снаряд образца 1935 года весил 570 кг, его начальная скорость составляла 870 м/сек. В отличие от остальных флотов, во Франции с начала прошлого века разрабатывался единый снаряд для тяжелой морской артиллерии, который можно было использовать и против хорошо бронированных, и против небронированных целей. Первые подобные снаряды поступили на вооружение эскадренных броненосцев типа «Дантон», в них были объединены качества бронебойных и полубронебойных (коммон) снарядов. Время срабатывания головного взрывателя регулировалось перед заряжением. Такой снаряд был разработан и для 330-мм орудий новых тяжелых артиллерийских кораблей. Он получил обозначение ОПф (*Obus Perforation de Repture Cojffe*). Общий вес взрывчатого вещества в нем составлял 20,3 кг или 3,6% от веса –



Расположение основного и универсального калибров линкоров типа «Дюнкерк» с указанием углов обстрела в градусах

на 50% больше, чем вес взрывчатого вещества в стандартном бронебойном снаряде того времени. Воздействие этих снарядов на вероятного противника, которым были сравнительно легко бронированные «карманные линкоры» типа «Дойчланд», должно было стать максимально эффективным. Кроме того, был спроектирован и фугасный снаряд (OAE Mle 1935); судя по всему, он прошел испытания, но в серийное производство так и не пошел.

Четырехорудийная башня была спроектирована фирмой «Сен-Шамон». Каждая пара орудий в полубашне размещалась в единой люлке – на это пришлось пойти для сокращения габаритов башни. Максимальный угол возвышения орудий главного калибра был равен 35°, при этом дальность стрельбы была равна 245 кабельтовых (41 500 м) – то есть гораздо больше дистанции прямой видимости.

Каждая полубашня имела свои собственные снарядные и зарядные погреба. Снарядные погреба первой башни главного калибра располагались под броневым поясом, двумя ярусами ниже главной палубы, в нос от барбета. Зарядные погреба располагались аналогично в корму от барбета. У второй башни зарядные погреба размещались впереди, а снарядные – позади.

Боекомплект первой башни состоял из 456 снарядов, на каждом уровне погреба размещалось по 228 снарядов. Боекомплект второй башни состоял из 440 снарядов, по 220 на каждом уровне. Заряды хранились в погребах, поделённые на четвертьзаряды. В качестве метательного вещества в них использовался порох «SD 19». Каждая полубашня получила свою отдельную систему подачи. Заряды и снаряды извлекались из погреба, грузились в ковшеобразный лоток и подавались в рабочее отделение, где перегружались на верхнюю лебедку. Каждое орудие имело свою лебедку. Транспортировочная беседка имела три отделения, нижнее – для снарядов, два верхних – для четвертьзарядов. Специалисты «Сен-Шамон» спроектировали башни таким образом, что зарядание можно было производить при любом угле возвышения орудий.

Универсальный калибр. Для борьбы с вражескими эсминцами и самолётами предназначались двенадцать 130-мм орудий обр. 1932 года с длиной ствола в 45 калибров. Это было первое универсальное орудие, принятое на вооружение французского флота. Оно имело вертикальный замок, скользящий клиновой затвор и максимальный угол возвышения 75°. Для использования против надводных кораблей предназначались полубронебойные снаряды. Такой снаряд ве-

сил 33,4 кг, его начальная скорость составляла 800 м/сек, дальность стрельбы – 112 кабельтовых (20 800 м), досягаемость по высоте – 12 000 м. Для стрельбы по воздушным целям должны были использоваться осколочные гранаты с устанавливаемой дистанционной трубкой. Вес такого снаряда составлял 29,5 кг, начальная скорость – 840 м/сек. Вес унитарного патрона у обоих типов снарядов был равен 53 кг; при этом можно было использовать и раздельно-гильзовое зарядание.

В погребах универсального калибра обычно находилось 6400 снарядов – по 400 на ствол. Их них 2000 были бронебойными, остальные 4400 – осколочными зенитными и осветительными. Универсальные установки были двух типов: в кормовой части размещались три четырехорудийные башни: одна возвышен-



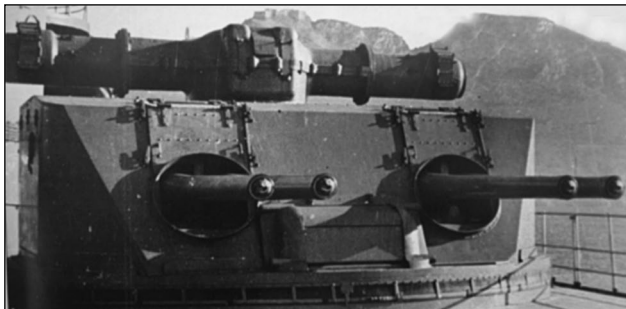
Вид с крыши ангара на четырехорудийные 130-мм башни универсального калибра линкора «Страсбург»

ная, и две по бортам. В средней части корпуса, между трубой и носовой надстройкой, побортно размещались две двухорудийные установки.

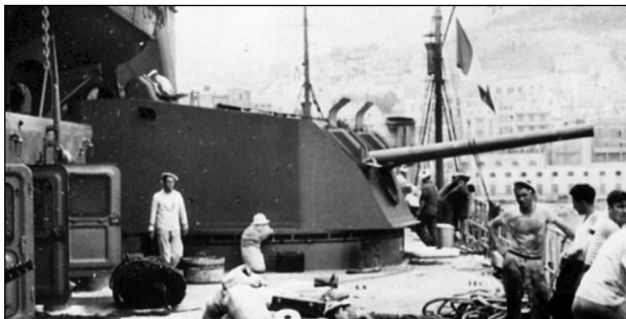
Четырехорудийные башни были разработаны фирмой «Сен-Шамон». Орудия в них, как и в башнях главного калибра, размещались попарно в двух люльках. Башня делилась на две части 20-мм стальной переборкой. Орудия каждой полубашни обслуживались своим подъемником, причем двойным – для быстрого перехода от зенитных снарядов к противокорабельным и обратно. В башнях имелись кранцы первых выстрелов, в которых находились 48 снарядов, из них 22 зенитных снаряда, остальные – полубронебойные.

Бортовые двух- и четырехорудийные башни имели углы обстрела 171° и 175° соответственно, а кормовая возвышенная установка – 300° . Небольшой сектор в 18° по носу универсальной артиллерией не простреливался вообще – но это была общая беда большинства тогдашних линкоров.

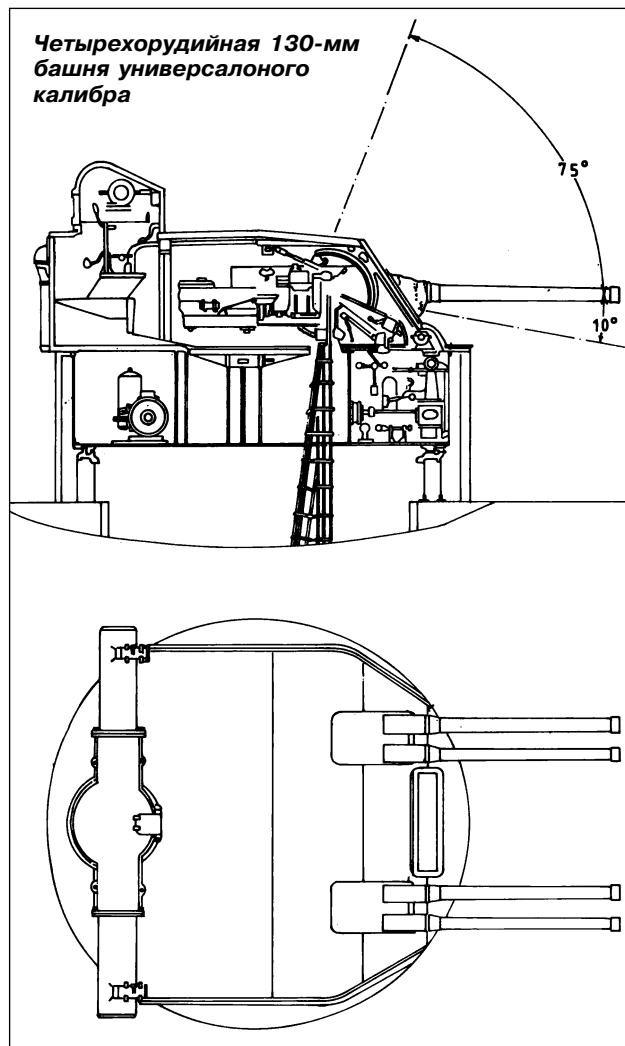
Двухорудийная башня весила 68,4 тонны, включая 46 тонн вращающейся брони, четырехорудийная – 200 т (165 тонн вращающейся брони), а вместе с барбетом – 319 тонн. Основными особенностями двухорудийных установок было более слабое бронирование и то, что расстояние между стволами у них было больше. Кроме того, двухорудийные башни располагались не над погребами, а на удалении 30 метров от них, поэтому для них пришлось разработать систему подачи боезапаса не только с вертикальным, но и с горизонтальным перемещением и разрывом у поворотной платформы. В результате практическая скорострельность орудий в них была ниже, чем у четырехорудийных башен.



Четырехорудийная 130-мм башня универсального калибра линкора «Дункерк»



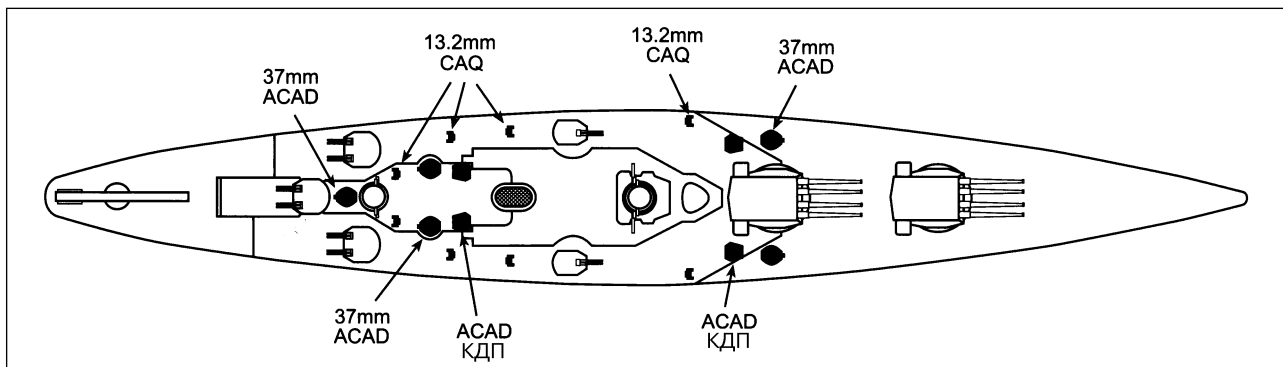
Двухорудийная 130-мм башня универсального калибра линкора «Дункерк»



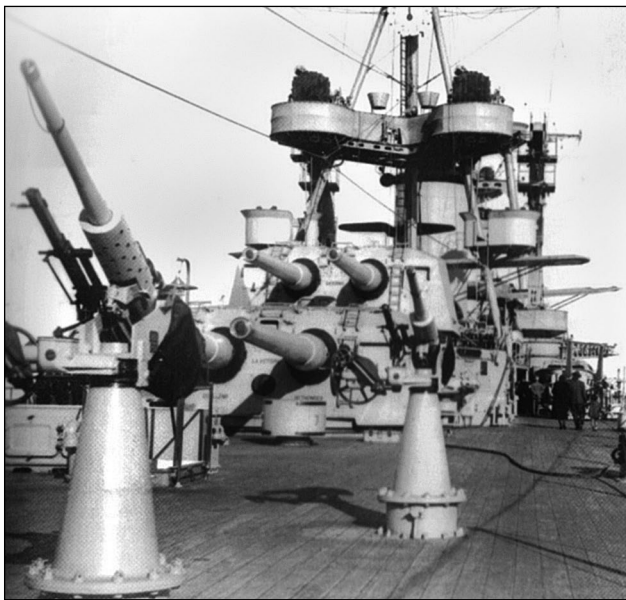
Теоретическая скорострельность орудий составляла от 10 до 12 выстрелов в минуту – что уже явно было мало по меркам конца 1930-х и, тем более, 1940-х годов. Скорость вертикальной наводки в пределах от -7° до $+75^\circ$ составляла 6° в секунду. Недостатком башенных универсальных установок являлся весьма сложный механизм заряжания на больших углах возвышения, часто дававший сбои и отказы.

Малокалиберная зенитная артиллерия. При проектировании новых тяжелых артиллерийских кораблей в начале 1930-х годов угрозу с воздуха еще не принимали всерьез. Но всё равно корабли требовалось защитить от атак с воздуха. Если дальняя оборона была возложена на 130-мм орудия, то для борьбы с самолетами, прорвавшимися сквозь заградительный огонь, предназначались зенитные автоматы и крупнокалиберные пулеметы. Предполагалось, что на «Дункерках» будут установлены четыре спаренных установки 37-мм полуавтоматов образца 1933 года и восемь четверённых 13,2-мм пулеметов.

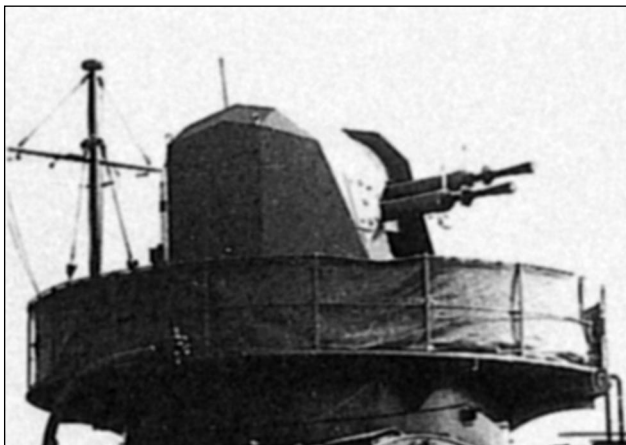
Что касается полуавтоматов, то, несмотря на год, стоящий в названии, это оружие было хорошо знакомо французским морякам – это была спаренная вер-



Проектное расположение малокалиберной зенитной артиллерии на линкорах типа «Дюнкерк»



Однствольная 37-мм полуавтоматическая установка образца 1925 г. на борту тяжелого крейсера «Фош»



Спаренная 37-мм автоматическая зенитная установка ACAD на борту шлюпа «Амьен»

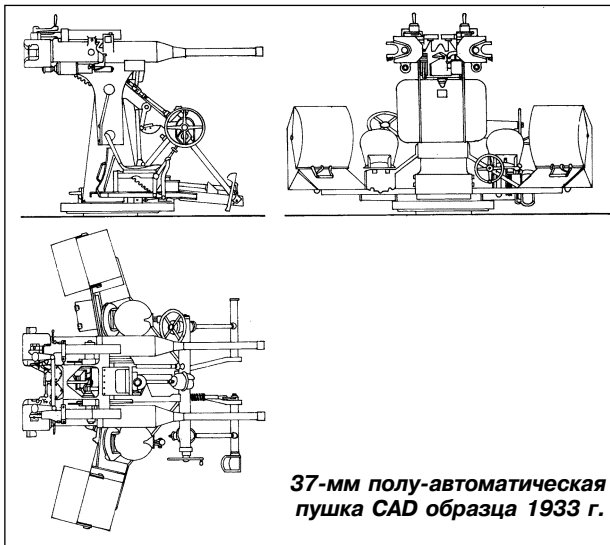
сия 37-мм 50-калиберного полуавтомата образца 1925 года. Из конструктивных особенностей орудия следует отметить обычный скользящий замок; боезапас находился в магазинах по шесть патронов. Теоретическая скорость стрельбы составляла 30–40 выстрелов в минуту из одного ствола, этого было недостаточно для гарантированного уничтожения даже самолетов того времени. На практике скорострельность была еще меньше – по некоторым данным, всего 20 выстрелов в минуту. Вес снаряда составлял 725 грамм.

Поэтому было принято решение о разработке нового зенитного орудия калибром 37 мм, на этот раз полностью автоматического и с силовым приводом. Новый автомат получил обозначение 37-мм ACAD (*Automatique Contre-Avions Double*) Mle 1935, его скорострельность составляла 200 выстрелов в минуту. Планировалось, что он будет использоваться на лидерах типа «Могадор» и новых эсминцах типа «Ле Арди». Также они были поставлены и на тяжелых артиллерийских кораблях типа «Дюнкерк». На отчётных чертежах, датированных 1 марта 1939 года, видно, что две установки новых 37-мм размещались по бортам у второй башни главного калибра. Ещё одна пара должна была стоять побортно на палубе кормовой надстройки между дымовой трубой и грот-мачтой, а одна установка – на кормовой надстройке в нос от центральной 130-мм башни.

Но разработка новых зенитных автоматов шла слишком медленно, первый прототип был закончен весной 1939 года, а серийное производство, по расчётам, можно было развернуть лишь только к концу 1940 года. Поэтому было принято решение временно вооружить «Дюнкерк» однствольными 37-мм зенитными полуавтоматами образца 1925 года. Размещены они были следующим образом: два – по бортам у второй башни главного калибра, еще несколько – на кормовой надстройке. В начале 1939 года их сняли и установили вместо них пять спаренных 37-мм зенитных полуавтоматов образца 1933 года, размещенных по схеме на март 1939 года. На вступившем в строй позднее «Страсбурге» было установлено 4 спаренных 37-мм зенитных полуавтомата – в отличие от «Дюнкерка» центральный кормовой полуавтомат отсутствовал. На его месте была установлена счетверенная установка тяжелых 13,2-мм пулеметов. 37-мм полуавтоматы были разбиты на две группы – кормовую и носовую. Дистанцию стрельбы они получали от двух дальномеров с базой 1 метр. Дополняли малокалиберную зенитную артиллерию счетверённые 13,2-мм



Спаренная 37-мм полуавтоматическая установка CAD образца 1933 г. на борту лидера «Ла Триумфан»



37-мм полу-автоматическая пушка CAD образца 1933 г.

зенитные пулемёты, число которых постоянно изменялась. Увы, крупнокалиберные пулеметы были плохой заменой пушкам; кроме того, у них тоже был существенный недостаток – несмотря на формально высокую скорострельность (до 700 выстрелов в минуту теоретически, 450 выстрелов практически) темп их стрельбы в бою ограничивался емкостью магазинов – всего 30 патронов на ствол. В полигонных условиях и силами хорошо натасканного расчета магазины менялись быстро, но вот на практике такого удавалось добиться далеко не всегда...

Динамика изменения малокалиберной зенитной артиллерии на вновь построенных тяжелых артиллерийских кораблях с 1937 по 1940 год была следующей:

На «Дюнкерке» в мае 1937 года стояло шесть 37-мм одноствольных полуавтоматов образца 1925 года. Размещались они попарно по бортам у носовой надстройки, в корму от трубы и на палубе надстройки.

В октябре 1937 года на корабле были установлены шесть счетверённых установок 13,2-мм тяжелых пулемётов образца 1929 года – на уровне второй палубы и по бокам носовой надстройки.

В мае 1937 года шесть одноствольных 37-мм зенитных полуавтоматов были демонтированы. В этом же месяце на корабле добавились еще два счетверенных 13,2-мм пулемета. Им нашли место на надстройке в корму от дымовой трубы.

В феврале 1939 года на корабле были установлены четыре 37-мм спаренные установки образца 1933 года – две по бокам надстройки (на первой палубе) и две на надстройке в корму от трубы. Была выполнена перестановка двух счетверённых 13,2-мм пулемётов на вторую палубу по бортам у мостика.

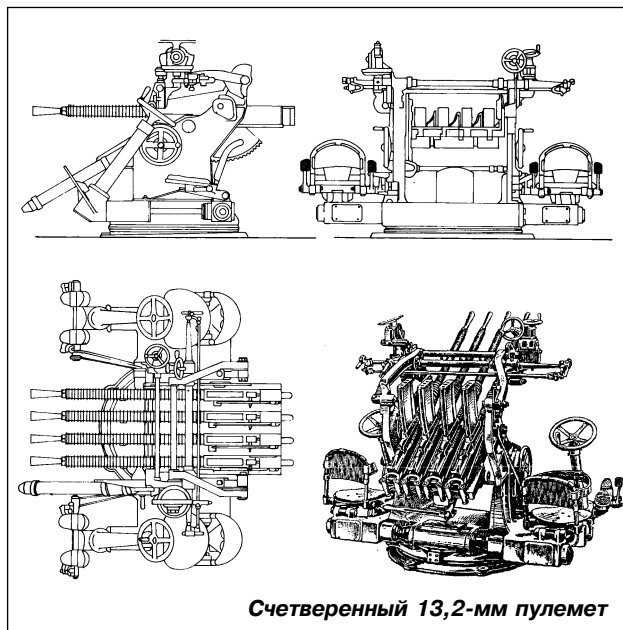
В августе 1939 года на корабле была установлена еще одна спаренная 37-мм установка образца 1933 года – в диаметральной плоскости, позади грот-мачты.

В феврале 1940 года два спаренных 37-мм зенитных автомата были перенесены с уровня первой палубы на уровень второй палубы.

На «Страсбурге» в декабре 1938 года были установлены пять счетверённых установок 13,2-мм пулемётов образца 1929 года: четыре – на второй палубе в средней части корабля и одна перед носовой надстройкой.

В начале 1939 года на корабле были установлены четыре спаренных 37-мм зенитных полуавтомата: два – по бокам от второй башни главного калибра (на первой палубе) и два – на надстройке, позади трубы. Кроме них появилось еще две новых установки счетверённых 13,2-мм пулемётов – обе на кормовой надстройке, за дымовой трубой.

В августе 1939 года одна счетверённая установка была установлена в диаметральной плоскости, позади грот-мачты.



Счетверенный 13,2-мм пулемет



Четыре 90-мм орудия стояли по бокам башен главного калибра и использовались как пристрелочные и учебные

Таким образом, малокалиберная зенитная артиллерия французских кораблей к началу войны была явно недостаточной. Следует отметить, что проблемы с созданием зенитных автоматов имелись у всех стран – даже Соединенные Штаты со своим 28-мм автоматом возились 15 лет, так и не сумев довести его до ума. Однако возникает вопрос: почему французы не ставили на свои корабли имевшийся у них достаточно удачный 25-мм автомат Гочкисса обр. 1925 года? Точнее, решение об этом в итоге было даже принято – но лишь после начала войны, а осуществить его так и не успели... Между тем французский 25-мм автомат по лицензии выпускался Японией и до конца Второй мировой войны (в одинарном, спаренном и строенном вариантах) являлся основной зенитной системой ближнего боя в Императорском флоте.

Системы управления огнем

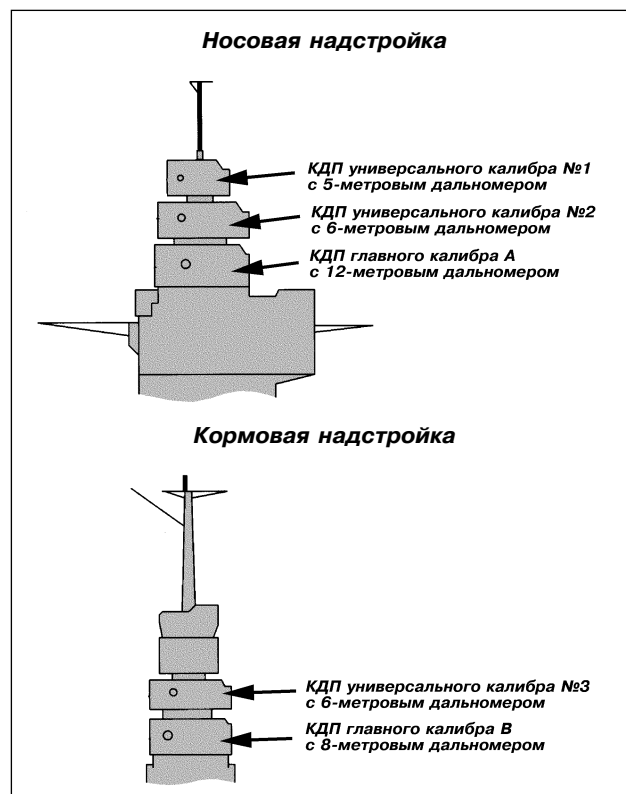
Линейные крейсера типа «Дюнкерк» стали первыми французскими кораблями, получившими полноценную схему управления огнем, как для главного, так и для универсального калибров. Система была полностью новой и значительно отличалась от установленной на крейсерах, не говоря уже о линкорах. Всего на тяжелых артиллерийских кораблях имелось по пять ко-

мандно-дальномерных пунктов (директоров) – два для главного и три для универсального калибра. В каждом из них находился стереоскопический дальномер OPL (*Optique de Prescion Levallois-Perret*). Размещались директора следующим образом, носовую башнеобразную надстройку венчали три приземистых квадратных КДП, нижний – главного калибра, два верхних – универсального. На кормовой надстройке вокруг грот-мачты находились ещё два КДП, запасных один (нижний) для главного, второй для универсального калибра.

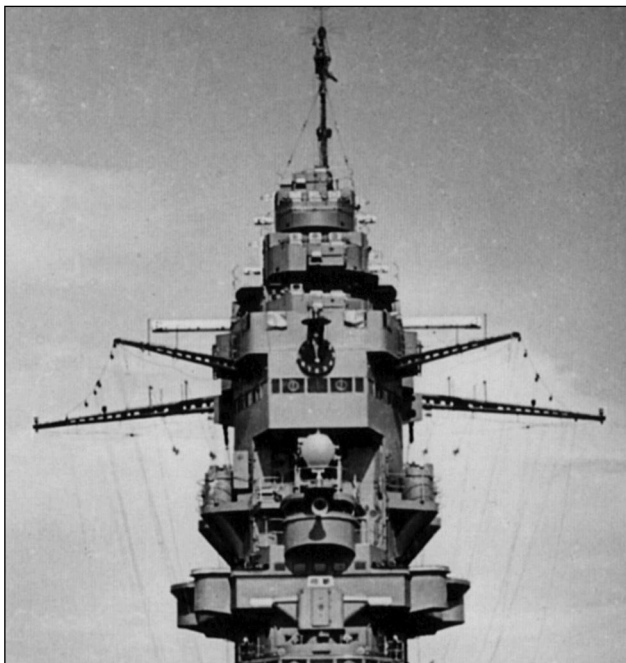
В носовом КДП главного калибра находился триплексный дальномер с базой 12 метров, в 1940 году заменённый на аналогичный с базой 14 метров. В кормовом КДП главного калибра стоял 8-метровый дуплексный дальномер. Ещё два дуплексных дальномера с базой 12 метров находились в обеих башнях Главного калибра.

Система управления огнём универсального калибра состояла из трех командно-дальномерных постов: в верхнем КДП носовой надстройки стоял 5-метровый дальномер, в среднем КДП – 6-метровый. В кормовом КДП универсального калибра также находился дальномер с базой 6 метров. Такой же 6-метровый дальномер имелся в каждой 130-мм четырехорудийной башне.

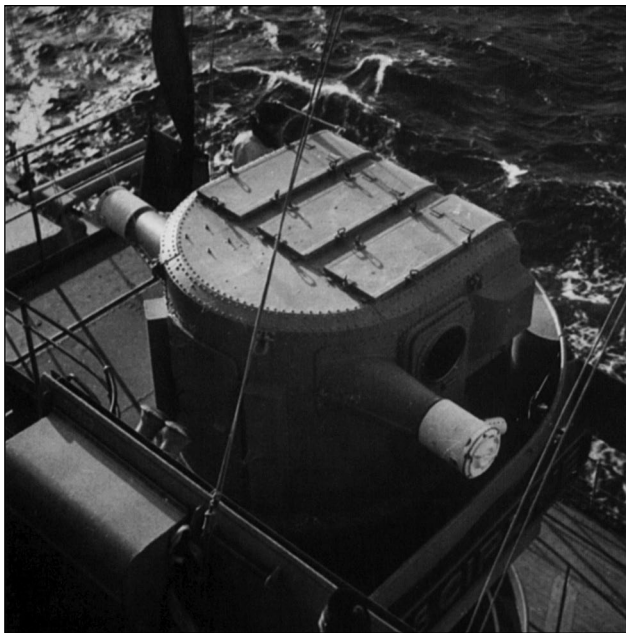
В случае выхода из строя основных КДП имелся еще один дальномер с базой 5 метров (OPL). На «Дюнкерке» он располагался на крыше боевой рубки, на «Страсбурге» – на крыше ходовой рубки. Для управления огнём ночью имелись специальные КДП, размещенные по бортам башнеобразной надстройки. В них



Приборы управления огнем линкоров типа «Дюнкерк»



Носовая надстройка линкора «Дюнкерк» с приборами управления огнем



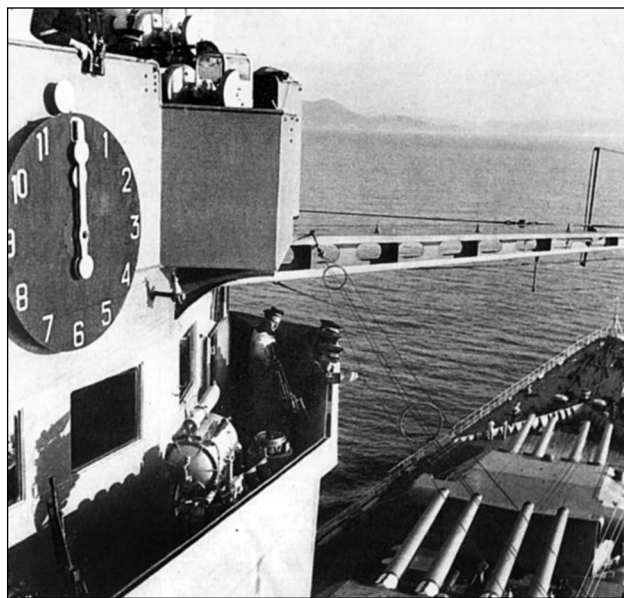
КДП управления ночным огнем с 3-м дальномером на линкоре «Страсбург»

находились 3-метровые дальномеры SOM (*Societe d, Optique et de Mechanique de Haute Precision*). Для управления огнём соединения использовались указатели дистанции в виде циферблатов (как на американских линкорах 1920-х годов), в 1940 году они были демонтированы.

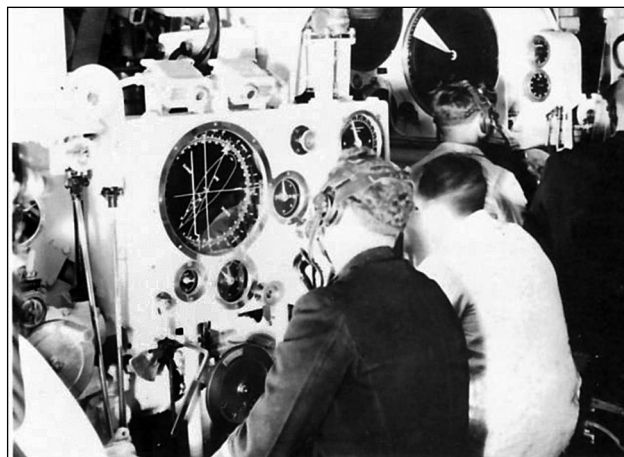
Для зенитной артиллерии малого калибра предполагалось разместить четыре КДП, каждый с 2-метро-

вым дальномером, своим вычислителем и приборами управления силовой передачей. Два таких КДП располагались у второй башни главного калибра, еще два – по бортам кормовой надстройки.

Выработка данных для стрельбы с использованием информации от КДП производилась в Центральном артиллерийском посту. Пост находился под броневой палубой, в нем размещался центральный автомат стрельбы производства фирмы «Гранит». Это была увеличенная версия ЦАС, которыми ранее оснащались французские крейсера, он состоял из набора вычислителей и графических построителей. Этот прибор обслуживали 24 человека во главе с командиром группы управления (*Director di tir adjont*) в офицерском звании, ему помогал старшина (*Chef de Poste*). Также в ЦАП могли обрабатываться данные, полученные от другого корабля. Приборы управления огнём с расчё-



Указатель дистанции (циферблат) линкора «Страсбург»



Центральный артиллерийский пост линкора «Страсбург»

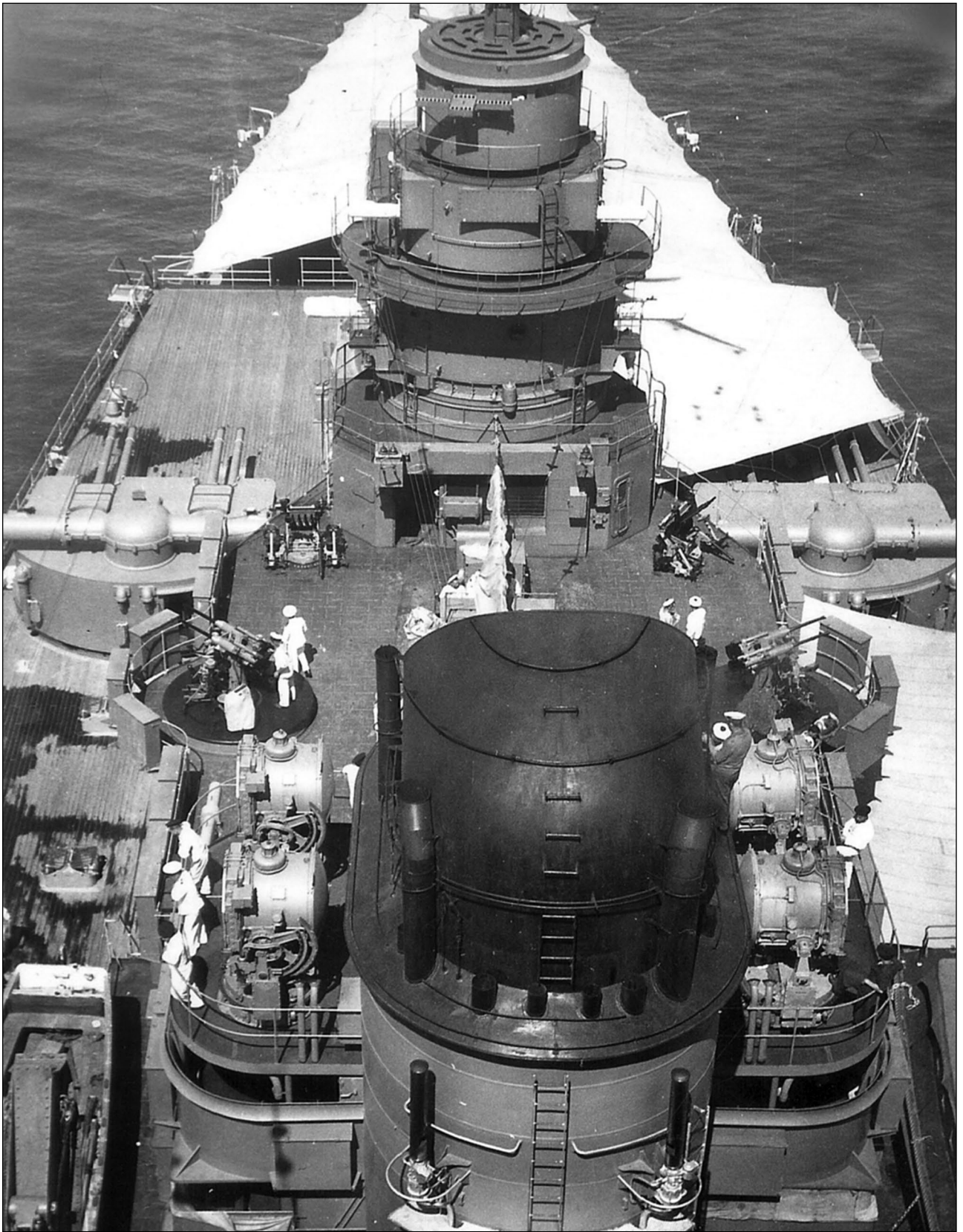


Фото на с.40: вид с носовой надстройки линкора «Страсбург» в корму: хорошо видны боевые 120-сантиметровые прожекторы на площадках дымовой трубы, счетверенные 130-мм универсальные установки, 37- и 13,2-мм автоматы и КДП на кормовой надстройке

том из четырех человек каждый имелся и были в обеих башнях Главного калибра. Для управления зенитным огнём универсального калибра использовались три поста, расчёт каждого составлял девять человек. Система передачи данных была полностью автоматизированной – это было сделано для того, что-бы уменьшить возможность человеческой ошибки. Командный пост старшего артиллерийского офицера по традиции, укоренившейся во французском флоте, находился в боевой рубке.

Следует также отметить, что линейные крейсера типа «Дюнкерк» стали первыми кораблями, получившими силовую дистанционную передачу для орудий главного и универсального калибров. Приводилась она в действие сервомоторами системы «Леонарди» или с помощью гидравлических приводов. Во время эксплуатации выяснилось, что система работает весьма ненадежно, отладить её уже не хватило времени – хотя работы по её совершенствованию продолжались всю корабельную жизнь.

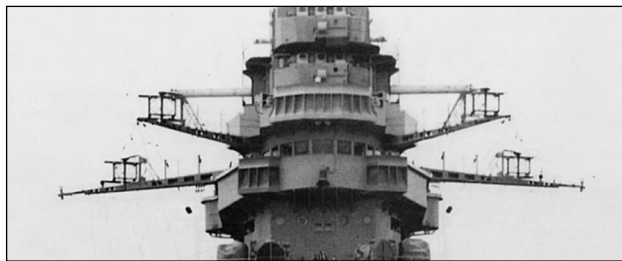
Для подсветки целей ночью на «Дюнкерке» имелось 7 прожекторов диаметром по 120 см. На его сестершипе было 6 прожекторов. Управление ими можно было осуществлять с помощью силовой дистанционной передачи. Управлять ими можно было из КДП универсального калибра, также имелись специальные посты на надстройке, с помощью которых можно было управлять прожекторами.

Радиолокационное оборудование

Работы в области радиолокации во Франции велись еще с 1933 года, в 1935 году к ним присоединился и флот. Разработкой и испытанием опытных устройств занималась фирма «Сосьете Франсез де Радио Элек-



Боевые 120-сантиметровые прожекторы линкора «Страсбург»



Антенны радиолокатора воздушного обнаружения, смонтированные на ноках реев линкора «Страсбург», лето 1942 г.

трик». В конце 1930-х годов опытные навигационные радиолокаторы, пригодные для обнаружения таких объектов, как айсберг, были установлены на шлюпе охраны рыболовства «Билль д'Ис» и на пассажирском лайнере «Нормандия». Опыт эксплуатации этих устройств продемонстрировал возможность обнаружения новыми приборами воздушных целей. Разработки радиолокационной аппаратуры были строго засекречены, пока в 1938 году не начался взаимный обмен информацией по этим работам с Британией.

Постепенно основная часть исследования сосредоточилась на метровом диапазоне и на дальнем обнаружении воздушных целей. Первый прибор, пригодный для этого, был испытан в сентябре 1938 года, он имел мощность 14 кВт и дальность действия 50-60 км. К 1939 году радары воздушного оповещения, работавшие на метровом диапазоне, были установлены вокруг Шербура, Бреста, Тулона и Бизерты.

Однако когда немецкие самолеты начали ставить мины у французских берегов, возникла новая проблема – для дальнего (не менее чем за 30 км) обнаружения низколетящих самолетов требовалась аппаратура, работающая на более коротких волнах. К январю 1940 года опытный образец такого локатора был готов к испытаниям, но из-за майского наступления немцев к Седану все эксперименты были прекращены, а их материалы уничтожены. Однако французы успели вывезти в Англию 16-см магнетрон для радара сантиметрового диапазона.

После подписания в июне 1940 года Компьенского перемирия англо-французское сотрудничество в области радиолокации прекратилось, но в самой Франции работы продолжались. Основные усилия были сосредоточены на наземных радарх ПВО, но в конце 1940 года начались работы и над корабельными РЛС. В итоге к лету 1942 года на «Страсбурге» был установлен радар воздушного обнаружения, способный детектировать летящие на высоте 1500 м самолёты с дистанции 80 км. При снижении высоты полёта до 1000 м дальность обнаружения падала до 50 км, а при высоте нескольких метров – до 10 км.

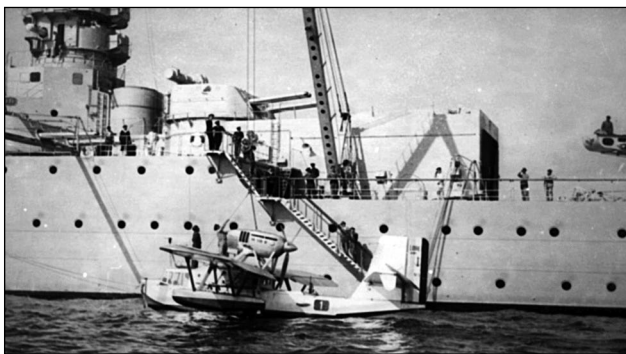
Проблему обеспечения кругового поиска на «Страсбурге» решили установкой на ноках реев носовой надстройки четырех синхронизированных антенн, расположенных под углом в 45° к диаметральной плоскости корабля. Носовая антенна правого и кормовая антенна левого борта являлись излучающими, две другие – приемными. Испытания проводились в июле 1942 года у Тулона, но из-за плохой погоды полные характери-



Линкор «Страсбург», вил на катапульту с установленной на ней летающей лодкой «Луар 130», 1939 г.



Процесс установки летающей лодки «Луар 130» на катапульту линкора «Дюнкерк». 1939 г.



Процесс подъема летающей лодки «Луар 130» на борт линкора «Дюнкерк»

ки нового оборудования снять не удалось. Работы над локатором были прекращены в ноябре 1942 года, когда немцы заняли Южную Францию, большую часть радиолокационного оборудования была уничтожена.

Авиационное вооружение

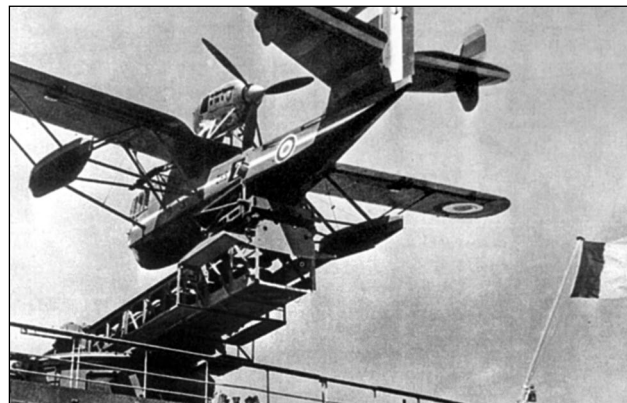
С 1920-х годов для разведки и корректировки огня на крупных кораблях, линкорах и крейсерах, уже широко использовались самолёты. Авиационное вооружение

имели на борту практически все линейные корабли. Не стали исключением и проектирующиеся новые французские тяжелые артиллерийские корабли. В кормовой части была размещена катапульта для запуска самолётов и кран для их подъёма из воды. Чуть ближе в нос располагался двухэтажный ангар, в котором были созданы все условия для обслуживания самолётов. Верхний этаж ангара находился на уровне верхней палубы, нижний ярус находился на уровне первой платформы. Между этажами имелся самолето-подъемник, в опущенном положении он становился полом нижнего этажа. Самолёт стоял на тележке, которая передвигалась по рельсам в сторону катапульты. Сама поворотная катапульта была одна и размещалась в диаметральной плоскости корабля. Длина ее составляла 22 метра, она приводилась в действие сжатым воздухом. С катапульты могли стартовать самолёты весом до 3500 кг, максимальная скорость старта составляла 103 км/ч.

В ангаре линейных крейсеров типа «Дюнкерк» помещались два больших гидросамолета-разведчика «Луар 130», еще один мог ставиться на катапульту. Проект этой машины разрабатывался одновременно с проектом самих линейных крейсеров. Первый самолёт этого типа поднялся в воздух в ноябре 1934 года, а на вооружение «Марине Национале» он был принят в 1937 году.

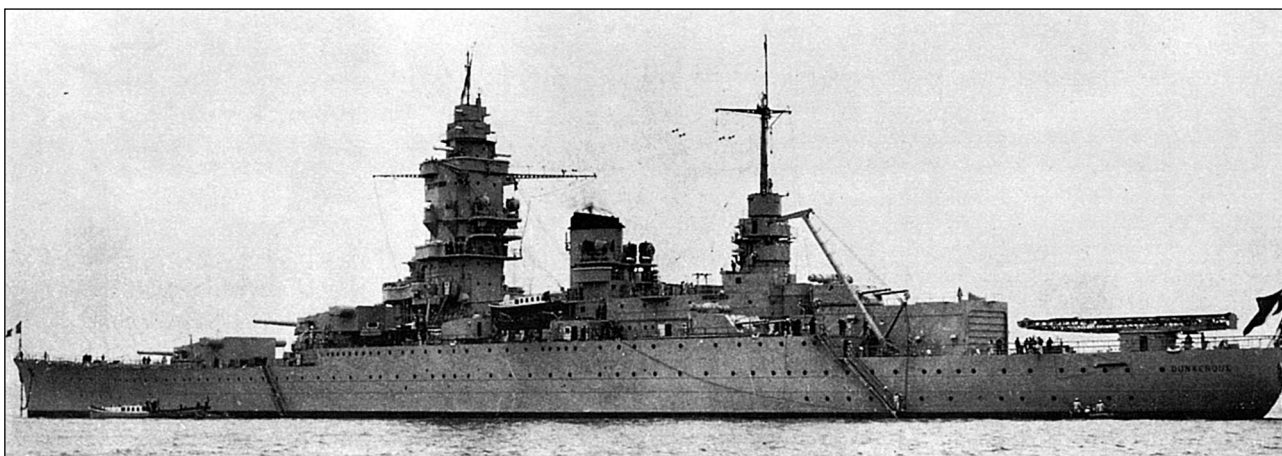
Погреб авиационного боезапаса находился в носовой части корабля поблизости от погреба главного калибра. Основным оружием «Луар 130» были 75-кг. бомбы. В кормовой части корабля находилась цистерна для авиационного бензина вместимостью 11 400 литров. Это топливо было весьма огнеопасным, а его пары могли легко взорваться, поэтому были приняты все возможные меры по обеспечению безопасности. В частности, предусмотрена система замещения израсходованного топлива инертным газом, также имела система вентиляции и пожаротушения с помощью спринклеров.

В 1939 году планировалось оснастить «Дюнкерк» и «Страсбург» только что принятыми на вооружение морской авиации поплавковыми истребителями «Луар 210» из состава эскадрильи НС-2, базировавшейся в Ланвеоке под Брестом. Но самолет продемонстрировал недостаточную прочность крыла, и после нескольких аварий его сняли с вооружения.



Летающая лодка «Луар 130» на катапульте линкора «Страсбург». 1941–1942 гг.

Модернизации кораблей



Срок службы кораблей оказался недолог, поэтому и объем модернизаций у них был весьма незначительным. В основном они сводились к небольшим изменениям во внешнем оборудовании корабля, замене и перестановке зенитных автоматов.

Модернизации «Дюнкерка»

15 августа – 15 октября 1937 года

90-см прожектор, находившийся над адмиральским мостиком, заменен на седьмой 120-см прожектор.

Бортовое прикрытие адмиральского мостика продлено в корму.

Крыша адмиральского мостика продлена в нос, в результате чего образовалась круглая платформа с ограждением.

Установлены сигнальные циферблаты для передачи дистанции на другие корабли.

Установлены дальномеры, завершён монтаж радио-антенн.

На линейном крейсере установлены шесть счетверённых установок тяжелых 13,2-мм пулемётов. Им нашли место на надстройках.

«Дюнкерк» вскоре после вступления в строй

12 марта – 2 мая 1938 года

Установлен колпак на трубе.

С корабля сняты все одноствольные 37-мм зенитные полуавтоматы образца 1925 года.

По бокам трубы установлены два счетверённых 13,2-мм пулемета.

29 ноября 1938 года – 27 февраля 1939 года

На корабле установлены четыре спаренных 37-мм зенитных автомата образца 1933 года вместе с метровым дальномером управления огнем МЗА.

На крылья штурманского мостика перенесены две счетверенные 13,2-мм установки, ранее находившиеся по бокам дымовой трубы.

Изменился внешний вид дефлекторов около адмиральского мостика.

Июль-август 1939 года

На корабле появился пятый спаренный зенитный автомат образца 1933 года, установленный на цилиндрической надстройке позади грот-мачты.

«Дюнкерк» после установки на дымовую трубу колпака для отвода дыма от носовой надстройки



4 января – 12 февраля 1940 года

С корабля были демонтированы все четыре 47-мм саплютных орудия.

Внесены некоторые изменения в конструкцию крылев мостиков и платформ на надстройке.

12-метровый дальномер в КДП главного калибра заменен на 14-метровый.

Два передних 37-мм спаренных зенитных автомата перемещены с бака в носовую часть шельтердека.

Амбразуры орудий главного калибра оборудованы чёрными защитными чехлами.

Последние два мероприятия стали результатом зимних походов в Северную Атлантику, во время которых выяснилось, что мореходные качества тяжелого артиллерийского корабля не так высоки, как ожидалось, переднюю часть корабля сильно заливают волной.

Февраль-ноябрь 1942 года

Основной задачей этих работ было устранение повреждений, полученных при Мерс-эль-Кебире. Также было принято решение провести небольшую корпусную модернизацию. Работы шли весьма медленно, так как большая часть французской металлургической и машиностроительной промышленности оказалась на территории оккупированной зоны.

Предполагалось выполнить ремонт корпуса, в особенности секций E, F, G, H, наиболее пострадавших от артиллерийского огня английских линейных кораблей, а также восстановление защиты этих секций.

Проводился также ремонт энергетической установки, включавший работы с коллектором № 1, в котором обнаружилась серьезная коррозия – он не мог держать давление больше чем 27 кг/м². Были выполнены работы по ремонту верхнего барабана парового котла № 21. Также проведен ремонт турбин, выполнен осмотр всей остальной силовой установки и по его итогам осуществлен ряд мелких работ. Осуществлен ремонт и замена электрических кабелей, а также переборочных коробок, частично утративших водонепроницаемость.

С корабля наконец-то была демонтирована система дистанционного силового управления башнями главного и универсального калибров, которую так и не удалось отладить для эффективной работы.

Также предполагалось увеличенное число зенитных автоматов. Для их размещения планировалось демонтировать все авиационное вооружение.

Должна была быть пересмотрена система борьбы за живучесть. Принято решение об увеличении мощности водоотливных помп в носовой и кормовой части бронированной цитадели. Одновременно планировалось выполнить работы по переделке носовой оконечности для улучшения ее формы.

Модернизации «Страсбурга»

15 сентября – 15 декабря 1938 года

Установлен колпак на трубе.

Установлены пять счетверённых 13,2-мм тяжелых пулемётов.

Первая половина 1939 года

Установлены четыре спаренных 37-мм автомата обр. 1933 года.

Август 1939 года

Позади грот-мачты размещена одна счетверенная 13,2-мм пулеметная установка.

29 ноября 1939 года – 9 января 1940 года

Прожекторные площадки носовой надстройки получили прикрытия, которое могли использовать расчёты тяжелых пулемётов.

На верхней палубе смонтировано размагничивающее устройство против немецких магнитных мин.

14 августа – 11 сентября 1940 года

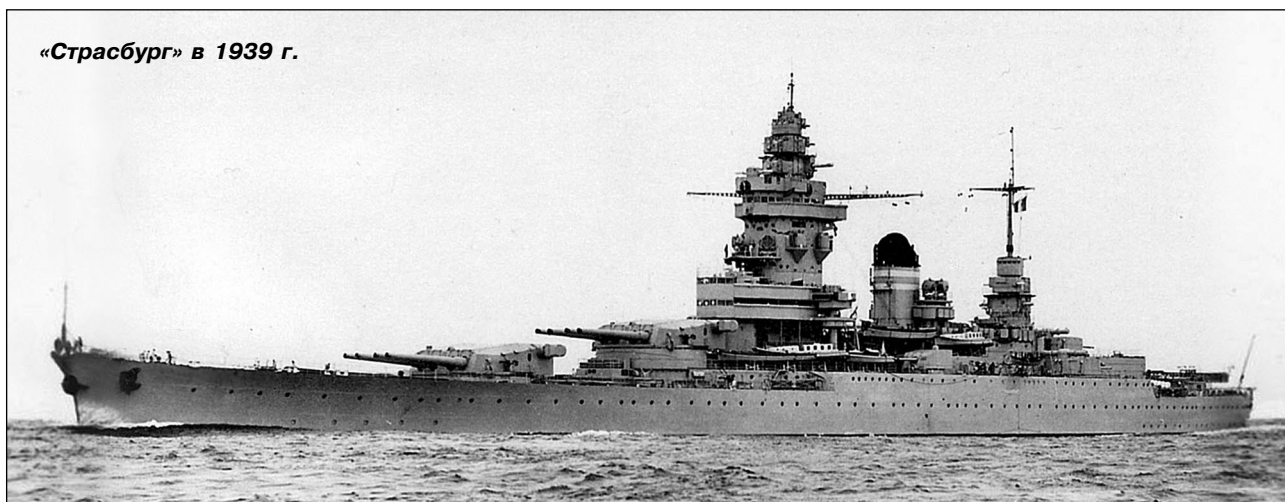
Установленные на кормовой надстройке зенитные автоматы получили защиту из листов закаленной стали.

Ноябрь-декабрь 1940 года

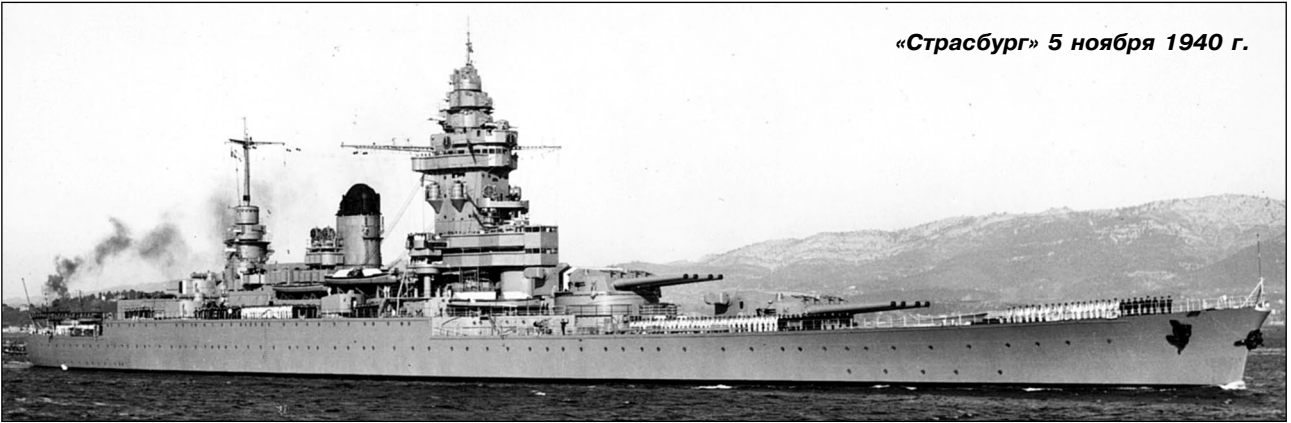
На верхней части надстройки оборудован адмиральский мостик, добавлены четыре сигнальных прожектора. После выполнения этих работ «Страсбург» стал флагманским кораблем вишистского «Флота Открытого моря» (*«Force de Haute Mer»*).

Между барбетами и башнями сделаны водонепроницаемые резиновые перемишки, в амбразурах ору-

«Страсбург» в 1939 г.



«Страсбург» 5 ноября 1940 г.



дий оборудованы защитные водонепроницаемые маски. Эти работы были выполнены сначала на первой башне главного калибра, а затем на второй.

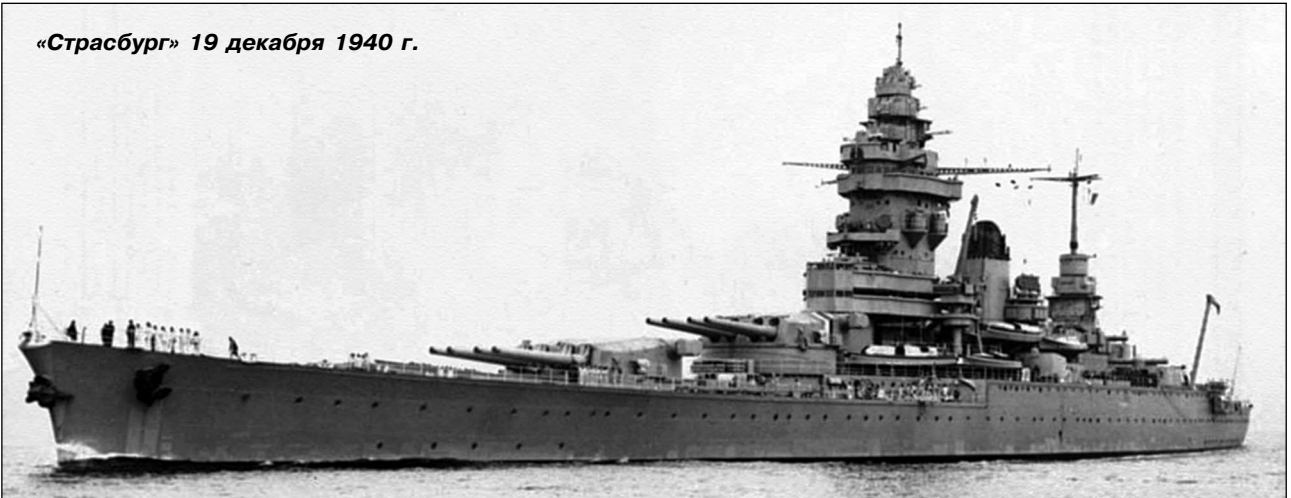
31 января – 23 апреля 1942 года

Демонтирован 5-метровый дальномер, находившийся на крыше адмиральского мостика. Сам верхний адмиральский мостик снабжен дефлекторами. Вокруг радиорубки, находившейся над кормовым КДП, оборудована дополнительная защита из стальных листов.

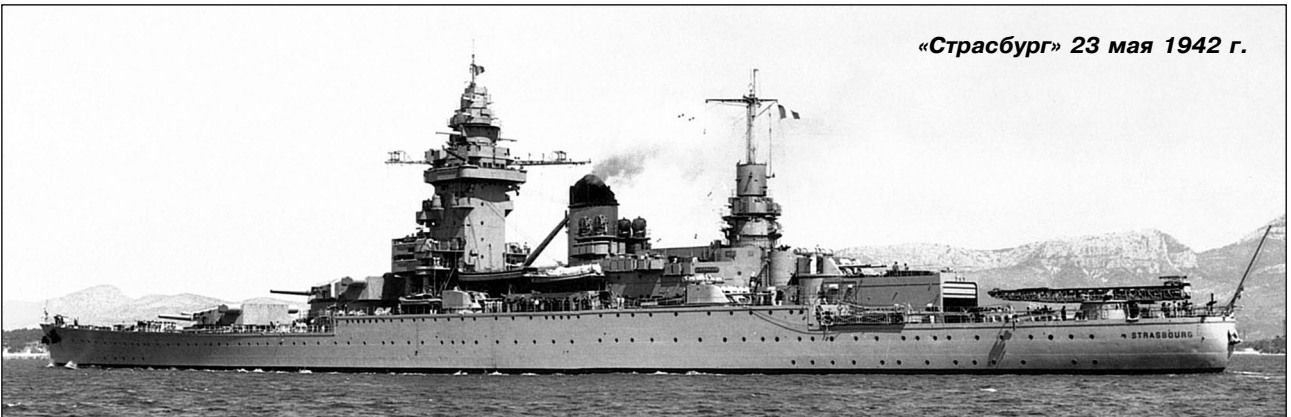
Носовая пара 37-мм спаренных зенитных автоматов образца 1933 года перенесена с бака в носовую оконечность шельтердека. Одновременно на «Страсбурге» установлены три одноствольных 12,7-мм тяжелых пулемётов «Браунинг»: один – на квартердеке, два – на шельтердеке, чуть в корму от зенитных автоматов.

Также на корабле был установлен радар воздушного поиска французского производства с комплектом антенных постов.

«Страсбург» 19 декабря 1940 г.



«Страсбург» 23 мая 1942 г.



Приложения к главе II

Основные ТТЭ кораблей на момент вступления в строй

Водоизмещение:	
«Дюнкерк»	26 500 тонн (стандартное), 30 750 тонн (нормальное), 35 500 тонн (в полном грузу);
«Страсбург»	27 300 тонн (стандартное), 31 750 тонн (нормальное), 36 800 тонн (в полном грузу).
Размерения:	
Длина	между перпендикулярами 209 м, наибольшая – 215,14 (215,5) м.
Ширина	31,1 м.
Осадка	при нормальном водоизмещении – 8,57 (8,73) м, в полном грузу – 9,71 (9,89) м.
Механизмы:	6 водотрубных котлов «Индре» с трубками малого диаметра; давление пара 27 кг/см ² , температура 350°; Четыре турбозубчатых агрегата «Парсонс», 4 винта. Общая проектная мощность 107 000 л.с., на испытаниях – 133 585 л.с.
Скорость полного хода:	29,5 узла (проектная), 31,06 узла (на испытаниях).
Запас топлива:	максимальный – 5775 (6045) тонн, в военное время – 3700 тонн.
Дальность плавания:	7850 миль на 15 узлах, 2450 миль на 28 узлах.
Электрооборудование:	четыре турбогенератора по 900 кВт, три дизель-генератора по 400 кВт, два аварийных дизель-генератора по 10 кВт.
Бронирование:	
Пояс	225 мм (283) мм.
Верхняя палуба	115 (125) мм на 15-мм слое конструкционной стали, нижняя палуба – 40 мм, скосы нижней палубы – 50 мм. Над погребам ГК толщина верхней палубы увеличивалась до 125 мм.
Боевая рубка	130-270 мм.
Башни глав. калибра	150-330 (160-360) мм.
Башни универ. калибра:	80-135 мм четырехорудийные, 20 мм двухорудийные.
Вооружение:	
Главный калибр:	восемь 330/52-мм орудия обр. 1931 г. в двух четырехорудийных башнях обр. 1932 г. Общий боекомплект – 896 снарядов.
Универсальный калибр:	шестнадцать 130/45-мм орудий обр. 1932 г, в трех четырехорудийных и двух двухорудийных башнях. Боекомплект – 2000 полубронебойных снарядов и 4400 фугасных и осветительных снарядов.
Малокалиберная зенитная артиллерия	десять (восемь) 37-мм зенитных автоматов, четыре (пять) спаренных 37-мм установок, восемь счетверенных 13,2/76-мм пулеметов «Гочкис» обр. 1929 г.
Авиационное вооружение:	3 гидросамолёта «Луар 130».
Экипаж:	
«Дюнкерк»	в качестве флагманского корабля – 1380 человек (81 офицер и 1300 прочих чинов).
«Страсбург»	1302 человек (32 офицера и 1270 прочих чинов).

Весовая нагрузка кораблей

Элемент нагрузки	«Дюнкерк»	«Страсбург»
Корпус	7011 т. (22,8 %)	7040 т. (22,3 %)
Оборудование	2767 (9 %)	2809 т. (8,9 %)
Вооружение	4858 т. (15,8 %)	4858 т. (15,4 %)
Бронирование корпуса	8364 т. (27,2 %)	8904 т. (28,2 %)
Бронирование артиллерии	2676 т. (8,7 %)	2885 т. (9,1 %)
Энергетическая установка.	2214 т. (7,2 %)	2214 т. (7 %)
Топлива 3/7 от полного запаса.	2860 т. (9,3 %)	2860 т. (9,1 %)
Итого нормальное водоизмещение	30 750 т. (100 %)	31 570 т. (100 %).

Результаты ходовых испытаний

Дата	Вид испытания.	Водоизмещение	Мощность	Скорость
«Дюнкерк»				
15 мая 1936 г.	1-часовой приемный пробег	30 550 / 30 150 т	94 170 л.с.	29,4 узла
28 мая 1936 г.	8-часовой пробег с максимальной мощностью	30 870 / 30 115 т	114 050 л.с.	30,37 узла
28 мая 1936 г.	2-часовой пробег с форсированием		135 585 л.с.	31,06 узла
9 октября 1936 г.	8-часовой пробег с мощностью 80 000 л.с.		81 540 л.с.	28,3 узла
9 октября 1936 г.	3-часовой пробег с максимальной мощностью		113 420 л.с.	30,38 узла
«Страсбург»				
21 июня 1938 г.	1-часовой приемный пробег	30 097 / 29 724 т	106 920 л.с.	29,76 узла
21 июля 1938 г.	8-часовой пробег с максимальной мощностью	31 607 / 30 959 т	115 620 л.с.	30,16 узла
21 июля 1938 г.	2-часовой пробег с форсированием		131 960 л.с.	30,9 узла
11 января 1939 г.	2-часовой пробег с мощностью 80 000 л.с.	31 297 / 31 103 т	80 000 л.с.	28,21 узла
11 января 1939 г.	1-часовой пробег с максимальной мощностью		115 250 л.с.	30,10 узла

Некоторые пояснений к таблицам. Приведены данные не всех испытаний, которых было гораздо больше. В их число входили также предварительные испытания и пробеги для определения расхода топлива. После выполнения программы испытаний тяжелые артиллерийские корабли возвращались к заводской стенке, где механизмы вскрывались, осматривались, выполнялись необходимые ремонтные работы. После этого корабли выполняли два пробега в один день. Затем следовало подписание приёмного акта.



Глава III. Боевая служба кораблей типа «Дюнкерк»

История создания и службы: «Дюнкерк»

Постройка и довоенная служба

Первый тяжелый артиллерийский корабль нового поколения был заложен в Арсенале города Бреста 24 декабря 1932 года. Линейный крейсер был назван в честь французского портового города, долгое время бывшего прибежищем французских корсаров. Новинкой для того времени было строительство корабля сразу в сухом доке. Корпус «Дюнкерка» собирался в доке «Ла Салу № 4» – за исключением носового 17-метрового фрагмента. 2 октября 1935 года корабль был спущен на воду – а точнее, выведен из дока. После этого в 250-метровом ремонтном доке «Лианон» состоялась пристыковка к нему носовой части.

По выводе из дока линейный крейсер был поставлен к достроечной стенке, где работы были продолжены. В начале апреля 1936 года «Дюнкерк» был готов к выходу в море, и в 15 часов 18 апреля состоялся первый выход на испытания. Корабль ещё не был полностью готов: отсутствовала часть приборов управления огнём универсальной артиллерии и зенитных автоматов. Также не были закончены внутренние работы во многих помещениях.



**Монтаж 330-мм орудия в носовую башню
«Дюнкерка»**

20 апреля в 8 часов утра корабль вернулся в Брест и вновь занял своё место у достроечной стенки. Механизмы были вскрыты и осмотрены, выполнены необходимые работы по устранению замеченных недостат-

«Дюнкерк» выходит на испытания





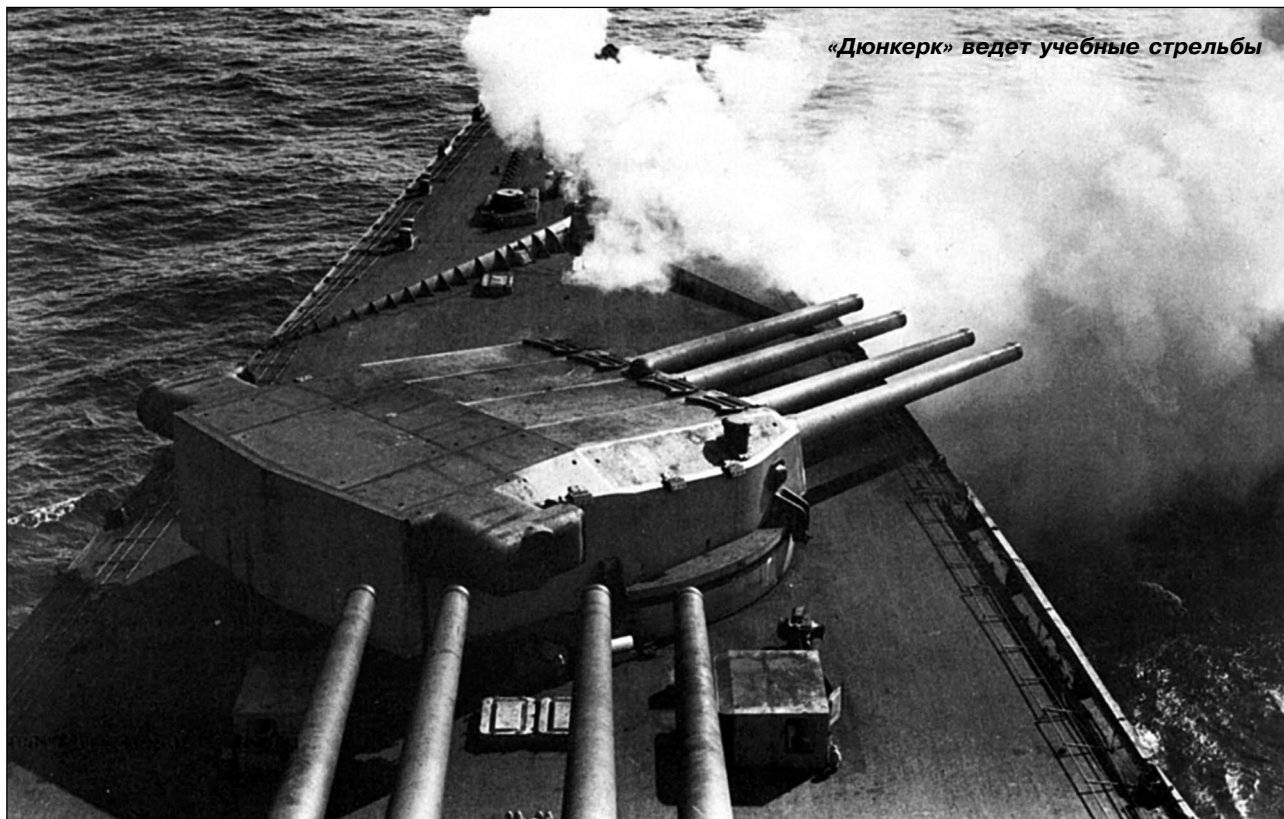
«Дюнкерк» проводит кренгование

ков. В начале мая последовала новая серия выходов в море, первый из которых состоялся 4–5 мая. Во время очередных испытаний 15 мая корабль развил скорость 29,43 узла. По возвращении в Брест представители верфи-строителя, очень довольные этим первым успехом, приняли решение предъявить линейный крейсер к предварительным официальным испытаниям. Они прошли с 22 мая по 9 октября. Во время них корабль дважды на длительный срок вводился в док. Последние испытания, во время которых была проверена правильность работы всех механизмов, прошли 9 ок-

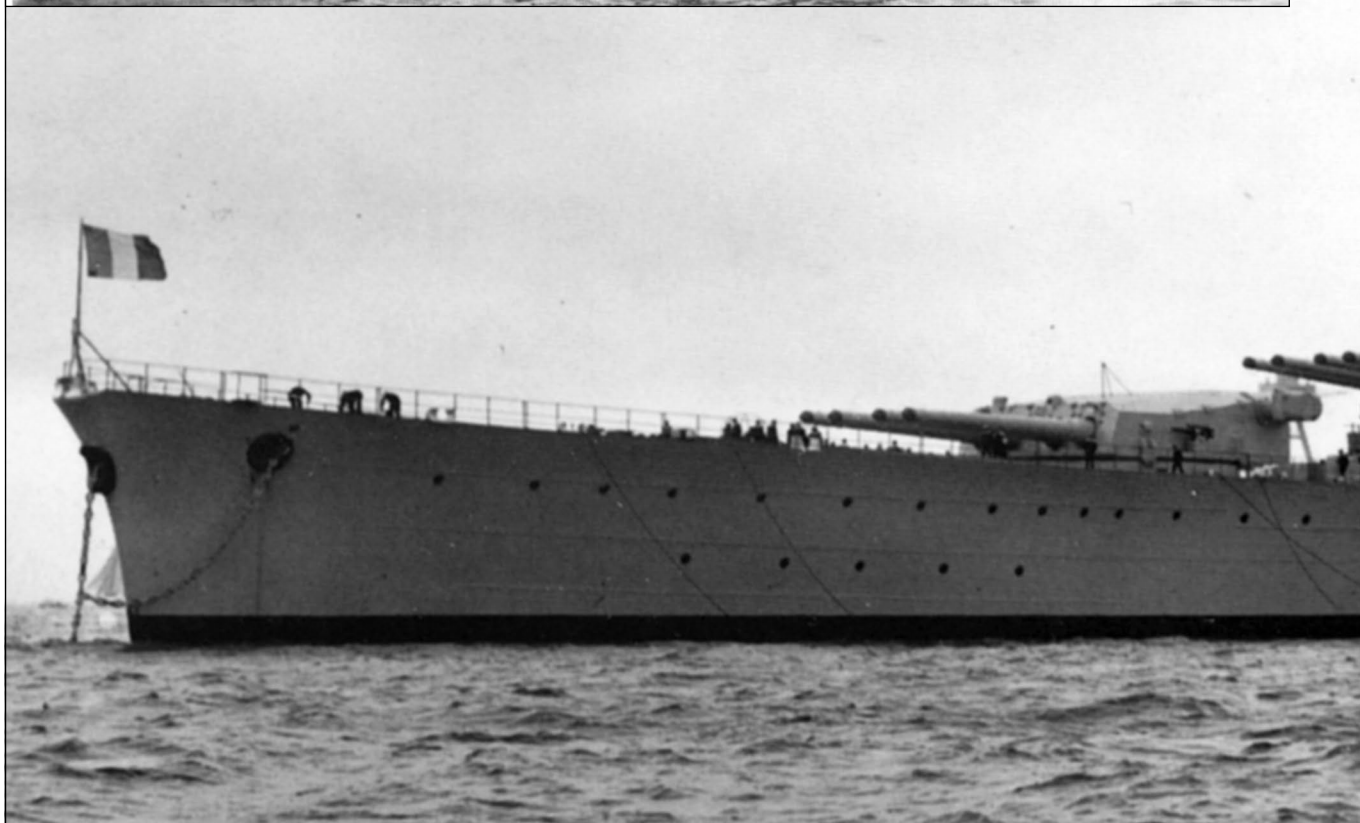
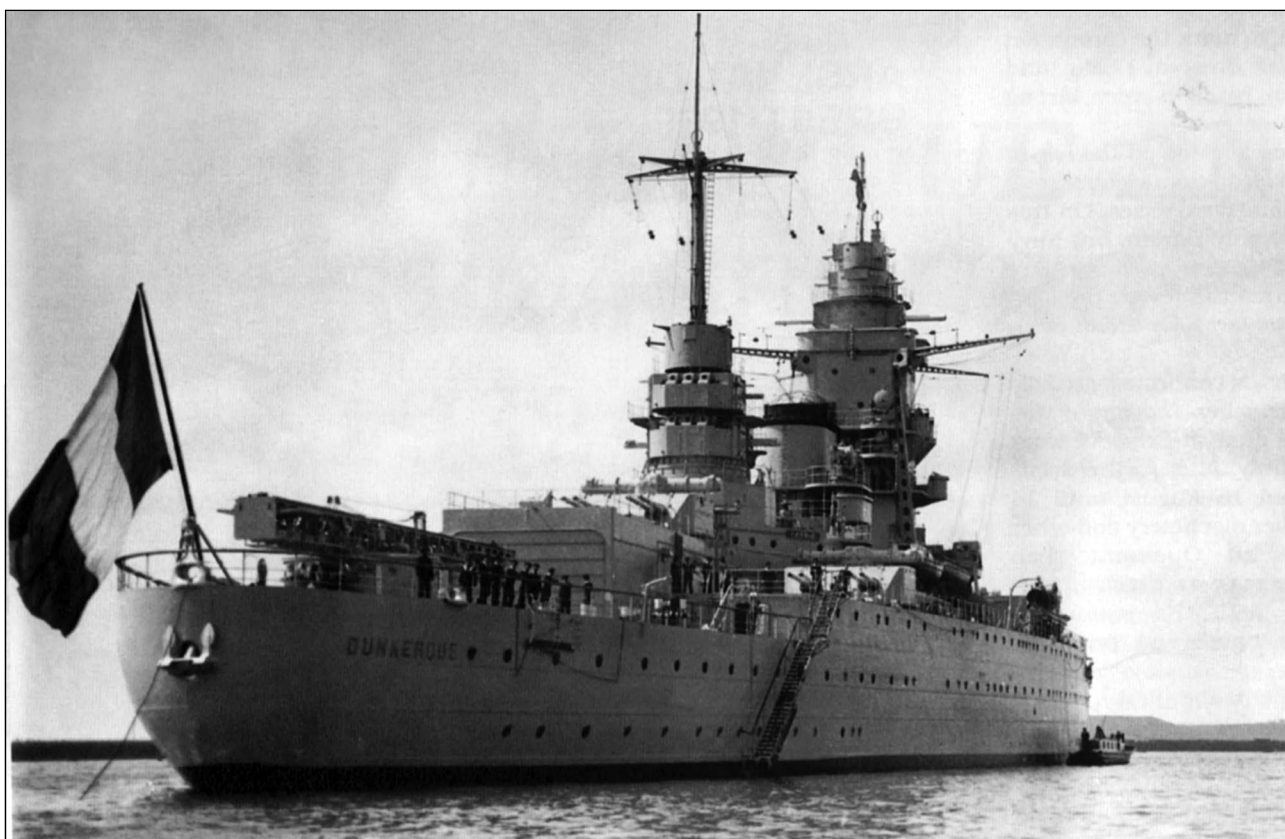
тября и были сочтены удачными. Корабль вернулся к заводской стенке для последних достроечных работ.

3 февраля 1937 года «Дюнкерк» покинул достроечную стенку и вышел на «Rade-Abri» (внутренний рейд Бреста). Вскоре на борт корабля поднялись вице-адмирал Моррис (*Morris*) и контр-адмирал Риве (*Rivet*) из состава приёмной комиссии, а также два сенатора – члены комиссии по делам флота. На следующий день в 6 часов утра состоялся выход в море. В районе острова Уэссан (*Ouessant*) были выполнены стрельбы универсальным калибром. На 8 февраля были запланированы первые стрельбы главным калибром, но из-за плохой погоды они были отменены. Их провели с 11 по 14 февраля. Результаты стрельб были признаны вполне удовлетворительными.

Следующие две недели прошли для корабля спокойно. Следующие испытания артиллерийского вооружения состоялись 3 марта. Они были примечательны присутствием на «Дюнкерке» вице-адмирала Дарлана, начальника Морского Генерального штаба. Он проводил обычную инспекцию военно-морской базы в Бресте и не смог преодолеть искушения выйти в море на новейшем корабле «Марине Националь». Испытания прошли успешно, на следующий день корабль вернулся на рейд. Вечером он был введен в док «Лианон», где и пробыл до 25 апреля. На следующий день после вывода из дока корабль вышел в море для продолжения испытаний. 26 апреля состоялись очередные испытания артиллерии, затем – опять возвращение на рейд. 11 мая на «Дюнкерке» была проведена калибровка гирокомпасов с помощью буксиров на якорной стоянке.



«Дюнкерк» ведет учебные стрельбы



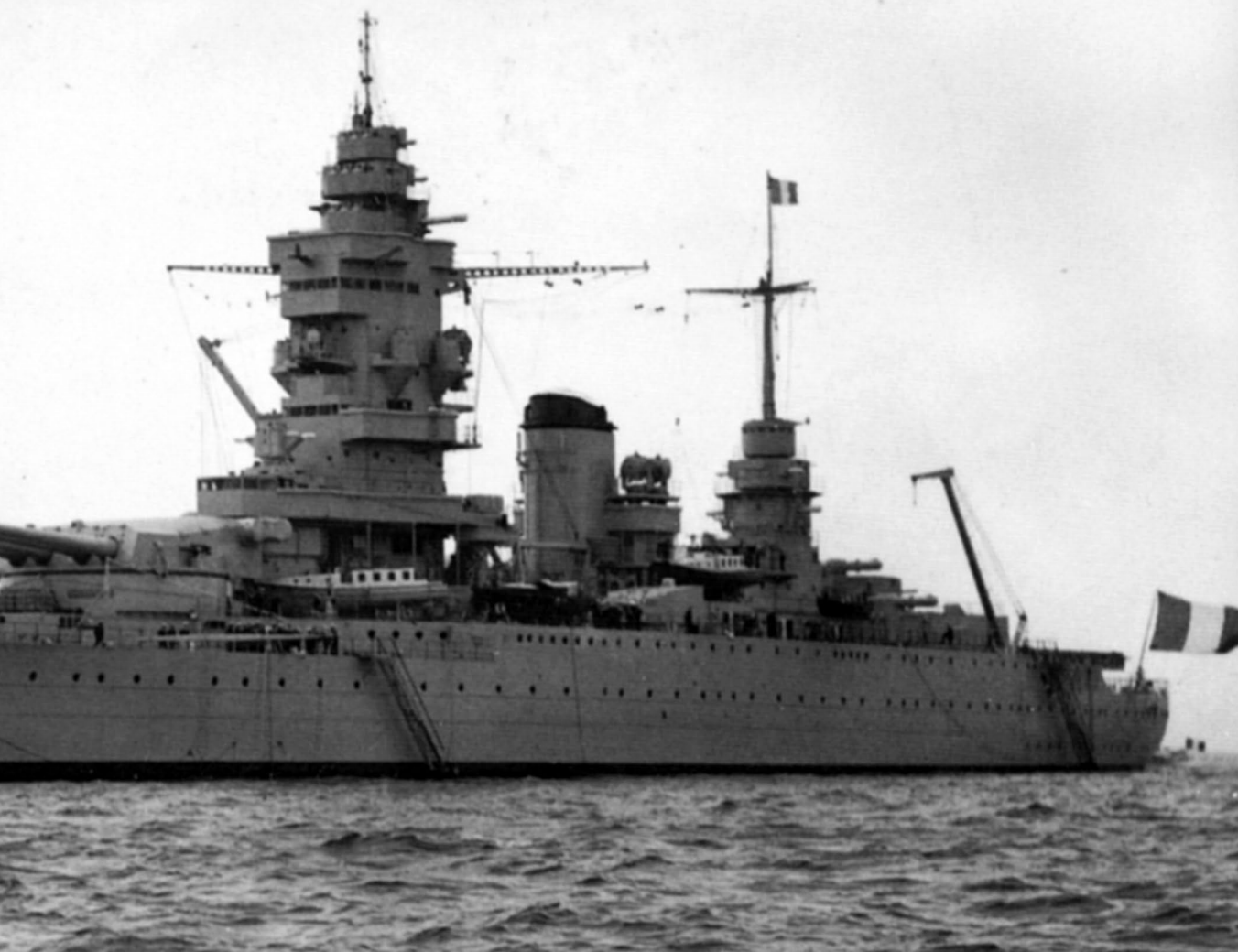
Тут испытания были прерваны: на май 1937 года была запланирована коронация британского короля Георга VI. Неотъемлемой её частью был военно-морской парад. 15 мая на «Дюнкерке» был поднят вице-адмиральный флаг, на борт корабля поднялся морской префект 2-го района вице-адмирал Девин (*Devin*). 17 мая он вышел в море, чтобы вернуться в порт приписки 23 мая. На Спитхедском рейде новый французский линейный крейсер произвел благоприятное впечатление.

Через пять дней после возвращения корабль принял участие в ещё одном параде. Он был проведен возле острова Сейн, в нем приняли участие корабли французских Атлантического и Средиземноморского фло-

тов. По его окончании должны были состояться общие маневры. За парадом наблюдали не только адмирал Дарлан, но морской министр Гаснье Дюпарк (*Gasnier Duparc*). Во время парада в паре с тяжелым артиллерийским кораблём действовал лидер «Милан».

После окончания парада и учений «Дюнкерк» возобновил программу испытаний. В середине июня испытания были прерваны, и корабль вернулся к заводской стенке. Работы были завершены в конце июля. Затем последовала ещё одна серия испытаний, которые были завершены в середине августа. С 15 августа по 14 октября прошло очередное докование, совмещенное с осмотром механизмов и оборудования. После его окончания снова начались испытательные стрельбы,

Линкор «Дюнкерк» во время Коронационного ревью на Спитхедском рейде, 1937 г.



**«Дюнкерк» под флагом морского министра
Дюпарка во время парада Атлантического и
Средиземноморского флотов 27 мая 1937 г.**



завершенные к концу года. Приёмная комиссия отметила, что устройство артиллерийских установок как главного, так и универсального калибра слишком сложно и ненадежно.

В начале января 1938 года экипаж тяжелого артиллерийского корабля готовился к дальнему походу. Корабль должен был посетить французские владения в Вест-Индии и Дакар. «Дюнкерк» вышел в море 20 января в 15 часов. На пересечение океана ушло 10 дней. 31 января линейный крейсер прибыл в Фор-де-Франс. Там он пребывал до 4 февраля, затем последовал переход к

островам Санте. 15 февраля – снова выход в море, затем короткая стоянка в Фор-де-Франс и трансатлантический переход ко французской африканской колонии Сенегал. 22–23 февраля он стоял в бухте Руфиск (*Rufisque*), 25 февраля прибыл в Дакар. Отсюда он вышел 1 марта, чтобы прибыть в Брест 6 марта.

Стоянка в родном порту была короткой: уже 11 марта «Дюнкерк» выходит в море, в рамках испытаний проводятся очередные артиллерийские стрельбы. Затем – постановка в док для осмотра корпуса и механизмов после океанского перехода. Эти работы были

«Дюнкерк», 1937 г.





«Дюнкерк» под флагом вице-адмирала Жансуля, осень 1938 г.

завершены к началу мая, 3 мая корабль снова выходит в море для проведения испытаний артиллерии. Они проходили в окрестностях Бреста и Моргата. Испытания шли тяжело и заняли почти два месяца. С 1 по 4 июля – стоянка в Дюнкерке, жителям города был продемонстрирован корабль, названный в его честь. Затем – посещение еще одного небольшого французского порта Сен-Вааст-Ла-Хог на полуострове Котантен. Там тяжелый артиллерийский корабль пробыл 4–5 июля, чтобы затем вернуться в Брест.

Стоянка в порту была короткой: в это время во Франции был с официальным визитом король Британии Георг VI. К 16 июля на рейде Булони собралась мощная эскадра «Марине Национале», куда вошел и «Дюнкерк». Также в параде участвовали крейсера из состава 4-й дивизии «Жорж Лейг», «Монкальм» и «Глуар», лидер 10-й флотилии контрминоносцев крейсер «Эмиль Бертен» и его подопечные – «Ла Фантаस्क», «Л'Одасье» и «Ле Террибль». Парадом командовал булонский морской префект вице-адмирал Риве на борту миноносца «Бранлеба». Парад прошёл достойно, и 22 июля «Дюнкерк» прибыл в Кале. Там корабли произвели салют в честь представителей британского королевского дома, отъезжающих из Франции.

1 сентября 1938 года «Дюнкерк» официально вошёл в состав французского флота. На нём был поднят флаг командующего Атлантическим флотом вице-адмирала Жансуля. После торжественной церемонии подъёма военно-морского флага для корабля начались будни. Экипаж изучал корабль. «Дюнкерк» участвовал в учениях различного уровня. Например, 18–20 октября линейный крейсер принял участие в маневрах, в которых также участвовали авианосец «Беарн», миноносцы «Бранлеба» и «Фудройя», шлюп «Сомма». Учения прошли у побережья Бретани. После их окончания началась индивидуальная боевая подготовка, в паузах – короткий отдых на рейде.

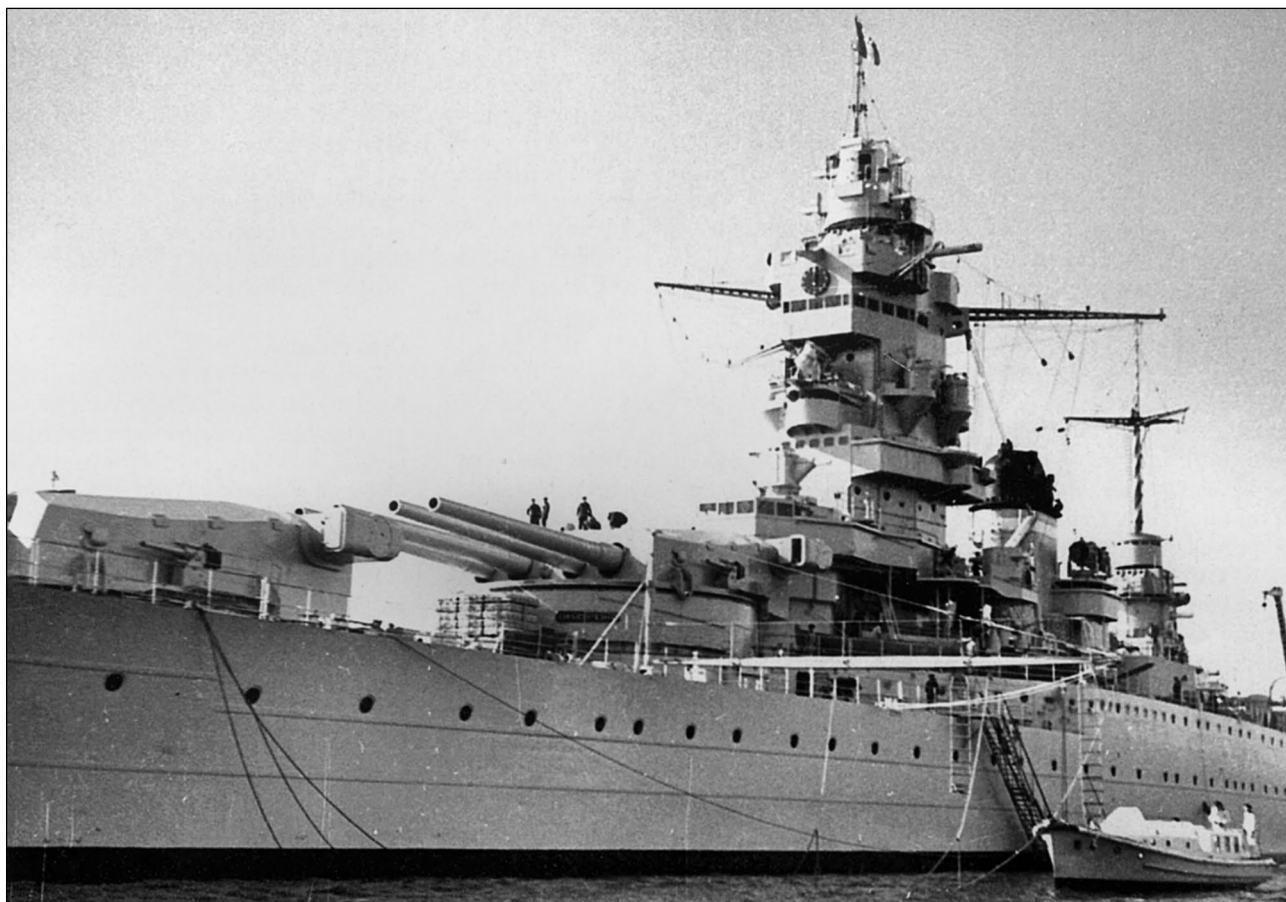
Затем состоялось участие в церемонии, посвященной 20-летию окончания Первой мировой войны. 8 ноября в море из Бреста вышла французская эскадра, в которую входили «Дюнкерк», авианосец «Беарн» и крейсера из состава 4-й эскадры. Торжества прошли на рейде Шербур. На обратном пути проведены учения. 17 ноября «Дюнкерк» вернулся в Брест. Затем последовала серия стрельб по кораблю-мишени, бывшему эскадренному броненосцу «Вольтер».

После завершения всего цикла стрельб «Дюнкерк» вернулся к заводской стенке для прохождения гарантийного ремонта, заодно была проведена модернизация малокалиберной зенитной артиллерии. Работы были завершены 27 февраля 1939 года. Уже на следующий день «Дюнкерк» выходит в море для участия в маневрах французского Атлантического флота у южного побережья Бретани. После их окончания корабль с 17 марта по 3 апреля прошёл докование. За ним последовал выход в море, послеремонтные испытания были совмещены с очередным циклом учебных стрельб у южного побережья Бретани. 7 апреля корабль вернулся в Брест.

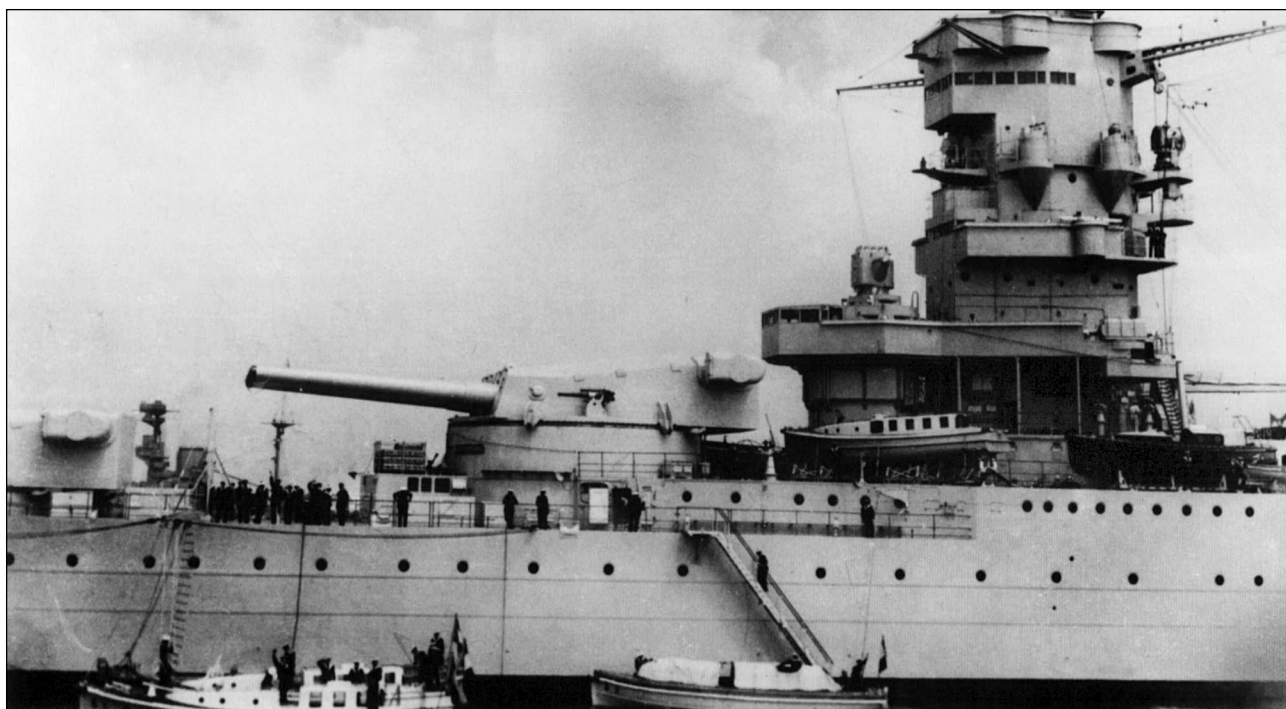
Политическая обстановка в Европе накалялась, и командование французского флота решило развернуть в районе Азорских островов Атлантический флот во главе с флагманским кораблем «Дюнкерк». Целью выхода было прикрытие возвращения во французские воды



«Дюнкерк» и «Страсбург» (на заднем плане) на предвоенных маневрах



«Дюнкерк» во время визита в Ливерпуль, май 1939 г. (вверху, внизу и на с.55)





учебного крейсера «Жанна д'Арк», на борту которого находились курсанты военно-морского училища. Угрозой было сильное немецкое соединение, в которое входили карманный линкор «Адмирал граф Шпее» (флаг адмирала Беме), легкие крейсера «Кёльн», «Нюрнберг», «Лейпциг» и 7 эсминцев, а также несколько подводных лодок и вспомогательных судов.

К счастью, вероятные противники даже не встретились. Французское соединение находилось в назначенном районе с 14 по 16 апреля, после чего «Дюнкерк» вернулся на базу. Новый выход в море состоялся с 25 по 29 апреля, когда «Дюнкерк» принял участие в маневрах Атлантического флота. Короткая стоянка в базе – и 1 мая выход в море с недавно вступившим в строй «систершипом». 3 мая – короткий заход в Лиссабон для участия в торжествах по случаю очередной годовщины открытия Бразилии. 7 мая оба тяжелых артиллерийских корабля вернулись в Брест, где выступили в роли хозяев во время визита английской эскадры.

Политическая обстановка в Европе продолжала накаляться. 15 марта немецкие войска вступили в Прагу, завершив окончательный захват Чехословакии. 22

марта Германия заняла Мемель. В этой обстановке командование французского флота приняло решение произвести отработку организации флота военного времени. 23 марта в море выходят корабли, которые в военное время должны были войти в состав так называемого «Force de Raid» – оба тяжелых артиллерийских корабля, 4-я эскадра крейсеров, 2-я легкая эскадра (лидеры типа «Могадор» и «Фантаск»). Район учений был выбран у английского побережья. Во время этого похода в паузах между учениями «Дюнкерк» и «Страсбург» посетили ряд английских портов: Ливерпуль (25–30 мая), Обан (с 31 мая по 4 июня), Стаффа (4 июня), Лох-Ив (5–7 июня). По завершении английского вояжа корабли зашли в Гавр, где находились с 16 по 20 июня, а затем 21 июня вернулись в Брест.

В течение июля-августа серия учений и стрельб у побережья Бретани. Результатом усиленной боевой подготовки стало то, что к началу войны оба тяжелых крейсера имели обученные экипажи и были полностью боеготовы. 2 сентября 1939 года в 20 часов «Дюнкерк» и «Страсбург» вышли в море: для них война фактически началась. В их охранении находились 2-я и 5-я дивизии эсминцев. Они сопровождали тяжелые артил-

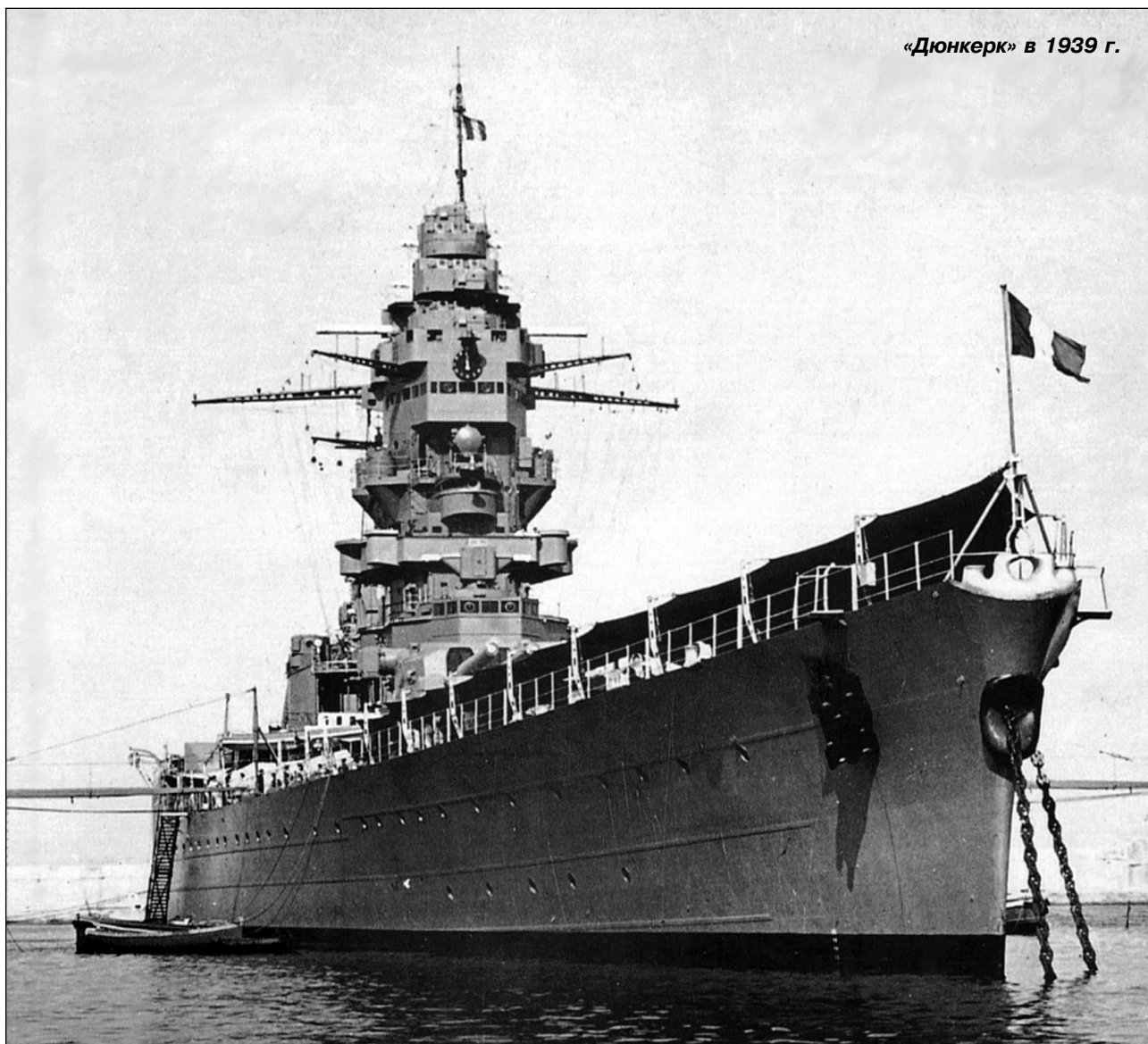


«Дюнкерк» проводит учебные стрельбы универсальным калибром, 1939 г.

лерийские корабли, пока хватало автономности. Командование французского флота считало, что германские карманные линкоры уже развернуты в океане, и одним из наиболее вероятных районов их действий была зона вдоль французских владений в Центральной Африке.

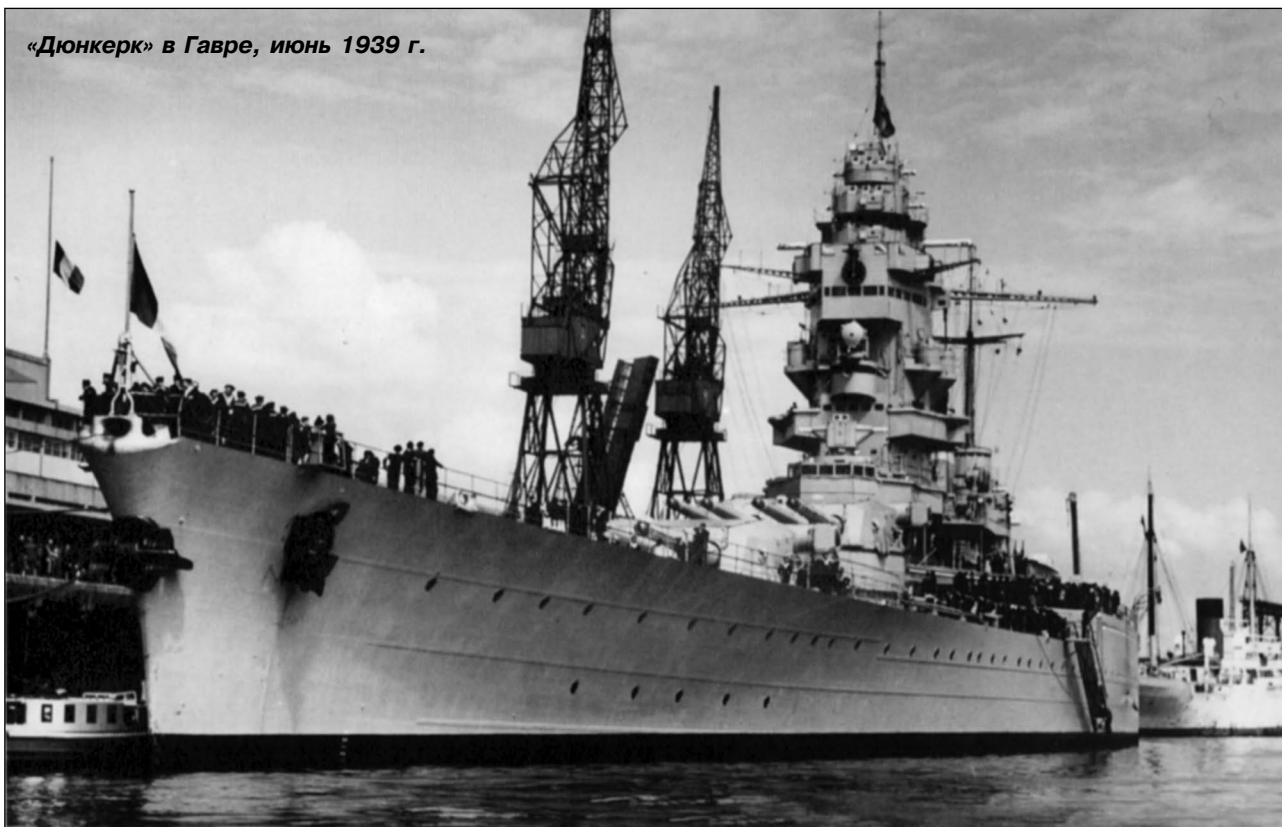
Служба во время войны

3 сентября 1939 года на всех французских кораблях была получена радиограмма о начале военных действий против Третьего рейха. Линейные крейсера прибыли в назначенный район, но вскоре командующий соединением адмирал Жансуль получил информацию о том, что немецкие карманные линкоры в море не выходили. Поэтому было принято решение о возвращении линейных крейсеров и их сопровождения в метрополию, по пути они встретили лайнер «Фландре». Капитан лайнера был очень доволен внезапно полу-



«Дюнкерк» в 1939 г.

«Дюнкерк» в Гавре, июнь 1939 г.



ценным мощным эскортом. На обратном пути импровизированный конвой сопровождали эскадренные миноносцы из состава 2-й и 4-й дивизий эсминцев.

6 сентября корабли прибыли в Брест. Стоянка в базе затянулась до 22 октября. В этот день «Дюнкерк» вышел в море, сопровождаемый лёгкими крейсерами «Монкальм» и «Жорж Лейг» вместе с кораблями 8-й дивизии лидеров. Задачей этого мощного соединения было встретить конвой KJ-3, следовавший из порта Кингстон на Ямайке в Европу.

Через месяц было получено известие о потоплении немецкими кораблями «Шарнхорст» и «Гнейзенау» английского вспомогательного крейсера «Равалпинди». «Дюнкерк» опять выходит в море, его сопровождают лёгкие крейсера «Жорж Лейг» и «Монкальм», а также контрминоносцы «Вольта» и «Могадор». В океане следует randevу с британской эскадрой, в которую входил английский линейный крейсер «Худ» и три эсминца типа «Е». Союзное соединение должно было перехватить немецкие корабли, если те двинутся в атлантический рейд.

Данный выход в море интересен тем, что впервые под командованием французского адмирала оказался крупнейший на тот момент боевой корабль мира – линейный крейсер «Худ». Для английских рулевых поход был тяжелым. Они привыкли, что их могучий «Худ» всегда ведет за собой эскадры – а тут он впервые шёл в кильватере, к тому же за иностранным кораблем. Если бы кто-нибудь сказал, что через полгода этим кораблям придется стрелять друг в друга, никто из моряков, скорее всего, в это бы просто не поверил.

Поход проходил в условиях сильного шторма. Позднее один из комендоров «Дюнкерка» вспоминал: *«Носовой якорь был вдавлен в листы обшивки. Башни оказались полны воды. Пришлось уменьшить скорость хода. После возвращения из похода конструкция носовой части была усилена, установлен второй брекватер»*. Максимальная скорость в штормовом море была равна 10 узлам. Корабль вернулся на базу 3 декабря и сразу же был поставлен в док для выполнения необходимых ремонтных работ – как по артиллерийской, так и по корпусной части. Правда, все это были полумеры, не устранявшие недостатков, заложенных уже при проектировании корабля: недостаточная высота борта в носовой части, неудачная форма обводов и чрезмерная облегченность конструкций обрекали новые французские тяжелые корабли на повреждения во время штормов.

Уже через неделю, 11 декабря в 17 часов 15 минут, «Дюнкерк» вновь выходит в море. Теперь его сопровождает крейсер «Глуар». На борту кораблей находился груз золота Государственного банка Франции, который перевозился в Канаду. Первые дня в их охране шли лидеры «Вальми», «Могадор». «Ле Триумфан» и «Ла Террибль». На этот раз погода благоприятствовала переходу. До момента расставания с лидерами скорость отряда была равна 18 узлам, затем увеличилась до 20 узлов. 17 декабря корабли прибыли в Галифакс, где сдали свой груз. 22 декабря они опять вышли в море в составе охранения войскового конвоя TC-2 – 7 пассажирских лайнеров с канадскими военнослужащими и 22 других кораблей и судов эс-



«Дюнкерк» в открытом море

корта, в числе которого находился британский линкор «Ривендж» и новейшие эсминцы.

Переход конвоя до Белфаста осуществлялся с 22 по 29 декабря. Выполнив свою миссию, линейный и легкий крейсера в охранении встретивших их в Белфасте французских лидеров отправились в Брест, куда прибыли 30 декабря. Здесь экипаж получил возможность спокойно встретить новый, 1940 год. С 4 по 6 февраля – докование, затем корабль переводится к стенке для проведения очередных ремонтных работ, завершившихся 12 февраля. Затем следуют испытания и серия индивидуальных и групповых учений у побережья Бретани.

Тем временем позиция Италии становилась всё более недружественной. К 1939 году «Римская империя» Муссолини располагала достаточно мощным флотом. По межсоюзным договоренностям, французский флот отвечал за западную часть Средиземного моря. Поэтому было принято решение перебазировать «Форсе де Рейд» в Ороне и Алжир, главной же базой должна была стать Мерс-эль-Кебир. Из этого порта в случае необходимости французские тяжелые артиллерийские корабли могли действовать как против немецкого флота в Атлантическом океане, так и против итальянского флота в Средиземном море.

Март 1940 года для «Дюнкерка» прошёл спокойно, корабль оставался в базе. В апреле имело место не-

сколько межбазовых переходов между Мерс-эль-Кебиром и Брестом. Существовали планы отправки в норвежские воды сильного соединения, куда должен был войти «Дюнкерк», но они остались на бумаге.

9 мая 1940 года «Странная война» закончилось. Немецкие вооруженные силы перешли в наступление на Западном фронте. В этот период «Дюнкерк» в составе соединения патрулировал в окрестностях Сардинии в ожидании вероятного вступления Италии в войну. По другим данным, соединение занималось обычной боевой подготовкой. Но Италия в войну не вступила. Главные силы «Форсе де Рейд» находились в Мерс-эль-Кебуре вместе со 2-й эскадрой линкоров, дредноутами «Провенс» и «Бретань». Легкие корабли были рассредоточены по близлежащим портам.

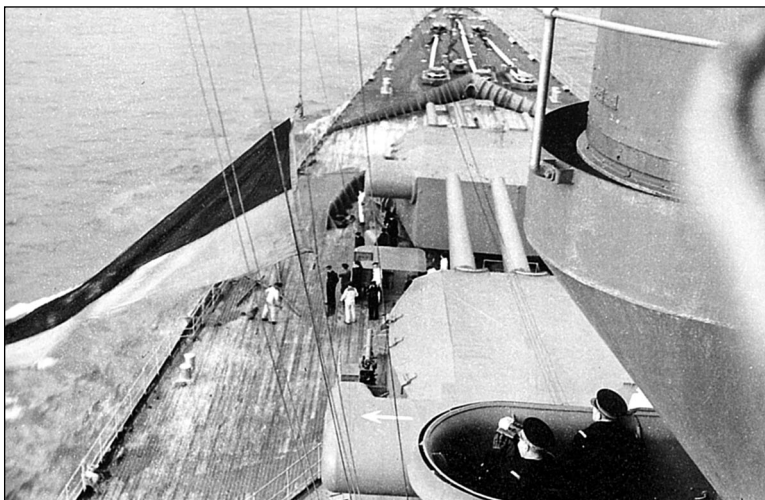
Вскоре стало ясно, что Франция находится на грани поражения. 11 июня Италия наконец-то объявила войну Третьей республике. На следующий день «Дюнкерк» в составе соединения вышел в море. На этот раз целью выхода был перехват итальянского флота или обнаружение и уничтожение кораблей немецкого флота, если они попробуют прорваться в Средиземное море на помощь вновь обретённому союзнику. Сильное соединение, в которое входили 23 больших военных корабля, шло на запад со скоростью 23 узла. Разведчик, стартовавший с берегового аэродрома, доложил, что в Средиземном море к Гибралтару на большой скорости движется сильная эскадра.

Получив радиограну с разведчика, адмирал Жансиль приказал увеличить скорость и начать перехват. По его мнению, это могло быть только итальянское соединение, идущее навстречу немецким кораблям. Но оказалось, что пилот ошибся и соединение Жансуля разыскивало само себя... Через некоторое время выяснилось, что известие о прорыве тяжелых кораблей Кригсмарине через Гибралтарский пролив на самом деле является дезинформацией. Это был последний выход «Дюнкерка» в море до заключения перемирия.

Положение Франции на сухопутном фронте ухудшалось, стало ясно, что скоро ей придется выходить из войны. Это понимали и в Англии, откуда был отправлен неофициальный запрос о судьбе французского флота. Ответ можно свести к следующему: «Ни один французский корабль не будет передан противнику, при угрозе захвата корабли будут уничтожены».

Но такой ответ не удовлетворил англичан. Более всего их беспокоило, что в руки стран «Оси» попадут линкоры, в том числе типа «Дюнкерк». Позднее сэр Уинстон Черчилль, назначенный в мае 1940 года премьер-министром, сформулирует:

«На другом конце Средиземного моря в Ороне и соседнем с ним военном порту в Мерс-эль-Кебуре, стояли два лучших корабля французского флота – «Дюнкерк» и «Страсбург», современные линейные крейсера, значительно превосходящие «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и построенные специально с целью превзойти эти последние. Переход этих кораблей в руки немцев и появление их на наших торговых путях были бы крайне неприятным событием»



«Дюнкерк». Вид на носовые башни и бак с носовой надстройки

Французские корабли в Тулоне. На переднем плане авиатранспорт «Коммандан Тест», за ним линкоры «Страсбург» и «Дюнкерк»



22 июня 1940 года в Компьенском лесу Франция заключила перемирие с Германией. На следующий день условия мирного соглашения изучали в Лондоне. Особую тревогу у премьер-министра и в Адмиралтействе вызвала восьмая статья, в которой говорилось о судьбе французского флота. Её содержание следует привести полностью, так как понимание этой статьи британским Адмиралтейством сыграло роковую роль в судьбе французского флота и, в частности, его линейных кораблей:

«Корабли французского флота выводятся из состава флота и разоружаются под немецким и итальянским контролем. Исключение сделано для военных кораблей, необходимых французскому правительству для поддержания интересов в колониальной Империи. Разоружаться корабли должны были в пунктах базирования мирного времени. Немецкое правительство со всей ответственностью заявляет, что корабли французского флота, находящиеся в оккупированных портах, не будут использованы немцами во время войны. Единственным исключением могут стать корабли, необходимые для несения сторожевой службы у побережья и для траления. Также немецкое правительство со всей ответственностью заявляет, что послевоенная судьба кораблей французского флота не определена. Все корабли, пребывающие вне вод метрополии и не нужные в колониях, должны были быть отозваны во французские воды».

Правда, представителям Франции после тяжелых переговоров удалось добиться того, чтобы самые мощные корабли разоружались там, где их застало перемирие. Адмирал Дарлан отдал приказ об уничтожении кораблей, если возникнет угроза их захвата какой-либо из враждующих сторон. В Мерс-эль-Кебire начались работы по разоружению двух линейных крейсеров, двух линкоров, гидроавиатранспорта и нескольких лидеров.

Плодом изучения британцами мирного договора стала операция с целью нейтрализации кораблей французского флота, получившая кодовое название «Катапульта». Во время ее планирования особое вни-

мание уделялось французским линейным кораблям и линейным крейсерам. Также эта операция должна была показать всем заинтересованным, что Британия продолжит войну несмотря ни на что.

Мерс-эль-Кебир

28 июня 1940 года в Гибралтаре было сформировано соединение «Н». Теоретически его задачей был контроль над западной частью Средиземного моря. Но главной задачей вновь сформированного соединения стала нейтрализация кораблей вчерашнего союзника. Командующим соединения был назначен 57-летний вице-адмирал Джеймс Сомервилл, специально ради этого возвращенный из отставки. Свой флаг он поднял на линейном крейсере «Худ», прибывшем из Метрополии еще 23 июня. В вверенное ему соединение вошли линейные корабли «Вэлиент», «Резолюшн», авианосец «Арк Ройял», два легких крейсера и 11 эскадренных миноносцев. Также в окрестностях французских военно-морских баз были развернуты 2 подводные лодки.

Вечером 30 июня Сомервилл провел в адмиральском салоне «Худа» совещание, на котором присутствовали начальник Гибралтарской базы адмирал Дадли Норт и прибывший сюда на «Арк Ройяле» начальник авианосцев Флота Метрополии вице-адмирал Виктор Уэллс, а также командиры всех линкоров и крейсеров и 8-й и 11-й флотилий эсминцев. Никто из присутствующих не выразил энтузиазма по поводу идеи напасть на вчерашнего союзника, поэтому днем 1 июня Сомервилл доложил в Лондон, что он категорически против операции. Его поддержал и командующий британским Средиземноморским флотом адмирал Эндрю Каннингхэм, доложивший Адмиралтейству, что «применение силы в Орane может иметь серьезные последствия».

Однако решение о проведении операции принималось на самом верху. Уинстон Черчилль, 10 мая ставший премьер-министром, жаждал подкрепить свою репутацию жесткого лидера, способного спасти страну в военное время – а одновременно желал одержать

Силы сторон в операции «Катапульта»

ФРАНЦИЯ

В Мерс-эль-Кебире

Атлантический флот (командующий – вице-адмирал Жансуль):

1-я дивизия линкоров

Линейные крейсера: «Дюнкерк» (флаг вице-адмирала Жансуля), «Страсбург»

2-я дивизия линкоров (командир – контр-адмирал Бузен)

Линкоры: «Прованс» (флаг контр-адмирала Бузена), «Бретань»

2-я легкая эскадра (командир – контр-адмирал Лакруа)

4-й дивизион лидеров

Контр-миноносцы: «Тигр», «Линкс», «Керсен»

6-й дивизион лидеров

Контр-миноносцы: «Могадор» (флаг контр-адмирала Лакруа), «Террибль», «Вольта»

Прочие корабли

Авиатранспорт «Коммандан Тест»

Вооруженные траулеры: «Лилия» (A.D.275), «Надаль» (V.P.77), «Сэ нэ-павотр-аффэр» (V.P.84)

Танкеры: «Фреш», «Торран»

Лихтер «Пюиссан»

Буксиры: «Эстерель», «Керуан», «Арман», «Кольгрэн», «Котантен», «Фрондёр»

В Оране

Эскадренные миноносцы: «Борделе», «Булонэ», «Брестуа», «Тромб», «Трамонтан», «Торнад», «Тифон», «Каск», «Корсар»

Миноносец «Пурсюивант»

Подводные лодки: «Диан», «Данаэ», «Эридис», «Ариан», «Псише», «Ореад»

Авизо: «Риго де Жениуль», «Грандьер», «Шамуа», «Эмпетюоз», «Батайоз», «Курёз»

Сторожевые корабли: «Ажаксьенн» (P.136), «Тулоннез» (P.138), «Сетуаз» (P.139), «Тер-Нёв» (P.18), «Мариго» (P.1)

Тральщики: «Анжель Б.» (A.D.73), «Раймон» (A.D.277)

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Соединение «Н» (командующий – вице-адмирал Сомервилл):

Линейный крейсер «Худ» (флаг Сомервилла, командир – кэптен Гленни)

Линкоры: «Резолюшн» (кэптен Бевер), «Вэлиант» (кэптен Роулингс)

Авианосец: «Арк Ройял» (флаг вице-адмирала Уэллса, командир – кэптен Холланд)

Легкие крейсера: «Аретьюза» (кэптен Грэхэм), «Энтерпрайз» (кэптен Аннесли)

8-я флотилия эскадренных миноносцев (командир – кэптен де Салис)

Лидер: «Фолкнор» (кэптен де Салис)

Эсминцы: «Фоксхаунд» (лейтенант-коммандер Питере), «Фирлесс» (коммандер Харкнесс), «Фористер» (лейтенант-коммандер Тэнкок), «Форсайт» (лейтенант-коммандер Лэмберт), «Эскорт» (лейтенант-коммандер Босток)

13-я флотилия эскадренных миноносцев (врио командира – лейтенант-коммандер Хейвуд-Лонсдейл)

Лидер: «Кеппел» (врио командира – лейтенант-коммандер Хейвуд-Лонсдейл)

Эсминцы: «Видетт» (лейтенант-коммандер Броклебэнк), «Вортигерн» (лейтенант-коммандер Хоулет), «Рестлер» (лейтенант-коммандер Кэррей), «Эктив» (коммандер Тернер)

1-я флотилия подводных лодок (в неполном составе)

Подводные лодки: «Протеус» (лейтенант-коммандер Гордон-Дафф), «Пандора» (командир – лейтенант-коммандер Линтон)

Палубная авиагруппа «Арк Ройял» (командир – коммандер Трейлл)

Истребители:

800-я эскадрилья (лейтенант Смитон) – 12 «Скьюа»

803-я эскадрилья (лейтенант Брюен) – 12 «Скьюа»

Торпедоносцы

810-я эскадрилья (капитан морской пехоты Ньюсон) – 12 «Суордфиш»

818-я эскадрилья (лейтенант-коммандер Сидни-Тёрнер) – 9 «Суордфиш»

Корректировщики

820-я эскадрилья (лейтенант-коммандер Ходжкинсон) – 9 «Суордфиш»

яркую военную победу, которая могла бы затмить неудачу в Дарданеллах в 1915 году, которую ему до сих пор поминали. Поэтому пришедший вечером ответ из Лондона гласил: «Британское правительство твердо решило уничтожить французские корабли, если не будет принято ни одно из условий ультиматума». Одновременно Сомервилл получил правительственную телеграмму со следующим напутствием:

«Вам поручается одна из самых неприятных и трудных задач, что когда-либо вставала перед британскими флотоводцами, но мы остановили свой выбор на Вас и полагаем, что Вы выполните свой долг до конца».

Также Сомервилл получил текст личного обращения к адмиралу Жансулю, а также текст самого ультиматума. Операция была назначена на 3 июля.

Соединение «Н» вышло в море в полдень 2 июля. Перед Мерс-эль-Кебиром оно появилось утром 3 июля. Первым английские корабли заметил 26-летний моряк Морис Путц, который руководил проведением утренней зарядки матросов на одном из близлежащих холмов. Моряки заметили приближающиеся с запада неопознанные корабли, среди которых различили характерный силуэт линейного крейсера «Худ». Вскоре было получено официальное известие о появлении в окрестностях базы кораблей вчерашнего союзника. Адмирал Жансуль приказал прекратить разоружение кораблей и начать подготовку к бою.

Вскоре после появления английских кораблей ко входу во французскую базу подошел британский эсминiec «Фоксхаунд», на его борту находился парламентар – капитан 1 ранга Холланд, командир авианосца «Арк Рояль», ранее занимавший пост военно-морского атташе в Париже. Этот офицер очень хорошо относился к Франции, среди офицеров «Марине Национале» у него было много знакомых и даже друзей. Знал он и адмирала Жансуля. Он передал ультиматум. Французский адмирал должен был поступить по одному из вариантов:

– Присоединиться к английскому флоту и продолжить войну с Германией.

– Интернироваться в английском порту.

– Перейти во французские владения в Вест-Индии и разоружиться там либо уйти для последующего интернирования в одном из портов США.

– Затопить корабли на месте.

– Принять бой с английской эскадрой.

Этот ультиматум был передан командующему французским соединением. Через некоторое время, в 9 часов утра, был получен ответ адмирала Жансуля:



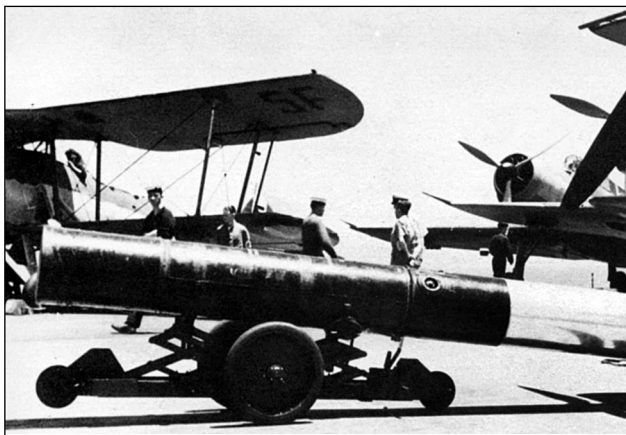
**Командующий Со-
единением «Н» вице-
адмирал Джеймс Со-
мервилл**

дал следующее дополнение к ответу на британский ультиматум:

«Первый выстрел в нашу сторону будет иметь следствием то, что весь французский флот встанет против Великобритании, результат, прямо противоположный тому, чего хочет британское правительство»

Через 50 минут на эсминце «Фоксхаунд» был поднят сигнал, содержание которого было оскорбительным для французского флота: адмирал Сомервилл запрещает французским кораблям выходить в море. В 12 часов 30 минут самолёты с «Арк Ройял» поставили несколько магнитных мин на фарватере, ведущем в гавань Мерс-эль-Кебир. В 14 часов истек срок ультиматума, за 50 минут до этого британский эсминец поднял сигнал с напоминанием о том, что время истекает, надо или поднимать сигнал о приёме условий ультиматума, или в случае отказа будет открыт огонь.

Подобное поведение представителей Королевского флота должно было спровоцировать французского адмирала на самый решительный ответ. Но Жансуль принял решение продолжать переговоры, более того – самому принять в них участие. Адмиралу Сомервиллу в свою очередь очень не хотелось начинать бой со вчерашним союзником. Переговоры между капитаном 1 ранга Холландом и адмиралом начались около трех часов. Жансуль ознакомил капитана 1 ранга с позици-



На палубе авианосца «Арк Ройял». Магнитная мина готовится к подвеске под «Суордфиш» 818-й эскадрильи. На заднем плане видны истребители «Скьюа»

«Гарантии, данные адмиралу Дадли Норту, все ещё остаются в силе. Ни в коем случае не будет допущено попадание французских судов в неповрежденном виде в руки немцев или итальянцев...»

Ввиду предоставления адмиралу Жансулю несомненного ультиматума, как по форме, так и по сущности, французские корабли будут защищаться с применением оружия».

В 10 часов утра начальник штаба адмирала Жансуля лейтенант Дюфей прибыл на борт английского эсминца и пере-

ей морского министра адмирала Дарлана. Английский переговорщик был поражен – об этом документе он ничего не знал. Затем адмирал Жансуль предложил идею джентльменского соглашения о том, что вверенные ему корабли должны разоружаться на месте. Переговоры шли очень тяжело. Вскоре английский капитан 1 ранга пришел к выводу, что французы тянут время, надеясь дотянуть до темноты и попытаться скрыться. Так это было или нет, неизвестно

Но самые интересные события в это время происходили не в душной адмиральской каюте «Дюнкерка», где французский адмирал и английский кэптен пытались предотвратить кровопролитие. Командование французского флота в это время совершало переезд из Бордо в Виши. Адмирал Дарлан вместе с остальными членами правительства находился в небольшом городке Клермон-Ферран, дозвониться до него не удалось. Поэтому все ключевые распоряжения отдавал адмирал Ле Люк. Он поднял по тревоге все корабли, которые могли направиться к Мерс-эль-Кебиру. Французское флотское командование было настроено на силовое разрешение конфликта. Также роковую роль сыграло то, что адмирал Жансуль не изложил по команде пункт того ультиматума, где говорилось о переходе в американские воды.

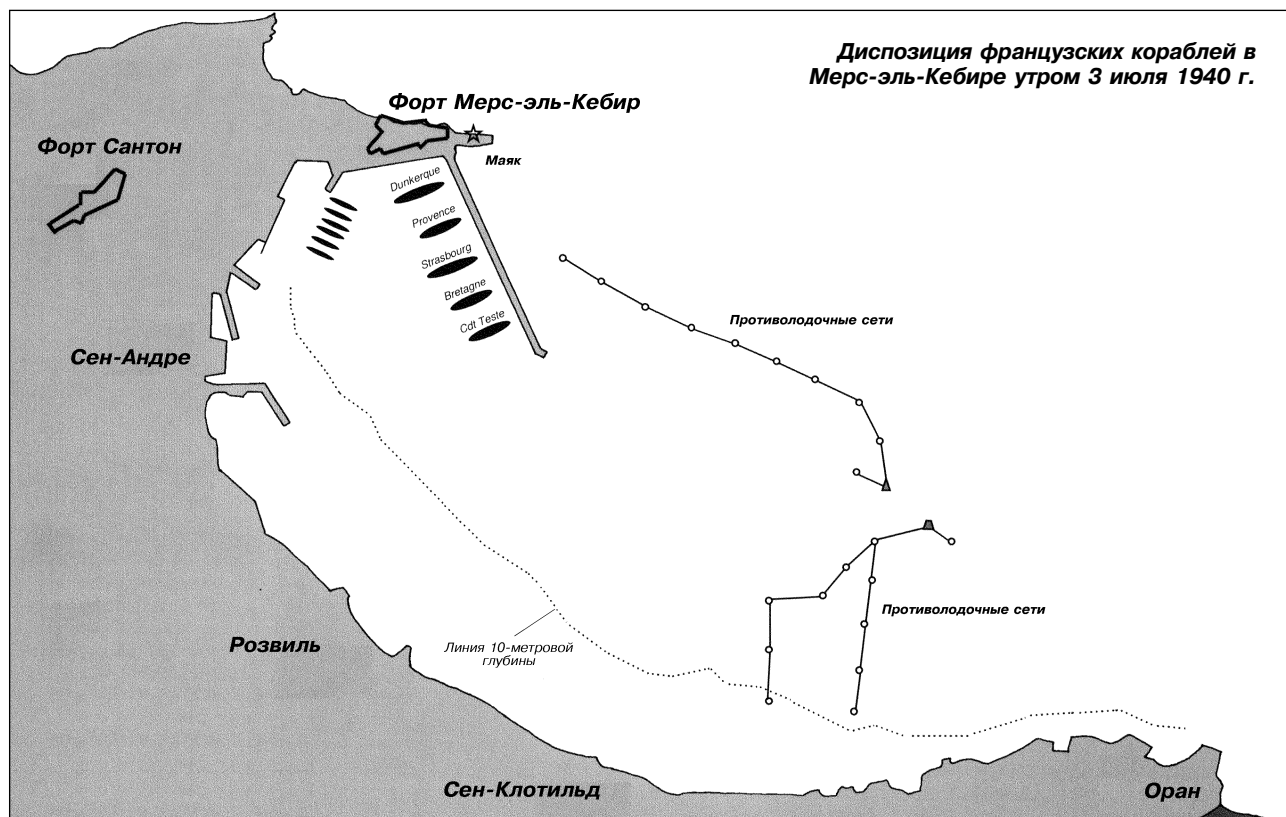
Английская радиоразведка перехватила радиogramму Ле Люка. В 16 часов 15 минут на борту «Дюнкерка» была получена радиogramма от адмирала Сомервилла. *«Если ни одно из предложений не будет принято до 17:30 британского летнего времени – я повторяю, до 17:30 БЛВ, то буду вынужден потопить ваши корабли!»*

Судя по всему, французы действительно тянули время, ожидая появления подкреплений или наступления темноты. Также проводилась подготовка к бою на территории военно-морской базы. На кораблях были разведаны пары. Начатое разоружение береговых батарей было остановлено, их снова привели в боееспособное состояние. Тральщики протралили фарватер и убрали все ранее выставленные английские мины.

В 16 часов 35 минут капитан 1 ранга Холланд спустился по трапу с «Дюнкерка». Он слышал колокола громкого боя и обратил внимание, что французские моряки не торопятся занимать боевые посты. По французским данным, тревога была пробита раньше, ещё во время переговоров. Вскоре моторная лодка подошла к борту эсминца, и он дал ход. Положение «Фоксхаунда» в этот момент было опасным – он находился на линии огня. В это же время адмирал Жансуль приказал семи эсминцам и четырем подводным лодкам выходить в море из Орана и идти в сторону местонахождения вражеской эскадры.

Пока английский эсминец спешит к своей эскадре, стоит сказать несколько слов о состоянии военно-морской базы в Мерс-эль-Кебire.

До 1936 года Мерс-эль-Кебир был небольшим колонияльным городком в пяти километров к востоку от Орана, второго по величине порта Алжира. Здесь имела небольшая бухта, не пригодная для базирования тяжелых артиллерийских кораблей. Однако в 1929 году тут началось строительство большого военного порта, предназначенного для освобождения от боевых кораблей торговых портов в Ороне и Алжире. В бухте предполагалось построить причалы, доки и судоре-



монтные предприятия, от моря ее должны были укрыть два мола с узким проходом между ними.

Увы, это были не самые благоприятные годы в истории Франции, поэтому строительство затянулось по причине хронической нехватки средств. Северный мол длиной 2,5 километра, который тянулся от форта на мысе Мерс к юго-востоку и должен был полностью закрывать внутренний рейд со стороны моря, к 1940 году был полностью завершён лишь на протяжении тысячи метров, остальная часть находилась в состоянии достройки. Работы над Восточным молот так и не начались – он был возведен здесь уже после войны.

Именно к готовой части мола и были пришвартованы кормой два линкора, два линейных крейсера, а также гидроавиатранспорт «Командант Тест». Стоянка контрминоносцев (4-й и 6-й дивизионы, шесть кораблей) располагалась в северной, самой защищенной от волн части бухты, там, где причалы были уже готовы. Кроме того, в гавани находились два танкера, несколько вспомогательных сторожевых кораблей и буксиров. Всего тесная гавань имела площадь менее одной квадратной мили, корабли в ней не могли рассредоточиться либо маневрировать. Из-за тесноты базы адмиралу Жансулю пришлось держать в ней только боевое ядро эскадры – большинство вспомогательных кораблей находилось в Ороне, где стояли 6 подводных лодок, 9 эсминцев, 1 миноносец, 6 авизо, 5 сторожевиков и два тральщика.

Оборона Мерс-эль-Кебира тоже была относительно слабой: на мысе Мерс располагался старый форт форт Мерс-эль-Кебир, где стояло всего два 75-мм орудия. Западнее него лежал форт Сантон, в котором

размещалось четыре (по другим данным – три) 194-мм орудия в броневых башнях. Это была вся защита непосредственно базы. Еще одна башенная батарея из трех 240-мм орудий располагалась на мысе Канастель, в 14 километрах на восток-северо-восток, по другую сторону от Орона. Саму гавань Орона прикрывали батареи Гамбетта (четыре 120-мм орудия) и Эспаньоль (два 75-мм орудия), расположенные восточнее города. Западнее города, на возвышенности, размещалась зенитная батарея Марабу из четырех 75-мм орудий. Наконец, в 10 километрах западнее Мерс-эль-Кебира, на мысе Фалькон, стояла батарея из двух 95-мм орудий, а ближе к базе размещались две зенитные батареи, Мурджаджо и Айн-эль-Тюрк (по четыре 75-мм орудия). На аэродромах Ла-Сенья и Сен-Дени-Дю-Сиг имелось 42 истребителя «Моран-406» и «Хаук-75».

* * *

Погода в день атаки была хорошей: легкий северный, временами северо-восточный ветер, небольшая дымка над побережьем. Видимость составляла шесть миль. Эсминец «Фоксхаунд» успел присоединиться к эскадре. Английские корабли шли с востока на северо-восток со скоростью в 20 узлов. Когда флагманский корабль соединения «Н» прошел траверс мыса Мерс, на стенах был поднят сигнал об открытии огня. Время – 17:54 по английскому летнему времени и 16:54 по Гринвичскому времени (которое использовали французы), дистанция до французских кораблей – 86 кабельтовых.

Адмирал Жансуль в это время находился на флагманском мостике «Дюнкерка», отдавая последние распоряжения. Французский адмирал рассчитывал, что

вверенные ему корабли успеют отойти от стенки, сформировав кильватерную колонну в охранении лидеров, а затем двинуться на прорыв. Жансуль решил выстроить вверенные ему силы следующим образом: во главе – лидеры, затем – «Страсбург», «Дюнкерк», «Прованс», замыкать строй должна была «Бретань».

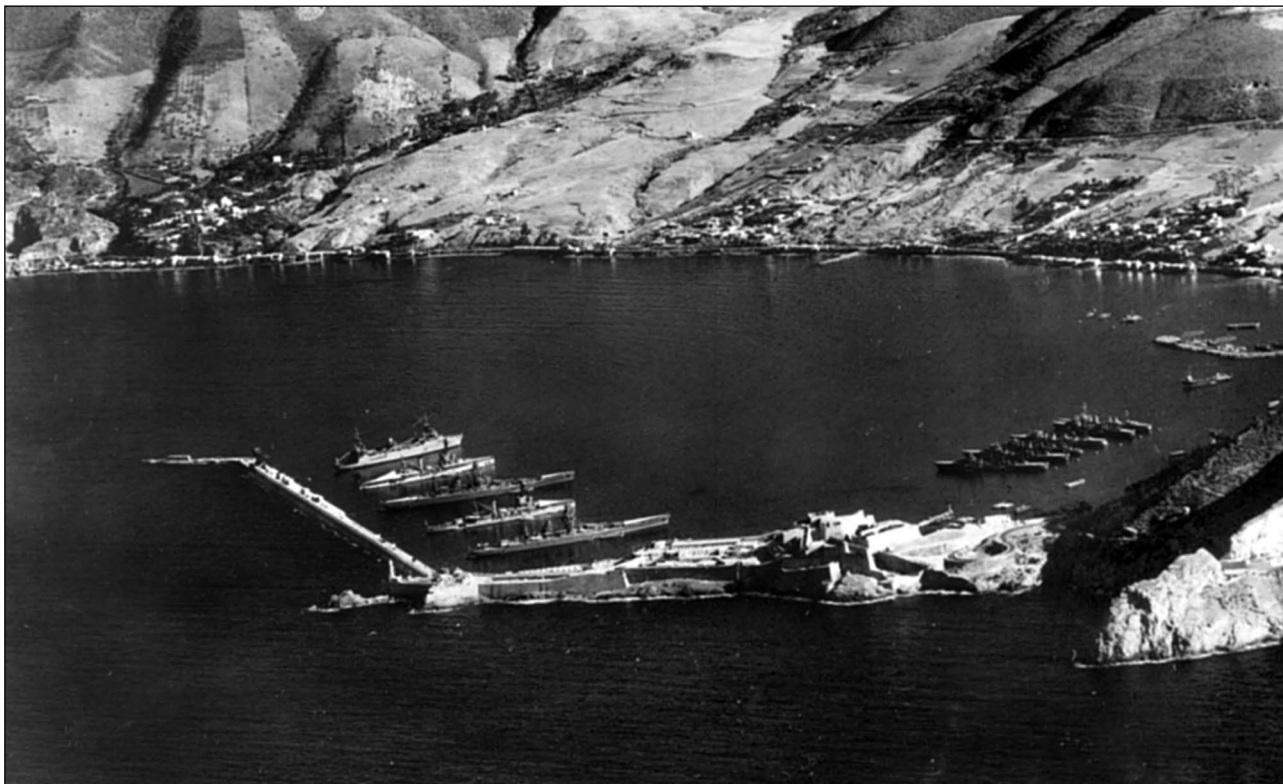
Но англичане открыли артиллерийский огонь, когда французы только готовились отдать швартовы в тесной гавани. На момент начала боя кормовая партия «Дюнкерка» отдавала швартовы, а носовая готовилась подать концы на буксир. К открытию огня ход мог дать только «Страсбург», а эсминцы только начали поки-

дать якорную стоянку. Остальные корабли не имели хода вообще. В это же время по английской эскадре открыли огонь и береговые батареи.

Первый британский залп лёг недолетом, но очень хорошо по направлению. Для британских артиллеристов стрельба по неподвижным мишеням напоминала учебную. Но в отличие от учебной стрельбы, здесь противник отвечал. Второй залп с кораблей Его величества лёг ещё ближе, один из снарядов попал в мол рядом с флагманским линейным крейсером. Командир «Дюнкерка» приказал слить за борт авиационный бензин. Из-за работы швартовых партий линейный



Французская эскадра на стоянке в Мерс-эль-Кебуре, утро 3 июля 1940 г.



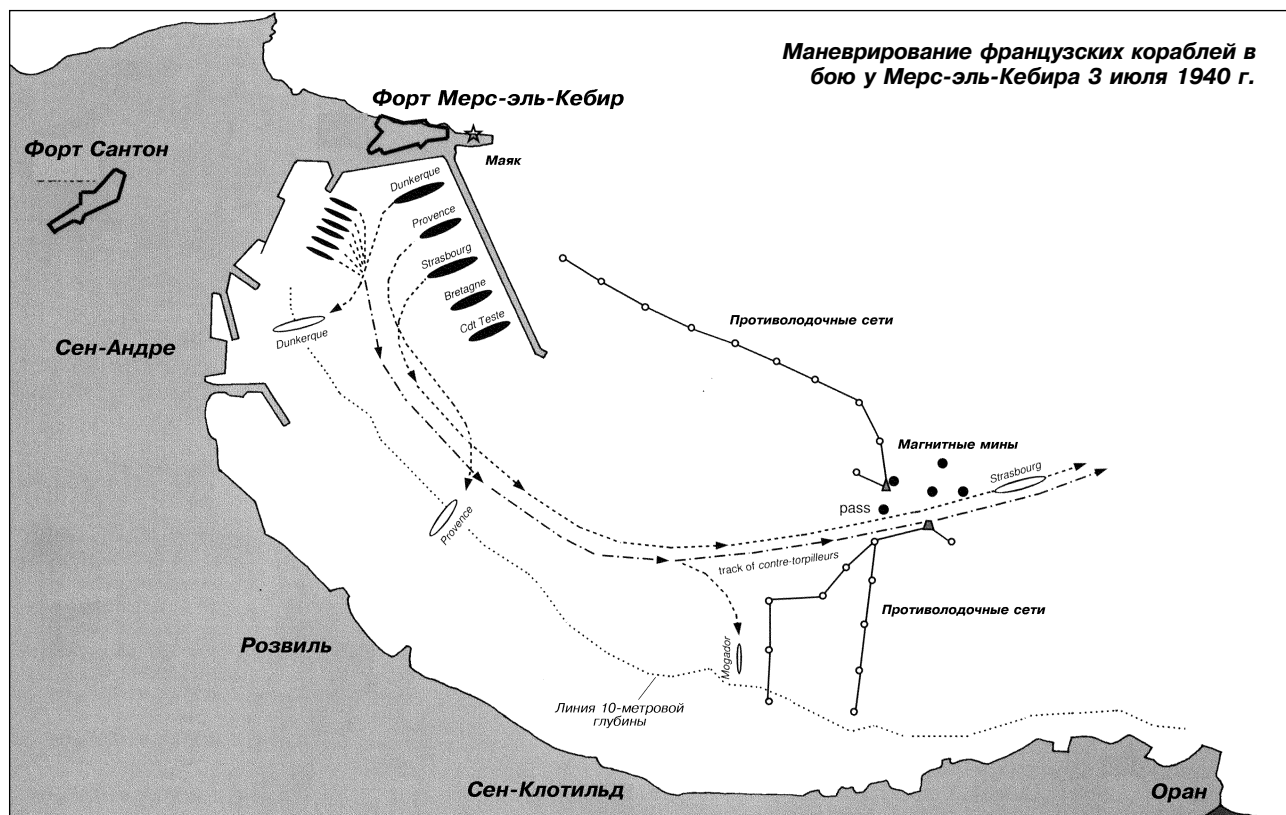
Главный калибр линейного крейсера «Худ» готовится открыть огонь по французским кораблям



крейсер не мог сразу открыть огонь, так как партии были укомплектованы артиллеристами. Поэтому первый в 17:55 ответный залп дал линкор «Прованс» – его старший артиллерийский офицер был обладателем артиллерийского приза за 1939 год. Он стрелял по «Худу» поверх надстроек стоявшего рядом «Дюнкерка». Однако прицел был взят неверно, и залпы «Прованса» ложились недолетами. Единственным результатом огня стали небольшие повреждения от воздушной волны на британском флагманском корабле. Борт и надстройки «Худа» были посечены осколками, получили повреждения радиоантенны. Из экипажа были ранены 2 моряка.

В 16:57 третьим залпом с английского линкора «Резольюшн» был поражен линкор «Бретань», в который попали сразу три снаряда – великолепная кучность! Все три 381-мм снаряда легко пробили броню, старого линкора, один взорвался в отсеке кормовых машин, другой – в районе средней орудийной башни, где взорвались боеприпасы в кранцах 138-мм батареи. Но этот взрыв не стал фатальным, поскольку произошел над верхней палубой. Самый страшный эффект произвел снаряд, попавший в район кормовых башен. Он взорвался в артиллерийском погребе главного калибра, здесь вспыхнули заряды и пожар быстро охватил всю кормовую часть корабля. За этим последовал взрыв снарядов. Линкор начал быстро крениться на правый борт, примерно в это время еще один снаряд разорвался у основания треногой мачты. Экипаж получил приказ покинуть боевые посты, но на это уже не оставалось времени. В 17:07, через 13 минут после открытия огня, линкор «Бретань» перевернулся и затонул.

Маневрирование французских кораблей в бою у Мерс-эль-Кебира 3 июля 1940 г.



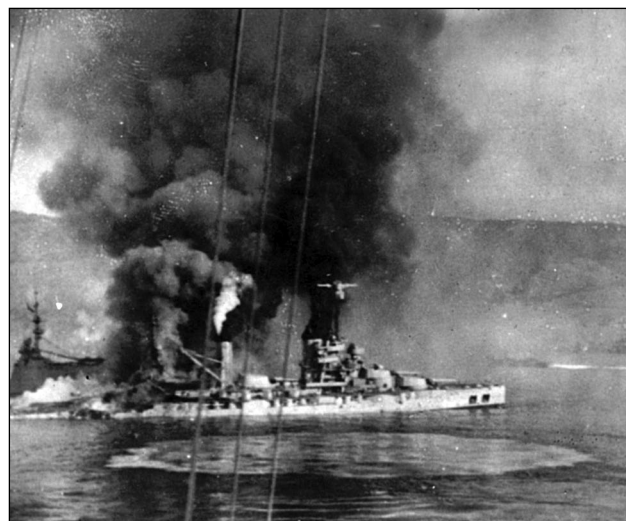
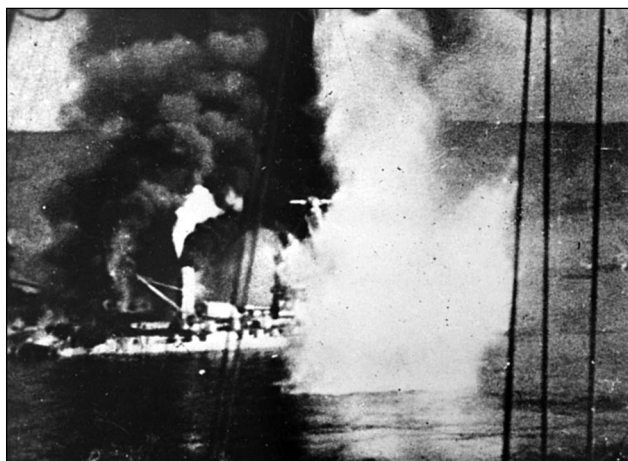


Вверху: кульминация боя. Вдали виден взрыв на линкоре «Бретань», на переднем плане – попадание 381-мм снаряда в контр-миноносец «Могадор»

Справа: момент взрыва «Бретани», снятый с мола, на переднем плане – «Прованс»

Внизу: снимок с борта «Дюнкерка». На переднем плане «Прованс», ведущий огонь через флагмана, за ним видна корма начавшего движение «Страсбурга». «Бретань» уже получила роковое попадание и тонет





Гибель «Бретани». Два верхних снимка сделаны с борта «Дюнкерка», нижний – с одного из эсминцев



Большая часть его экипажа (977 человек из 1122) погибла или пропала без вести.

В 17:02 английский 381-мм снаряд (видимо, с «Худы») заклинил четвертую башню «Прованса», взрыв другого снаряда повредил одно орудие третьей башни. В корме начался пожар, а ниже ватерлинии открылась сильная течь. Наконец «Прованс» дал малый ход

и начал медленно двигаться к выходу из гавани, продолжая вести огонь неполными залпами. Всего линкор выпустил двадцать два 340-мм снаряда. Но тут последовала нелепая случайность: после десятого залпа осколок британского снаряда, срикошетировавший от борта «Дюнкерка», угодил прямо в пост управления огнем, повредив приборы и тяжело ранив артиллерий-

На палубе линкора «Дюнкерк» после боя

ского офицера. Тот отдал в башни приказ продолжать вести огонь самостоятельно – но приказ выполнен не был. Тем временем пожар в корме «Прованса» постепенно подбирался к кормовым пороховым погребок, которые пришлось затопить.

Потери экипажа линкора в бою оказались невелики: двое убитых и несколько раненых. Однако дальнейший бой он уже вести не мог: сочившаяся через борт вода быстро распространялась по отсекам. Живучесть старого линкора оказалась ниже всякой критики. В итоге державший на нем флаг контр-адмирал Бузен и командир корабля капитан 1-го ранга Барруа решили во избежание опрокидывания посадить «Прованс» носом на отмель.

Попытки сдвинуть с места «Дюнкерк» были прекращены, артиллеристы заняли свои боевые посты, а буксир отвалил после того, как один из английских снарядов попал рядом в мол. Уже в третьем залпе английских кораблей, в 16:57, один из бронебойных снарядов третьего залпа «Худа» попал французскому линейному крейсеру в кормовую надстройку. Не встретившись с броней, он наискось прошел через нижний этаж ангара, пробил главную палубу и вышел с противоположного борта, так и не взорвавшись (по другим данным, он вышел ниже ватерлинии, образовав 2,5-метровую пробоину в левом борту). Поднятый этим столб воды обрушился на палубу квартердека. Французским морякам повезло, что незадолго до боя самолёт-разведчик был снят, а авиационное топливо слито в начале боя – иначе последствия попадания были бы гораздо хуже. Самым серьезным большим эффектом от этого попадания стал разрыв электрических кабелей, ведущих к рулевой машине, поэтому в самый драматический момент отхода от мола пришлось перейти на аварийное управление рулём.

Сам «Дюнкерк» дал первый ответный залп в 17 часов (по другим данным, в 16:58). Началась дуэль двух флагманских кораблей, которые еще полгода назад ходили в одном строю. Главный калибр «Дюнкерка» вел огонь по флагманскому кораблю соединения «Н», при этом его носовые башни были развернуты на 140°. Орудия универсального калибра вели огонь по появившемуся над эскадрой британскому самолёту-корректировщику. В течение десяти минут «Дюнкерк» успел израсходовать около сорока 330-мм и полтораста 130-мм снарядов, но ни один из них не попал в цель. Через некоторое время линейный крейсер наконец-то дал ход в 12 узлов, но тут в него одним залпом попали сразу три снаряда с «Худа».

Один снаряд этого залпа попал в крышу второй башни, которая была в этот момент направлена на правый борт под углом примерно 100°. Снаряд попал непосредственно над восьмым орудием (внешнее орудие правого борта), встретившись со 150-мм броневой плитой под углом 20°. Снаряд расколол плиту, образовав в ней серповидную пробоину, но при этом сам развалился на куски, не взорвавшись. Большая его часть срикошетировала и упала примерно в миле от корабля, у здания полицейского участка на набережной Сент-Андре, часть осколков попала в стоявший рядом «Прованс».



режной Сент-Андре, часть осколков попала в стоявший рядом «Прованс».

Увы, другая часть снаряда (либо же кусок плиты) проник в правую полубашню и обрушился в зарядный лоток, где в этот момент находились два четвертьзаряда. Заряды вспыхнули, полубашня наполнилась дымом, весь ее экипаж погиб – частью от ожогов, частью задохнувшись. Отравились продуктами горения и люди в посту управления башней. При этом левая полубашня, отделенная продольной переборкой и имевшая собственную подачу боезапаса, практически не пострадала.

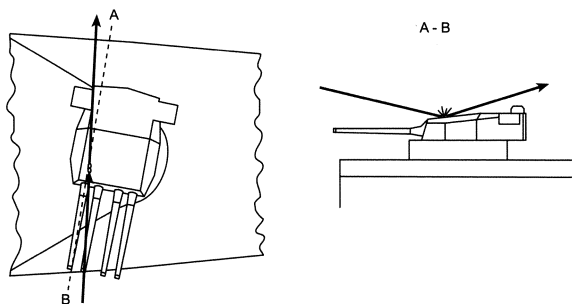
Последующий осмотр механизмов башни показал, что система заряжения и подачи всех четырех орудий осталась в хорошем состоянии. Механизм вертикального наведения был полностью исправен, из строя вышло только электрическое стреляющее устройство на седьмом орудии. Восьмое орудие требовало незначительного ремонта.

Другой 381-мм снаряд этого залпа попал в район двухорудийной универсальной башни правого борта (башня III). Он пробил броневой пояс в секции «J» выше ватерлинии, в 1,2 метра от поперечной переборки «JK» и в 0,4 метра ниже верхнего края 225-мм броневых пояса, прошел через 115-мм нижнюю броневую палубу и две противоосколочные переборки и проник в перегрузочное отделение «J 133» 133-мм двухорудийной башни правого борта. Здесь вспыхнуло несколько зарядных гильз, а затем взорвались 130-мм снаряды, загружаемые в элеватор. Вся прислуга отделения погибла.

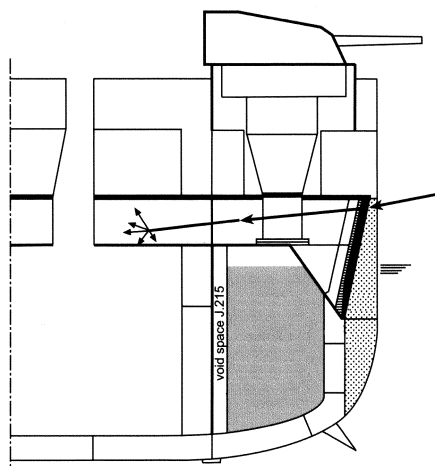
Но на этом путь снаряда не закончился – взрыватель имел очень большое замедление. Снаряд прошёл через 20-мм переборку и взорвался в медицинской кладовой «J 141». Осколки и взрывная волна повредили несколько других переборок, в том числе 20-мм переборку между медицинской кладовой и вентиляционной трубой, ведущей в первое машинное отделение. Через бронированную решетку в нижней броневой палубе сюда ворвались пламя, дым и горячие газы. Осколками снаряда была выбита дверь для инспекций в машинное отделение, отсюда тоже началось поступление дыма и газов, образовавшихся после взрыва снаряда и детонации 133-мм снарядов. Через некоторое время находиться в машинном отделении стало

Повреждения линкора «Дюнкерк» 3 июля 1940 г.

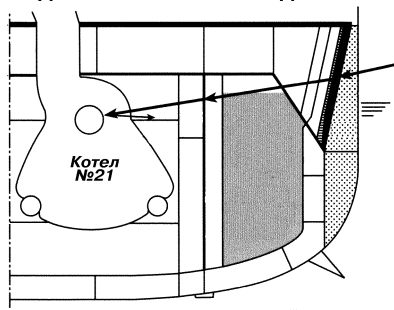
Попадание в башню ГК №2



Попадание в носовое машинное отделение



Попадание в котельное отделение



невозможно. Турбинисты и электрики попытались покинуть помещение, но бронированные двери открыть не удалось. Только 12 человек смогли выбраться через аварийный лаз в носовой части машинного отделения, кормовой лаз оказался завален обломками; около двух десятков моряков погибли.

Ещё одним последствием этого попадания стал выход из строя распределительного щита – корабль на какое-то время лишился электроэнергии. Но и это были еще не все беды от этого снаряда. Несколько позже прогремела серия взрывов в различных помещениях. Это взорвались пять-шесть 133-мм снарядов, которые находились в системе подачи правого борта. Близлежащие переборки получили дополнительные

осколочные повреждения. В кабельных трассах электропроводки поврежденного отсека вспыхнул пожар.

Через час после окончания боя моряки в перегрузочном отделении 133-мм двухорудийной башни левого борта (башня IV) заметили, что на их боевой пост по системе подачи идет дым. Один из старшин доложил о серьёзных разрушениях в перегрузочном отделении 133-мм башни правого борта, было принято решение затопить погреб этой башни. Персонал погреба был эвакуирован. В итоге с пожаром в перегрузочном отделении и соседних помещениях удалось справиться, но на это ушло еще какое-то время.

Третий снаряд залпа упал в воду у правого борта и угодил под главный броневой пояс в районе второго котельного отделения – в секцию «L», в 30 см метра в корму от продольной переборки «KL» и в 2,50 метрах ниже края броневых пояса. Он прошёл через водонепроницаемую переборку системы противоторпедной защиты под броневым поясом под скосом нижней броневой палубы, осколки повреждённых переборок проникли в отсеки помещений «K 113» и «L 113». Далее снаряд преодолел еще несколько переборок, осколки от них разлетелись по близлежащим помещениям. Также на его пути оказалась полная топливная цистерна. Фактически снаряд пронизал все конструкции противоминной защиты между наружной обшивкой и противоторпедной переборкой. Также он порвал кабели различного назначения, проложенные вдоль ПТП. Преодолевав ее, он взорвался во втором котельном отделении, повредив котел № 21. Произошёл разрыв трубопроводов пара и воды. Резко увеличилась температура пара в третьем котельном отделении. Большая часть находившихся здесь людей погибла, остальные были ранены или обварены. Взрыв разрушил нижнюю броневую палубу в районе первого машинного отделения и второго котельного отделения, броневой скос над топливной цистерной, противоторпедную переборку и туннель правого борта для электрокабелей и трубопроводов.

Таким образом четыре английских 381-мм снаряда фактически вывели «Дюнкерк» из боя, хотя и не причинили серьезных повреждений корпусу – поступление воды было относительно невелико. Заметим, что для гибели «Бретани» хватило трех таких же снарядов. На момент прекращения огня состояние линейного крейсера было следующим:

Башня универсального калибра правого борта (башня III) вышла из строя – в ее перегрузочном отделении ее полыхал пожар, все находившиеся в этом помещении погибли.

Электрическая проводка по правому борту вышла из строя. Аварийные партии пытались восстановить электрообеспечение, используя аварийные схемы.

Носовые машинное и котельное отделения вышли из строя.

Подача боеприпаса к левой 133-мм двухорудийной башне (башня IV) вышла из строя.

Наведение второй башни главного калибра можно было осуществлять только вручную, электроэнергия в ее цепях отсутствовала.

Первая башня главного калибра действовала, но электроэнергию получала от 400-киловаттного генератора.

Гидравлические механизмы, открывающие и закрывающие бронированные двери, вышли из строя.

Дальномеры главного и универсального калибров также вышли из строя, в связи с отсутствием электроэнергии.

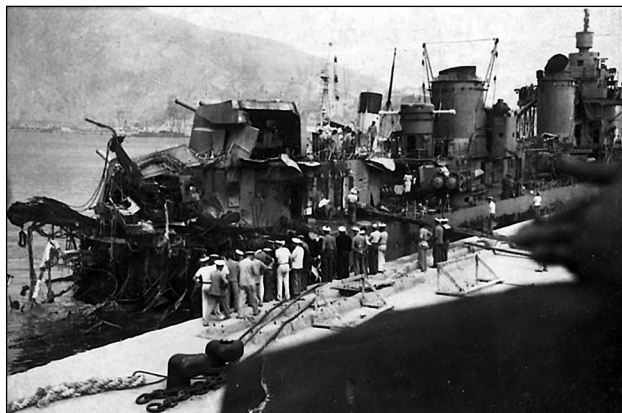
При анализе повреждений «Дюнкерка» следует отметить, что его бронирование было рассчитано на противодействие 280-мм снарядам, которые состояли на вооружении кораблей наиболее вероятного противника Германии – но никак не на противостояние британским 381-мм снарядам. При таком водоизмещении, как у линейного крейсера, защитить корабль от снарядов такого калибра было принципиально невозможным.

Тем временем французские лидеры уже выходили из порта, но в этот момент головной «Могадор» под флагом контр-адмирала Лакруа получил 381-мм снаряд в кормовую часть. На нем взорвались глубинные бомбы, полностью уничтожив корму по основанию шельтердека. Погибло 42 человека. Изуродованный корабль повернул вправо и выбросился на отмель, возникший на нем пожар удалось потушить с помощью портовых судов.

Остальные пять лидеров вышли в открытое море, за ними следовал «Страсбург». Его кормовые швартовы и якоря были отданы еще до начала обстрела, а сам он начал движение одновременно с первыми британскими выстрелами – и как раз вовремя, следующий залп накрыл место его стоянки. Осколки повредили такелаж и посекали дымовую трубу.

В 17:08 на скорости 15 узлов «Страсбург» преодолел главный фарватер и под прикрытием густого дыма из гавани, вышел в Оранскую бухту, где присоединился к отряду лидеров, направляющемуся на восток, в сторону Алжира. За это время корабль дал два двухорудийных залпа по британской эскадре, но снаряды ушли «в молоко». Чуть позже лидеры «Террибль» и «Вольта» имели кратковременную перестрелку с английскими эсминцами «Вортигерн» и «Рестлер». Англичане уклонились от боя, поставив дымовую завесу, а затем ушли в море – по их данным, снаряды 240-мм орудий с мыса Канастель начали ложиться уже слишком близко.

Более того, со «Страсбурга» на север-северо-восток, в пределах досягаемости орудий главного калибра был замечен авианосец «Арк Ройял», отделившийся от английской эскадры для выпуска самолетов. В этот момент французский линейный крейсер и его командир Луи Коллине получили неожиданную возможность отыгаться за поражение: хотя английский авианосец имел одинаковую с ним скорость, сейчас он принимал самолеты. Можно было использовать шанс, открыв огонь, нанести ему повреждения с большой дистанции, а потом догнать и добить, возможно – с помощью торпедного удара лидеров. Ведь месяц назад в Норвежском море «Шарнхорст» и «Гнейзенау» смогли догнать и потопить точно так же не уступающий им в скорости авианосец «Глориес». Однако французские моряки не были настроены на бой: они были ошарашены сначала поражением, потом неожиданным ударом бывшего союзника, и теперь желали только одного – выйти из-под удара. Единственной их попыткой как-то ответить противнику была торпедная атака по «Худу», осуществленная лидерами «Вольта» и «Террибль» с большой дистанции (свыше 60 кабельтовых) около 19:40 по английскому летнему времени (18:40



Повреждения, полученные лидером «Могадор» – кораблю попаданием 381-мм снаряда оторвало корму

по Гринвичу). Отвернув влево, «Худ» легко уклонился от торпед, прошедших по правому борту.

Итак, за 10 минут артиллеристы Королевского флота потопили линейный корабль; линейный крейсер и еще один линкор были повреждены. Также был тяжело поврежден лидер «Могадор», которому удалось выброситься на отмель.

В 17:12 (по Гринвичу), сделав 36 залпов, британская эскадра прекратила огонь. Как было сказано в адмиралтейском отчете, гавань Мерс-эль-Кебира застилал плотный дым, делая невозможным наблюдение с кораблей за результатами стрельбы и крайне затрудняя корректировку огня с самолетов. Теперь стрелять можно было только наугад, и Сомервилл решил прекратить огонь – тем более, что Жансуль просигналил с «Дюнкерка» просьбу прекратить стрельбу. Тем не менее, французская береговая батарея продолжала обстреливать британскую эскадру, причем ее залпы, поначалу дававшие большие недолеты, стали ложиться все ближе.

Соединение «Н» поставило дымовую завесу и в 17:20 отвернуло на запад-северо-запад. В 17:25 с авианосца «Арк Ройял» были подняты шесть бомбардировщиков-торпедоносцев «Суордфиш» (из состава 818-й эскадрильи) и три истребителя «Скьюа» (из 803-й эскадрильи) в качестве воздушного прикрытия. Каждый «Суордфиш» нес по четыре 250-фунтовых полубронебойных и восемь 20-фунтовых осколочно-фугасных бомб. Но после того, как орудия форта Сантон замолчали, самолетам был дан приказ вернуться обратно. Сомервилл телеграфировал Жансулю с «Худа»: «Если я не увижу ваши корабли тонущими, я буду вынужден вновь открыть огонь».

Из уцелевших линкоров Жансуля «Дюнкерк» был поврежден серьезнее всего. После прекращения огня на нем началась борьба за живучесть, спасение раненых и эвакуация тел убитых. Шла – с переносным успехом – борьба с пожарами, в котельных отделениях велись работы по ремонту поврежденного оборудования. Для безопасности корабль, как и «Прованс», был посажен на мель. Поступление воды удалось прекратить. Около 19 часов адмирал Жансуль приказал всем, не занятым в борьбе за живучесть, покинуть поврежденный корабль. С линейного крейсера было эвакуировано 800 человек, на борту осталось, по разным

данным, от 360 до 400 человек. Французский адмирал проинформировал об этом командующего соединением «Н» адмирала Соммервиля.

В сидящем на мели «Дюнkerк» было 700 тонн воды по правому борту, для борьбы с креном в отсеки левого борта было принято 150 тонн воды. В подбашенных помещениях правой двухорудийной 133-мм башни продолжался пожар. В носовой части корабля по-прежнему отсутствовала электроэнергия.

Повреждения корабля были серьезными, полноценные ремонтные работы можно было провести только в Тулоне. Также Жансульт проинформировал старшего морского начальника (*Amiral Sud*) адмирала Эстева о состоянии «Дюнkerк». На следующий день адмирал Эстева дал одной из североафриканских газет интервью, в котором утверждал, что повреждения линейно-

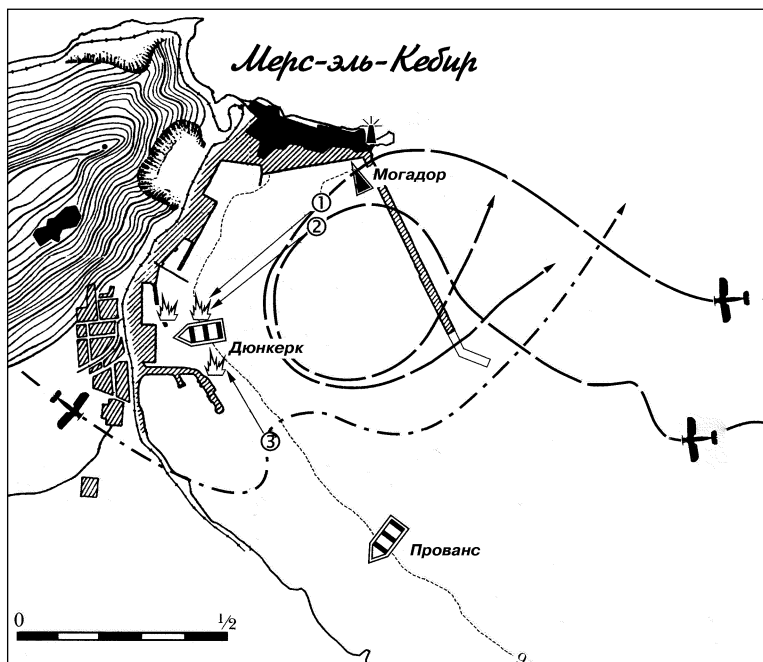
го крейсера незначительны, нужен короткий ремонт, — и через весьма короткое время он вернется в состав флота. Эта газета очень скоро оказалась в руках англичан, из интервью был сделан вывод, что кровавая работа в Мерс-эль-Кебире сделана не до конца. Из Лондона поступил приказ добить «Дюнkerк». Командующий соединением «Н» заявил, что он выполнит его — но опасается жертв среди мирного населения, так как французский тяжелый артиллерийский корабль находится на мели в 50 метрах от поселка Сен-Андре. В итоге было решено вместо корабельной артиллерии использовать авиацию — все те же «Суордфиши» с «Арк Ройяла».

4 июля 1940 года корабли соединения «Н» вернулись в Гибралтар. Но вечером следующего дня английская эскадра вышла в море — правда, на базе был оставлен «Резалюшн». Во время перехода на авианосце «Арк Ройял» авиационные торпеды установили на скорость хода 27 узлов и глубину 4 метра. Кроме того, торпеды имели специальные съемные наделки, позволяющие использовать их на мелководье.

Ранним утром 6 июля британский авианосец поднял в воздух три ударные волны. В первую входило 6 торпедоносцев «Суордфиш», в остальные две — по три. Для прикрытия второй и третьей групп были подняты также три истребителя «Скьюа».

Над целью самолеты должны были появиться на рассвете. Ожидалось, что французы окажут серьезное сопротивление, будет сильный зенитный огонь; также предполагалось появление французских истребителей. В атаку самолеты должны были выходить на малой высоте.

Но реальность была иной. Адмирал Жансульт приказал убрать с корабля лишних людей. Как раз утром 6 июля командир линейного крейсера приказал расчётам зенитных автоматов покинуть корабль. Башни универсального калибра, как мы помним, не действовали из-за отсутствия электроэнергии. Истребители в воздухе тоже отсутствовали. У борта линейного крейсера стояли два буксира и два небольших сторожевых корабля — один («Сетуаз») у кормы, еще один в носовой части по правому борту, на уровне башен главного калибра. Это был пришедший из Орана сторожевик «Тер-Нёв» (бывший траулер, 780 брт, 11 узлов). На всех трех сторожевых кораблях имелся полный запас глубинных бомб, часть из которых стояла на боевом взводе. Также в угольных котлах, которые стояли на всех трех кораблях, пары были разведены и давление было поднято до полного. Самой большой ошибкой французского ко-



Повторный удар по Мерс-эль-Кебиру 6 июля 1940 г. Цифрами отмечен номер атакующей волны «Суордфишей»

мандования было то, что вокруг линейного крейсера не были поставлены противоторпедные сети – ошибка тем более не простительная, что возможность торпедной атаки не исключалась.

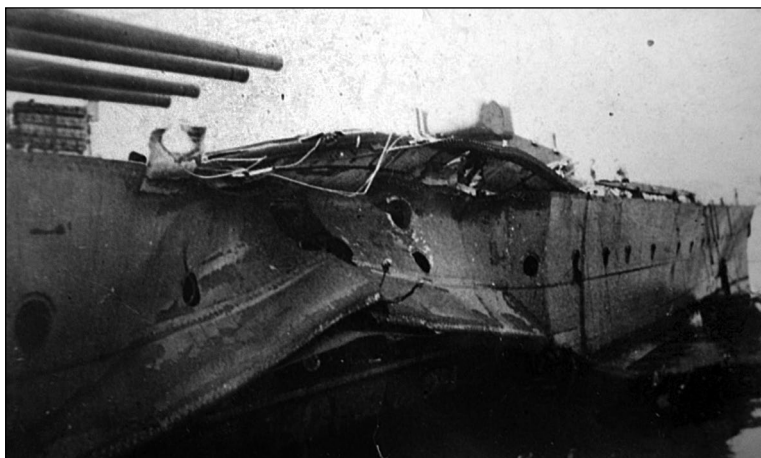
Первая волна английских торпедоносцев вышла на цель в 6:15. Пилоты начали заходить с носа. Они видели, что на баке спали моряки, зенитные автоматы молчали, так как около них не было расчётов. Сближение с целью и сброс торпед прошли как на учениях. Две торпеды, сброшенные самолётами первой волны, попали в мол, еще три прошли мимо, одна поразила «Тер-Нёв», но не взорвалась. «Дюнкерк» во время этой атаки не пострадал. Из второй волны один самолёт опять добился попадания торпеды в несчастный «Тер-Нёв». На этот раз прогремел взрыв, корабль разломился на две части. Одна из торпед, сброшенных «Суордфишами» третьей волны, поразила буксир «Эстрель», мирно маневрировавший в 70 метрах от левого борта «Дюнкерка». Английские самолёты невредимы вернулись на авианосец.

Прошло несколько минут после налета, когда прогремел сильный взрыв – это сработали глубинные бомбы потопленного сторожевого корабля. Причина их взрыва остается неясной: по одной из версий, в тонущий сторожевик попала одна из торпед третьей волны, хитрым образом прошедшая под килем сидящего на мели «Дюнкерка», по другой – сработали взрыватели глубинных бомб, установленных на малую глубину (хотя по правилам глубинные бомбы вне боя вообще должны храниться без взрывателей). Мощность взрыва была эквивалентна 1400 кг тротила. Но французам несказанно повезло: в момент появления английских торпедоносцев командир линейного крейсера приказал затопить погреба главного калибра. Если бы этот приказ не был бы отдан, то, скорее всего, история линейного крейсера завершилась бы 6 июля 1940 года.

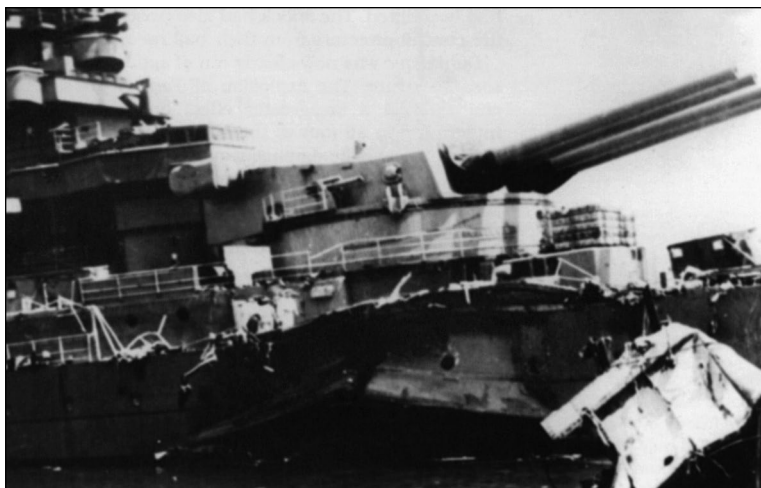
Повреждения «Дюнкерка» были тяжелыми – ведь 1400 кг тротила равнялось боевому заряду восьми авиационных торпед, пусть даже они взорвались не вплотную к борту линейного крейсера. Но все равно на уровне погребов боезапаса в борту образовалась пробоина 18 на 12 метров. В нее влилось 2000 тонн воды, и корабль с дифферентом на нос зарылся в придонную грязь. Образовавшийся крен в 5° был практически сразу же ликвидирован контрзатоплением, но корабль осел по уровень нижней броневой палубы. При этом оказалось затоплено множество помещений, среди которых были машинные отделения, центральный артиллерийский



Взрыв на сторожевом корабле «Тер-Нёв»...

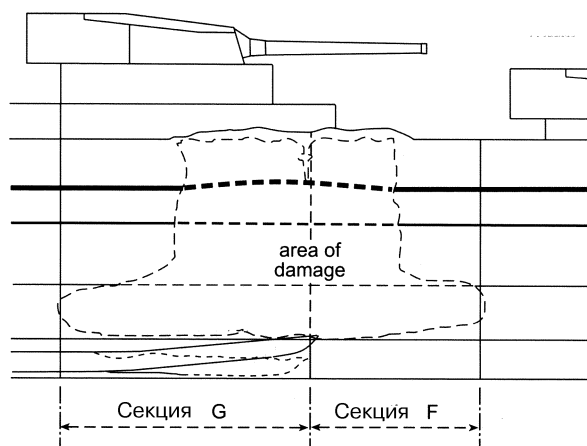


...и его последствия – повреждения носовой части линкора «Дюнкерк»

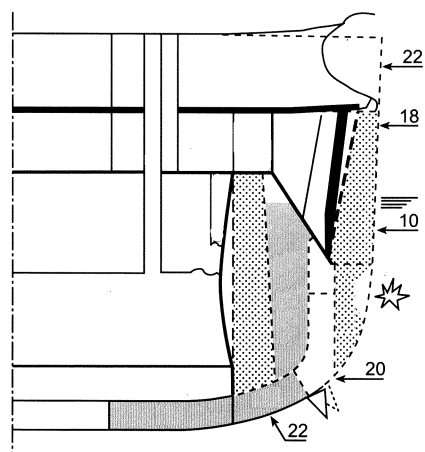


Повреждения линкора «Дюнкерк» 6 июля 1940 г.

Цифрами указана толщина обшивки корпуса в мм



Секция G

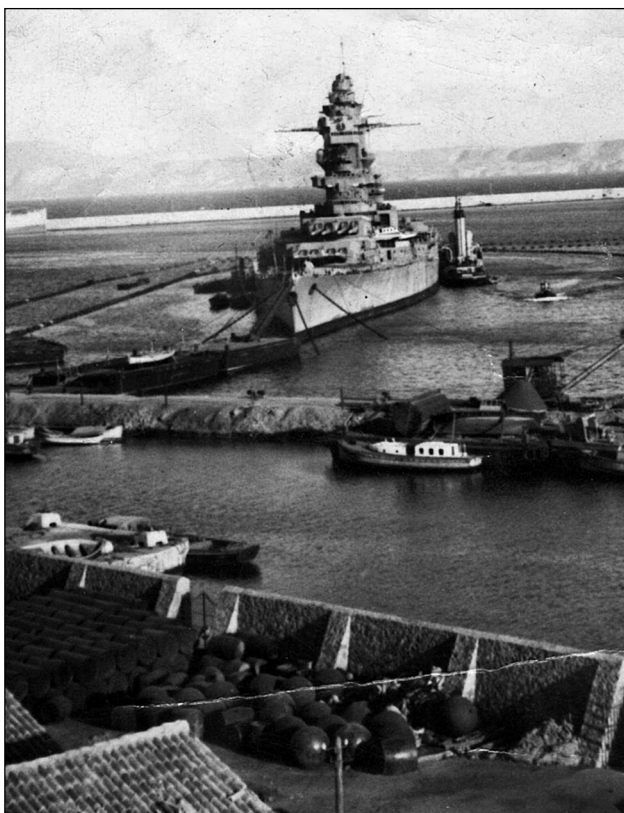


пост, пост борьбы за живучесть. Плиты броневых пояса в носовой части оказались вдавлены внутрь, броневые палубы вздулись. От сотрясения командно-дальномерные посты главного калибра сдвинулись с шаровых погонов. Таким образом перспективы возвращения тяжелого артиллерийского корабля в состав флота в обозримом будущем исчезли. Во время торпедной атаки погибло еще 30 моряков





Поврежденный «Дюнкерк» в гавани Мерс-эль-Кебира. Хорошо видно, что корабль окружен несколькими рядами противоторпедных сетей (фото на с.72 и 73)

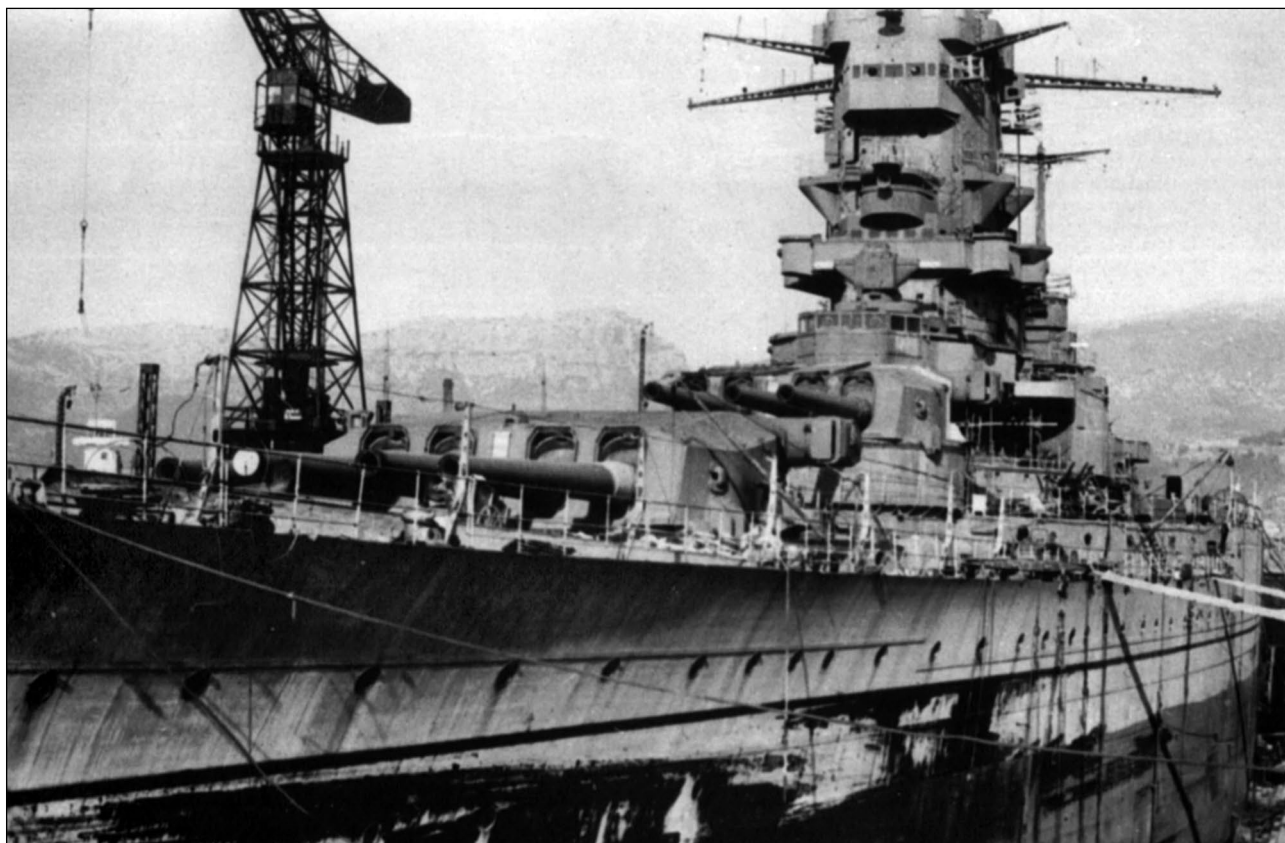


с «Дюнкерка». Всего экипаж линейного крейсера потерял 210 человек, из них 9 офицеров, 32 старшины и 169 нижних чинов.

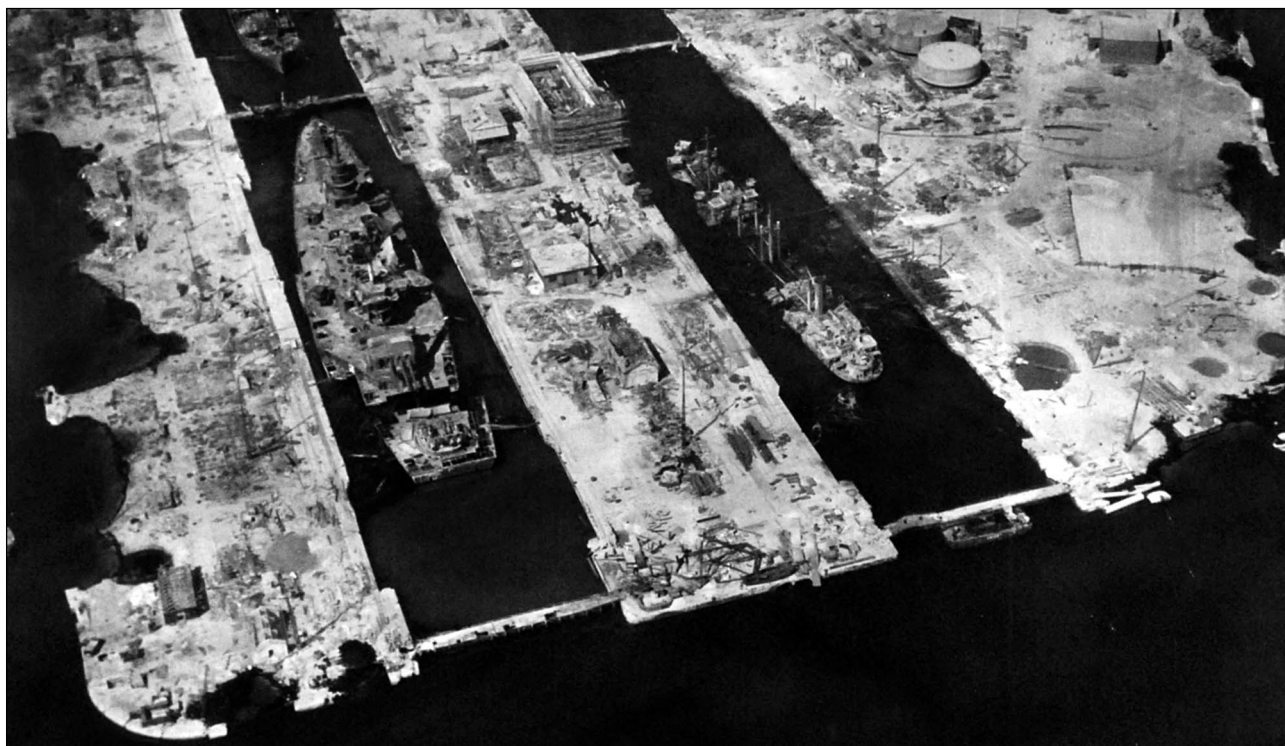
В течение 11–12 июля прибывшие из Тулона инженеры осмотрели повреждения и приступили к составлению плана ремонта. В это же время «Дюнкерк» наконец-то был окружен противоторпедной сетью. Для временной заделки пробоины было решено изготовить стальную плиту размерами 22,6 на 11,8 метра. Пока плита изготавливалась, на борту корабля велась подготовка к её установке, зачищались края обшивки. Плита была установлена на место в период с 19 по 23 августа, ещё 8 дней ушло на крепление ее болтами с нарезкой. С 31 августа по 11 сентября в район повреждения было залито 240 кубических метров цемента, что соответствовало 450 тоннам веса.

После того, как корпус тяжелого артиллерийского корабля был герметизирован, началась откачка воды. В 18 часов 27 сентября «Дюнкерк» всплыл. Затем его перевели на новую якорную стоянку, тоже окруженную противоторпедной сетью. Все время нахождения на ней расчёты находились у зенитных автоматов, в готовности к немедленному открытию огня.

На новой якорной стоянке начались работы по приведению в порядок энергетической установки. В течение ноября был выполнен ремонт в первом и третьем котельных отделениях и во втором машинном отделении. К несчастью, 5 декабря во время проведения сварочных работ вспыхнул пожар в кабельном канале между секциями «К» и «Ф». Через некоторое время он был потушен. Во время ремонта было несколько пожаров, с которыми удалось справиться. Основной пищей для огня был «ebonite mousse», использовавшийся в противоминной защите. В результате работы на корабле несколько замедлились.



*Поврежденный «Дюнкерк» в доке «Вобан», Тулон. Лето 1942 г.
Нижний снимок на с.74 и верхний на с.75 сделаны в 1946 г.*





Но к концу марта 1941 года тяжелый артиллерийский корабль был готов к испытаниям. В апреле были проведены швартовные испытания, по их завершению корабль был официально включен в список резервных кораблей. По условиям перемирия он должен был инспектироваться представителями итальянской и немецкой стороны. На борту «Дюнкерка» находился сокращённый экипаж.

К июлю линейный крейсер был готов к переходу в Тулон, но в западной части Средиземного моря шли активные боевые действия. Переход был слишком рискованным – корабль мог стать жертвой любой из воюющих сторон. Поэтому он оставался в Мерс-эль-Кебир. 25 января

1942 года на борту линейного крейсера вспыхнул очередной пожар в кабельной коробке, на этот раз в отсеке «Н210». Причиной пожара было короткое замыкание. Огнём были повреждены кабели, ведущие к боевой рубке. Пожар был потушен, затем выполнен временный ремонт.

После пополнения экипажа 19–20 февраля 1942 года наконец-то последовал переход в Тулон. В охране «Дюнкерка» шли 3 лидера и 2 эскадренных миноносца, осуществлялось также сильное прикрытие с воздуха. Французское командование сделало всё возможное, чтобы переход был совершён скрытно.

Через некоторое время после прибытия в главную базу корабль был снова выведен в резерв. Планировалось наконец-то выполнить полноценный ремонт и провести модернизацию. Но из-за экономических условий тогдашней Франции, часть которой была оккупирована и ее вместе с промышленные мощности работали на немцев, ремонт шел медленно. 22 июня 1942 года тяжелый артиллерийский корабль был поставлен в большой сухой док «Вобан». Там он и оставался до 27 ноября 1942 года. В этот день немецкие войска вторглись в неоккупированную часть Франции. Самым главным их призом должен был стать французский флот – командование которого, ожидая подобного шага от немцев, заранее разработало план уничтожения кораблей. На находившихся в доке «Дюнкерке» были взорваны подрывные патроны, ворота дока открыты, а механизмы его взорваны.

По соглашению с немцами Тулон и весь Прованс до реки Рона входил в итальянскую оккупационную зону. В 1943 году итальянцы отделили от основной части корпуса «Дюнкерка» нос, подняли его и вывели из дока. Также они срезали стволы орудий Главного калибра. Основная часть корпуса получила повреждения во время союзных налётов.

В 1945 году французы извлекли останки линейного крейсера из дока. 15 сентября 1955 года он был продан на металл за 226 117 000 сильно девальвированных франков.

«Дюнкерк» на разборке, октябрь 1951 г.



История создания и службы: «Страсбург»

Тяжелый артиллерийский корабль «Страсбург» был заложен 25 ноября 1934 года на верфи «Ателье э Шантье де Сен-Назер» («Пено») в Сен-Назере. Строился он на стапеле № 1, где до этого строился будущий обладатель «Голубой ленты», лайнер «Нормандия», длина которого была равна 313 метрам. Спуск линейного крейсера на воду был произведен 12 декабря 1936 года. Первый выход в море состоялся 15 июня 1938 года – это был переход из Сен-Назера в Брест. Во время этого мероприятия был выполнен небольшой пробег на максимальную скорость. На следующий день корабль прибыл в пункт назначения. Официальные предварительные испытания начались 21 июня и прошли успешно. На следующий день корабль вернулся на базу и до 30 июня прошел докование.

В июле-августе 1938 года «Страсбург» прошёл ходовые испытания, за которым последовали испытания

артиллерийского вооружения. Они были завершены в сентябре, затем последовало докование и осмотр механизмов. Испытания возобновились 15 декабря. Темпы проведения ходовых испытаний и испытаний артиллерийского вооружения ускорились, международная обстановка ухудшалась. И новый тяжелый артиллерийский корабль мог в любой момент понадобиться.

После успешного завершения испытаний 24 апреля 1939 года «Страсбург» вошёл в состав флота. Вместе с систершипом он образовал 1-ю дивизию линейных кораблей. Предвоенная служба «Страсбурга» была такой же, как у «Дюнкерка», корабли практически не разлучались. Вместе они провели и первый месяц войны. 30 сентября союзному командованию стало известно, что в Атлантическом океане действует немецкий карманный линкор. Для его уничтожения было

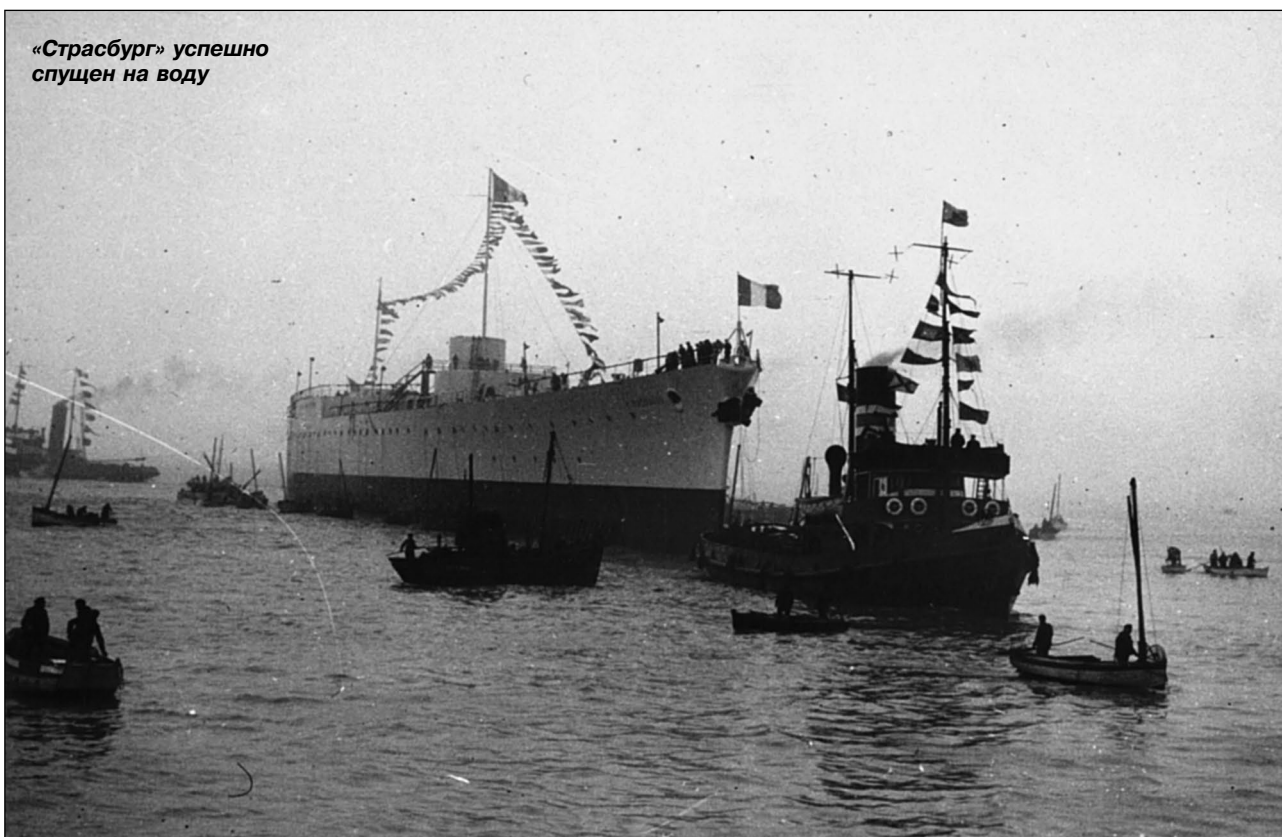


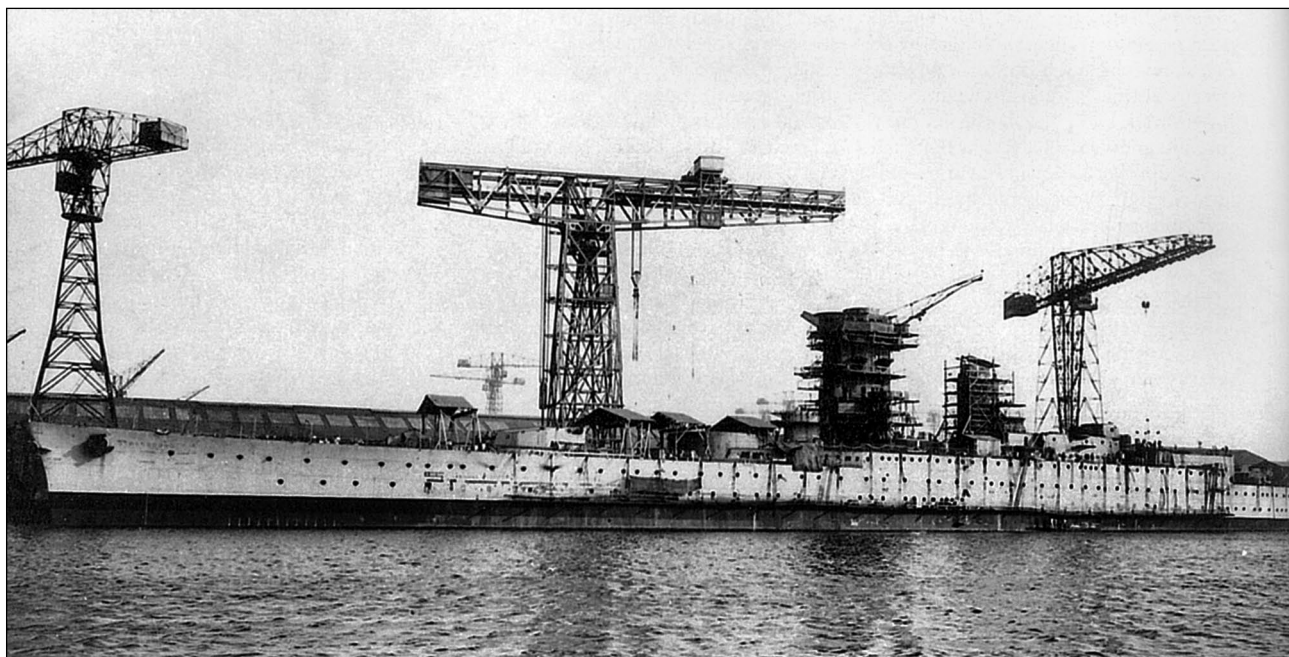
«Страсбург» на стапеле

Спуск на воду...

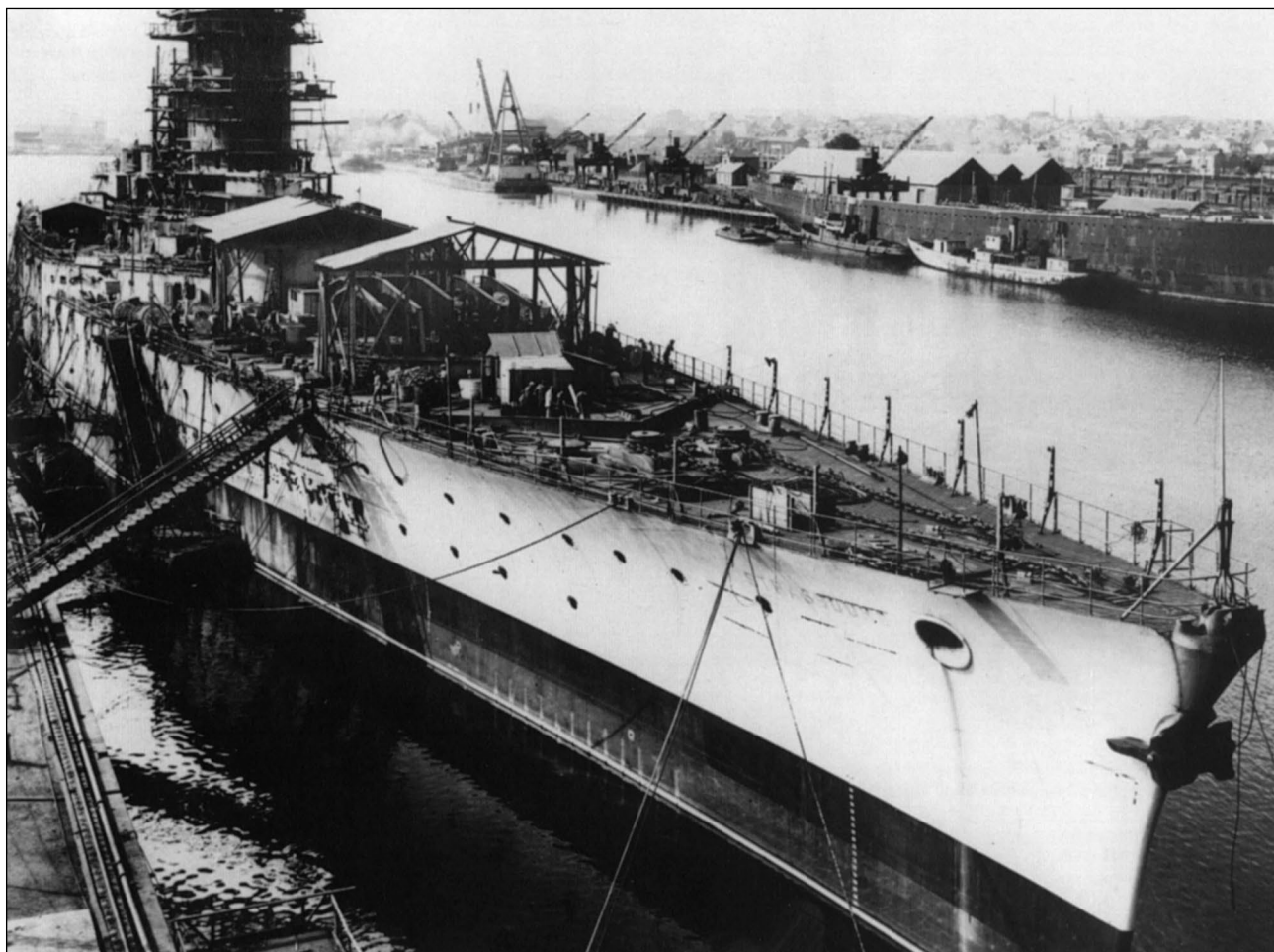


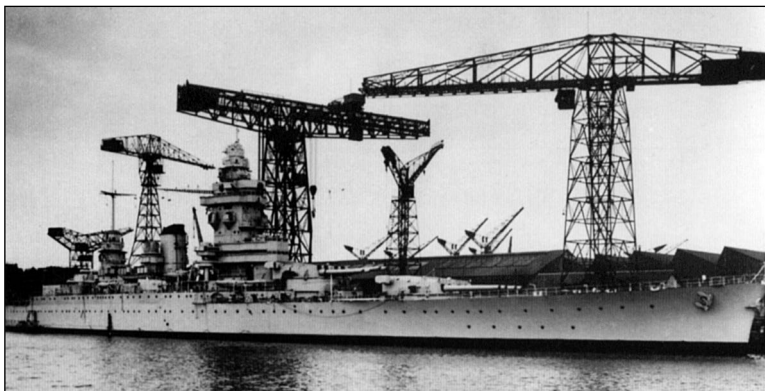
**«Страсбург» успешно
спущен на воду**



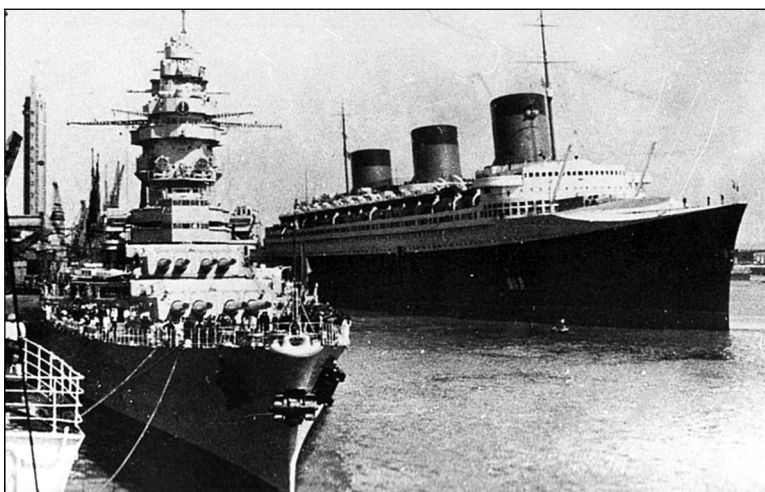


«Страсбург» в достройке





Вверху: «Страсбург» перед началом испытаний
Внизу: «Страсбург» и символ предвоенной Франции – лайнер «Нормандия»

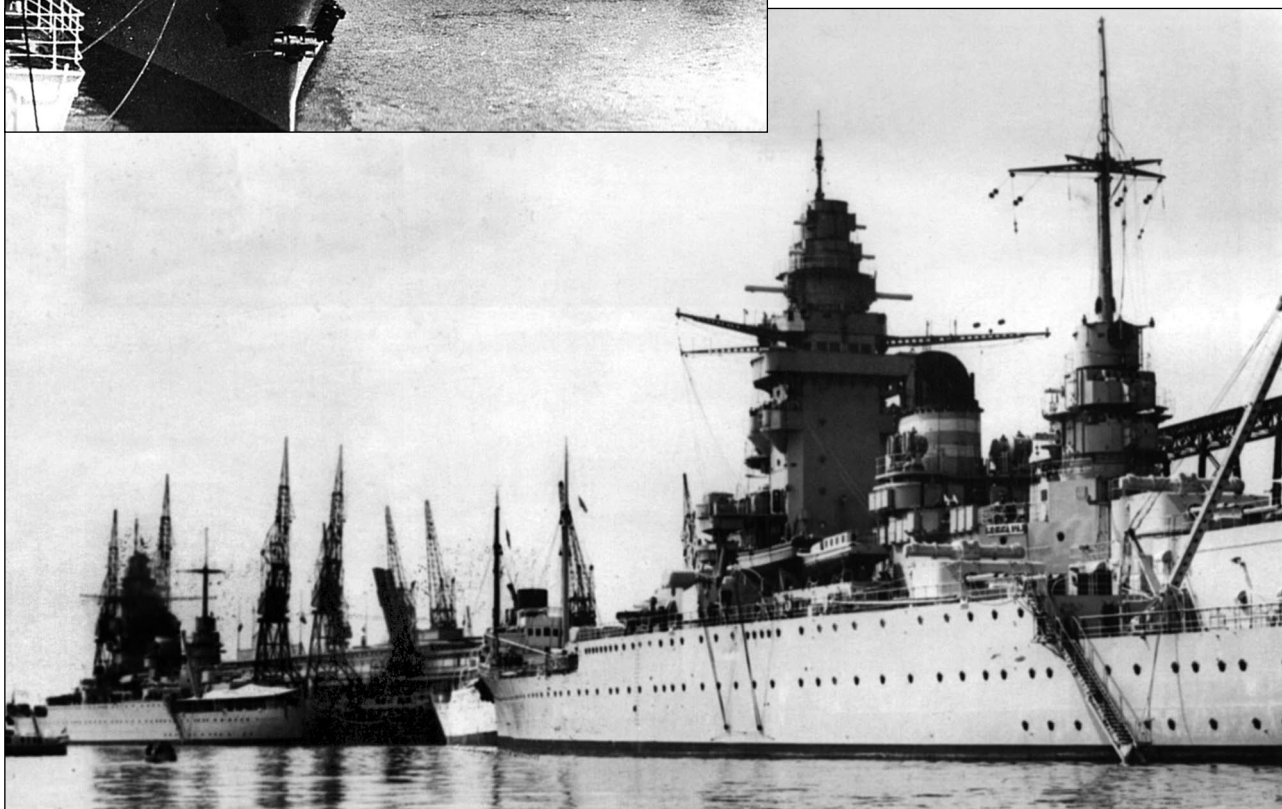


сформировано несколько групп кораблей. По мнению союзных адмиралов, одна из них должна была базироваться на Дакар. 7 октября 1939 года из Бреста в море вышел линейный крейсер «Страсбург» и 10-я эскадра лидеров во главе с контрминоносцем «Вольта». В море последовало randevу с английским авианосцем «Гермес» и двумя французскими эсминцами. На траверсе Касабланки отряд соединился с тяжелыми крейсерами «Альжери» и «Дюпле», которые до этого входили в состав Средиземноморского флота. Теперь он получил обозначение «Соединение X», командовать им был назначен вице-адмирал французского флота Дюпла (Duplat).

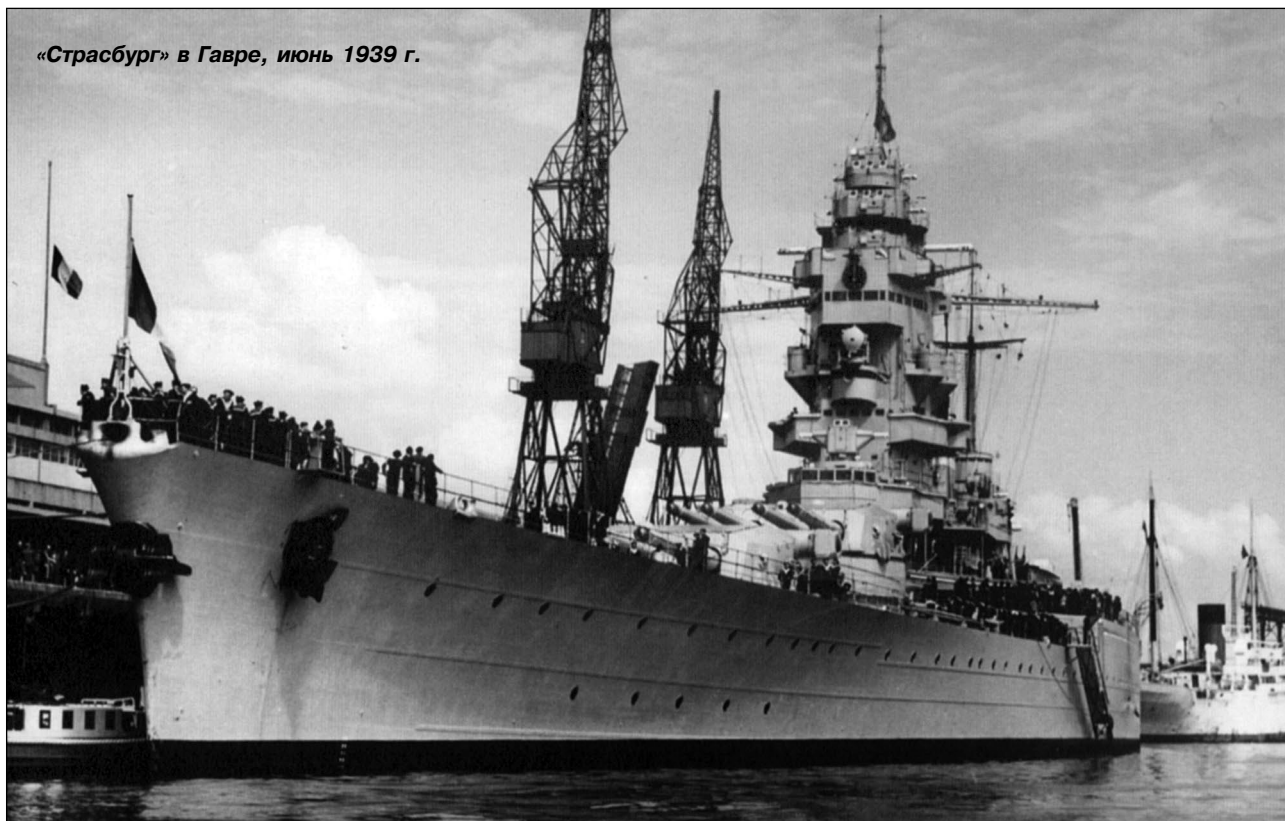
К новому месту базирования соединение прибыло 14 октября, а первый выход в море на патрулирование состоялся 23 октября. «Соединение X» провело поиск между Дакаром и точкой с координатами 5° с.ш., 34° в.д. 25 октября лидерами «Ля Фантаск» и «Ля Террибль» было захвачено немецкое торговое судно «Санта-Фе». 29 октября корабли вернулись на базу.

Следующий выход в море состоялся с 7 по 13 ноября. Зона патрулирования лежала несколько западнее. Единственным происшествием во время этого выхода

«Страсбург» (на переднем плане) и «Дюнкерк» в Гавре, июнь 1939 г.



«Страсбург» в Гавре, июнь 1939 г.



«Страсбург» входит в Дакар, 21 сентября 1939 г.



стало обнаружение на борту осмотренного бельгийского лайнера «Пириаполис» немецких граждан, которые были интернированы.

В конце ноября соединение «Х» было переформировано, а его корабли возвращены по местам постоянной дислокации. 21 ноября «Страсбург» и лидеры из состава 10-й флотилии подходили к Бресту. В этот день порт подвергся немецкому воздушному налету. Командование военноморской базы опасалось, что на фарватере могут быть поставлены акустические мины, и не решилось осуществить ввод в гавань соединения во главе со «Страсбургом». Поэтому корабли были отправлены на временную стоянку в бухту Киберон. Только 29 ноября корабли вошли на рейд Бреста. До конца года тяжелый артиллерийский корабль простоял на рейде, единственным исключением стали несколько выходов на боевую подготовку.

С января по июль 1940 года карьера «Страсбурга» была аналогична карьере «Дюнкерка». Утром 3 июля он находился на рейде Мерс-эль-Кебира. Для рассматривания дальнейших событий следует обратиться к рапорту его командира капитана 1 ранга Коллине (*Collinet*):

Время – английское летнее. События идут в хронологическом порядке.

Ситуация на 8 часов утра 3 июля 1940 года

Пришвартованы к молу, направление носа 250°. Строй кораблей выглядит следующим образом: перечисление с севера на юг. «Дюнкерк», «Прованс», «Страсбург», «Бретань», «Коммандан Тест». Западнее линейных сил – место стоянки 6 лидеров эскадренных миноносцев. Котлы на всех кораблях были холодными, соединения находились в шестичасовой готовности к выходу в море.

Около 8 часов 30 минут у входа на рейд появился британский эсминец. С него передана просьба о встрече с адмиралом.

8 часов 50 минут. Получен приказ о подготовке к бою. Начали разводить пары в одном котле.

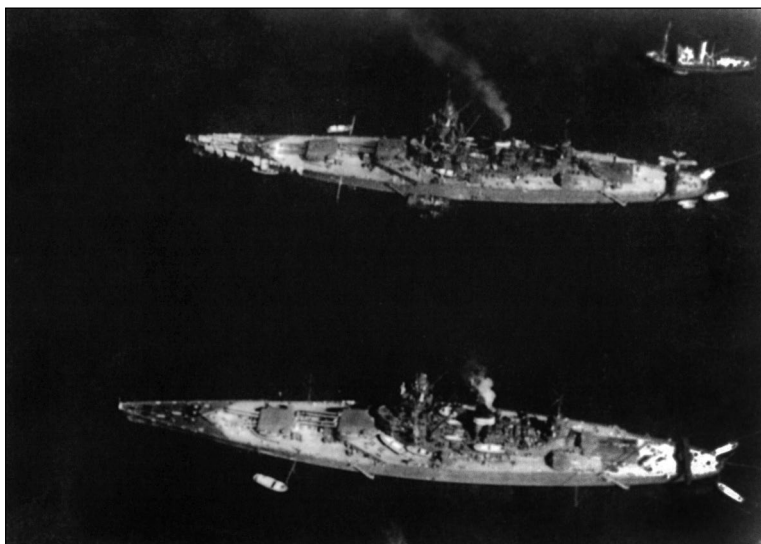
9 часов 00 минут. Три английских линейных корабля видны в море. Среди них «Худ», один типа «R» и один типа модернизированный «Уорспайт». Также видны авианосец «Арк Ройял», 2 крейсера и 9 эсминцев. Эти корабли маневрировали в 6–7 милях от входа в порт Орана до момента открытия огня.

9 часов 55 минут. Получен приказ о разведении паров во всех котлах. Он должен был выполнен в кратчайшие сроки.

10 часов 10 минут. Получена информация от командующего флотом: «Англичане выставили нам неприемлемые условия. Надо быть готовыми ответить силой на силу».



«Дюнкерк» и «Страсбург» в Мерс-эль-Кебire



«Страсбург» и «Дюнкерк» в Мерс-эль-Кебire, июль 1940 г. На катапульте «Дюнкерка» видна летающая лодка «Луар 130»



«Страсбург» (на переднем плане) и «Дюнкерк» в Мерс-эль-Кебire, июль 1940 г.



Линкор «Страсбург» под огнем британских кораблей. Справа виден горящий линкор «Бретань»

10 часов 20 минут. Усилена вахта, орудия заряжены.

10 часов 42 минуты. Получен приказ от командующего: «Опустить на воду один гидросамолет и пришвартовать его к бочке». Он должен корректировать артиллерийский огонь.

11 часов 28 минут. Еще один приказ от командующего эскадрой – о спуске на воду второго гидросамолёта. Второй гидросамолёт с «Дюнкерка» должен был корректировать огонь «Прованса», а его коллега – огонь «Бретани». Пилоты проинструктированы, частоты для связи установлены.

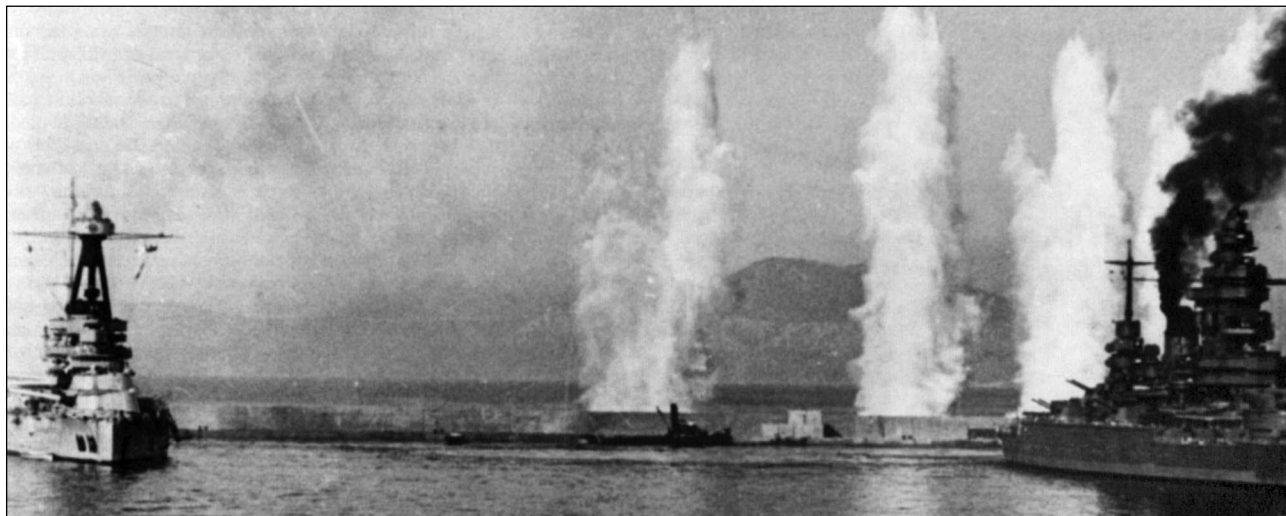
12 часов 45 минут. Пар в котлах поднят. Сигнал от адмирала Жансуля: «На данный момент «Страсбургу» оставаться на месте, Готовность механизмов и котлов 30 минут. Без моего приказа ничего не предпринимать. Корабль должен быть готов к бою. Вахта усилена».

13 часов 30 минут. Пять английских самолётов пролетели на малой высоте и поставили мины у прохода в сетевом заграждении.

13 часов 40 минут получено от командующего «Разделить якорные цепи, приготовить все для их расклепывания. Приготовить все необходимые для этого инструменты».

14 часов 08 минут. Сигнал прожектором с британского эсминца: «Если Вы примете наши условия, то вам надо поднять квадратный флаг на грот-мачте. Тогда я не открою огонь».

«Страсбург» под огнем британских кораблей. Линкор готовится сняться с якоря. Слева линкор «Прованс»



Панорама рейда Мерс-эль-Кебира 3 июля 1940 г. По центру кадра разволнит пары готовящийся сняться с якоря «Страсбург» (слева, закрыт лидером «Тигр») и виден столб дыма над взорвавшимся линкором «Бретань»



14 часов 10 минут. Приказ Жансуля: «Корабль привести в боеспособное состояние. Бортовые кормовые швартовы отдать». Теперь корабль соединялся с берегом только центральным швартовым. Орудия «Страсбурга» наведены на правый борт, угол 90°.

14 часов 48 минут. Очередной приказ командующего: «К вам направлены буксиры, они займут место в четверти левого борта». Это было сделано для того, чтобы можно было вести огонь через «Бретань». Эти мероприятия оказались лишними, о чём будет сказано далее.

15 часов 10 минут. «Могадар» отошёл от места своей стоянки и встал на якорь у входа в фарватер. За ним последовала «Вольта» и остальные лидеры, но вскоре они вернулись на прежнюю якорную стоянку.

15 часов 20 минут. Очередной приказ адмирала: «Башни развернуть на нос и корму».

15 часов 22 минут. Адмирал передал следующую информацию: «Я приму английского представителя и проведу с ним переговоры».

15 часов 30 минут. Английская моторная шлюпка, на борту которой находятся офицеры, подошла к борту «Дюнкерка». Отбой боевой тревоги.

17 часов 20 минут. Получена радиограмма с «Худа»: «Если наши условия не будут приняты до 17 часов 30 минут, то будет открыт огонь».

17 часов 22 минуты. Английская делегация покинула флагманский корабль.

17 часов 27 минут. Приказ с «Дюнкерка»: «Пробить боевую тревогу».

17 часов 40 минут. Приказ Жансуля: «Выбрать новую якорную цепь». С якорей снимаются «Вольта», «Линкс» и «Ля Террибль».

17 часов 45 минут. Приказ командующего соединением: «После съёмки с якоря определяю следующий

порядок выхода в море. Сначала в море выходит 1-я дивизия линейных кораблей («Дюнкерк», «Страсбург»), затем 2-я дивизия линейных кораблей («Прованс», «Бретань»). «Коммандан Тест» остаётся на месте. Во время выхода в море следует держаться южной кромки фарватера.

17 часов 55 минут. Английские корабли открыли огонь. Противник с борта «Страсбурга» не виден. Первый залп правильный по дистанции лег восточнее мола. В это время приняты следующие меры: отданы кормовые швартовы, выбран левый якорь.

Турбина правого борта работает на передний ход, сначала 60 оборотов в минуту, потом 120 оборотов в минуту. Руль круто переложен на левый борт.

17 часов 55 минут. Получен приказ адмирала: «Выходить в море, не ожидая дальнейших приказов. Открыть огонь». Второй британский залп угодил в мол. Один или два снаряда из третьего залпа поразили «Бретань», в районе кормовой башни, у нее взорвались погреба. Корабль дал ход, число оборотов левая турбина реверс 100 оборотов в минуту затем 120. Правая турбина работала на передний ход, 150 оборотов в минуту. «Дюнкерк» ведет огонь. В «Страсбург» угодило несколько осколков.

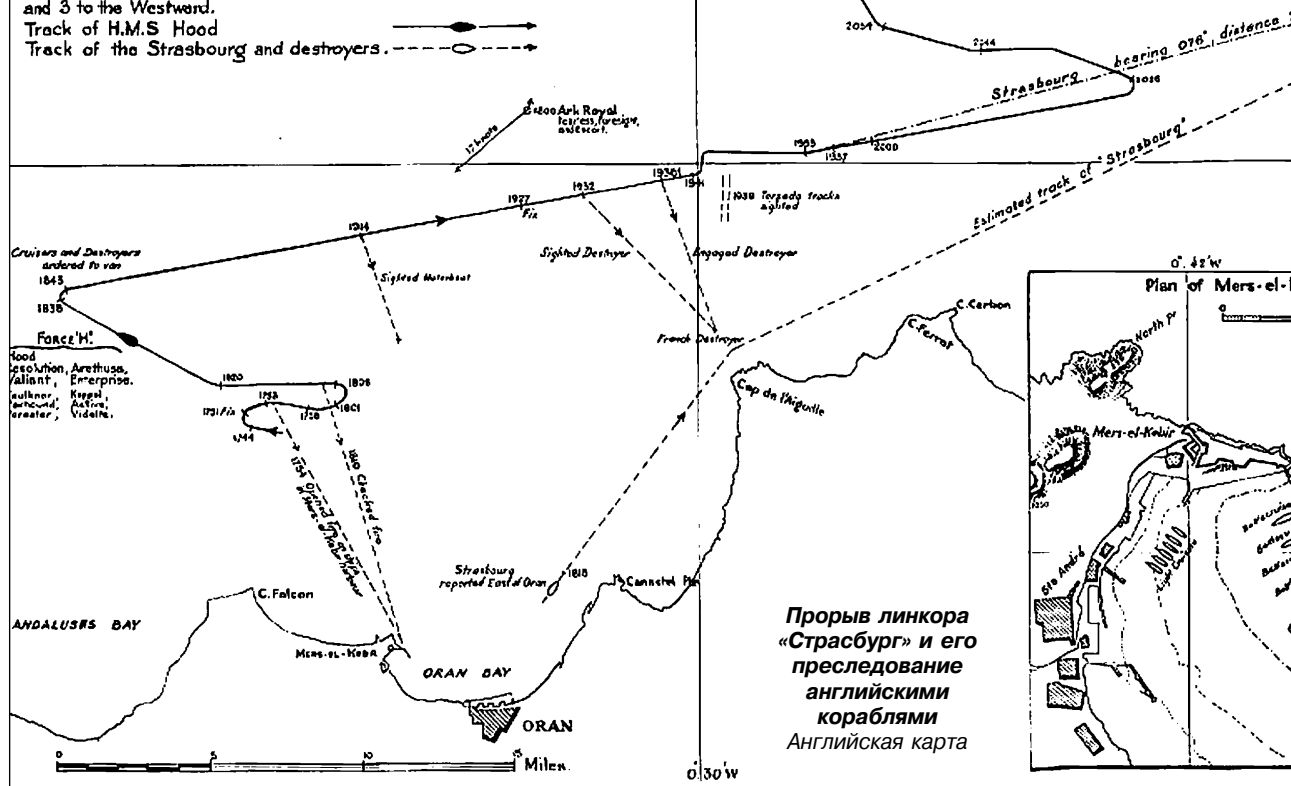
18 часов 00 минут. Английский залп лег в кильватерной струе «Страсбурга», в этом месте корабль находился минуту назад. Попадания в «Дюнкерк» и «Прованс».

18 часов 5 минут «Бретань» перевернулась.

18 часов 9 минут. Прошли через ворота в сетевом заграждении, при этом мы держались в нескольких метрах от южной кромки фарватера. Далее корабль проследовал мимо «Могадора», у него оторвана корма, на борту видны пожары. После прохода ворот скорость была увеличена до 28 узлов. Английские линко-

Diagram of the approximate movements of Force H, off Mers-el-Kebir anchorage, with inset plan showing the position of the French Fleet, on 3rd July 1940.

Between 1744 and 1838, Force H was formed on a line of bearing:
Hood, Resolution, Valiant, Arcthusa, Enterprise, screened by 3 destroyers to the Eastward,
and 3 to the Westward.
Track of H.M.S. Hood
Track of the Strasbourg and destroyers.



Прорыв линкора
«Страсбург» и его
преследование
английскими
кораблями
Английская карта

ры находились за облаком дыма и были не видны. Единственный вражеский корабль, который был виден – эсминец у одного из краев дымового облака. Также прямо по курсу были видны наши лидеры, которые вели бой с английскими эсминцами. Вышли из протрального участка вблизи мыса Канастель.

18 часов 40 минут «Тигр» получил предупреждение о наличии подводной лодки. Он и «Линкс» атаковали ее глубинными бомбами*.

18 часов 45 минут. Открыт огонь по 4 вражеским самолётам. Передан приказ на «Вольта» и «Террибль»: занять позицию охранения по траверсу левого борта. Кораблям 4-й дивизии лидеров занять место перед линейным крейсером и произвести разведку.

18 часов 52 минуты. Сигнал на самолет-разведчик «HS 25» («Луар 130»), в этот момент находящийся в зоне прямой видимости: «Ведите для меня разведку до ночи, затем следуйте в Арзью (Arzew)».

19 часов 00 минут. Изменен курс на 80°, это было сделано для того, чтобы обогнуть мыс Аигвил (Aiguille).

19 часов 05 минут. С «HS 25» получена радиogramма о трех больших вражеских кораблях, пеленг 350°, курс 90°.

19 часов 20 минут. Изменен курс, теперь он стал 60°, это было сделано для приближения к мысу Карбон (Carbon).

19 часов 45 минут. Атакован двумя вражескими самолётами, бомбы упали в 200 метрах от правого борта. Открыт зенитный огонь.

19 часов 50–54 минуты. Еще одна группа вражеских самолётов, открыт зенитный огонь. Атаки не последовало.

20 часов 00 минут Радиogramма с «HS 25»: «Три тяжелых вражеских корабля, со-



«Страсбург» идет на прорыв

* Это была английская субмарина «Протеус». (Т.С.)

проводимые эсминцами, в 10 милях от Арзю, пеленг 330°, курс 70°. Место «Страсбурга» – в 3 милях по пеленгу 330° от мыса Иви (Ivi).

20 часов 10 минут. Получена радиограмма от командующего флотом: «Сбор сил на рассвете, затем переход в Тулон. Точку рандеву определяет адмирал на борту «Марсельез»».

20 часов 15 минут. Закат солнца. Видны самолеты на западе. По ним открыт зенитный огонь. Также открыт огонь по другому самолету, пролетавшему в отдалении.

20 часов 55 минут. Сигнал на «Вольта», «Террибль», «Линкс»: «Приказываю курс 60°. В полночь по британскому летнему времени, без моего приказа изменить курс на северный. Скорость 28 узлов. Ночью «Вольта» и «Террибль» идут с носа по правому борту. «Тигр» и «Линкс» по левому борту с носа. Предупредить сигнальщиков о возможном появлении своих крейсеров, которые идут из Алжира в Оран.

20 часов 57 минут. Радиограмма на миноносце «Пурсьюван»: «В полночь по британскому летнему времени, без дальнейших предупреждений изменяю курс и иду на север. Скорость перехода 28 узлов. Идем в Тулон, если у Вас недостаточно топлива, то пополните его запас в Алжире».

21 час 12 минут. Почти стемнело. Со стороны берега на небольшой высоте прилетел вражеский самолёт, руль резко переложен на левый борт. Бомбы упали в 25 метрах от четверти левого борта.

21 час 30 минут. Отбой боевой тревоги. Команда ужинает, восстановлен нормальный порядок несения вахт.

4 июля 1940 года

00 часов 00 минут. Курс 70°, идем в сторону Сан-Петро.

02 часа 15 минут. Получена радиограмма, о точке рандеву с адмиралом на «Марсельез». Время рандеву 4 часа утра, место восточнее Менорки. Принял решение не нарушать радиомолчания, и, ничего не предпринимая, следовать своим прежним курсом.

4 часа 00 минут. На рассвете увеличили скорость хода до 28 узлов. Замечено, что ночью пропал «Линкс». Поэтому его место в строю занял эсминец «Борделье».

5 часов 18 минут. Сигнал на «Вольту»: «Займите место перед нами. «Ля Террибль» справа по носу, а слева по носу «Тигр». Эсминец должен был замыкать строй за кормой «Страсбурга»».

8 часов 54 минуты. «Борделье» сообщает, что из-за нехватки топлива он не может двигаться с эскадренной скоростью. Эсминцу разрешено следовать в Тулон самостоятельно со скоростью 25 узлов.

10 часов 00 минут. В 60 милях от Сан-Петро курс изменен и стал равен 10°.

11 часов 20 минут. Пять самолётов берегового базирования в тесном построении, замечены в четверти левого борта. Пробита боевая тревога. Оказалось, что самолёты итальянские, вылетевшие из Кальери.

13 часов 00 минут. После приближения к мысу, выяснилось, что мы ближе к нему

на двадцать миль, чем это следовало из расчётов штурмана. Поэтому мной было принято решение следовать в Тулон самостоятельно, ориентировочное время прибытия в 21 час.

В 16 часов 25 минут получена радиограмма с подводной лодки «Ирис» об обнаружении в 45 милях WNW от нашего соединения подводной лодки в надводном положении. Корабли охранения предупреждены, увеличена скорость и началось выполнение противолодочного зигзага.

19 часов 00 минут. Два французских самолёта вступили в охранение соединения.

20 часов 45 минут. Лидеры отпущены.

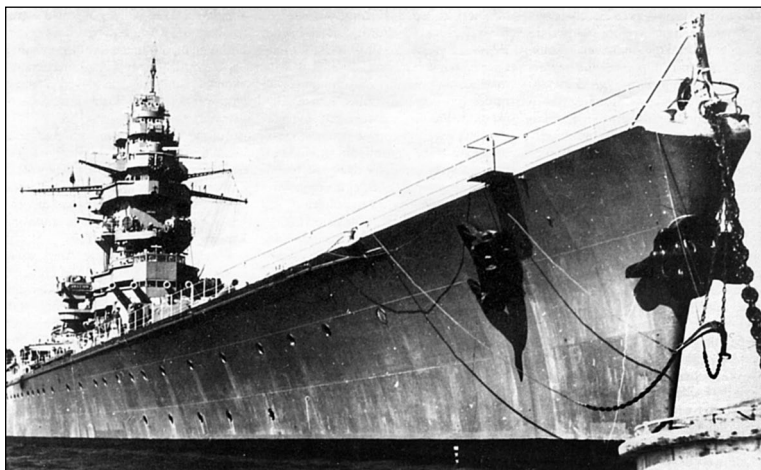
21 час 10 минут. Прошли мол. На всех кораблях в гавани выстроены экипажи для приветствия.

Капитан 1 ранга Коллине, командир «Страсбурга».

По прибытие на базу был выполнен осмотр повреждений. Выяснилось, что их немного. В кормовой не бронированной части корпуса по правому борту имелось четыре небольших пробоины, были обнаружены две небольшие деформации в средней части корпуса, в секции «М». Причиной их появления были осколки снарядов или обломки мины. Ремонт был коротким.

6 июля адмирал Жансуль был отозван из Мерс-эль-Кебира в Тулон, и уже вечером его флаг был поднят на «Страсбурге». Французский флот подвергся реорганизации. 8 августа было издано новое временное штатное расписание. 1-я линейная дивизия была расформирована, через два дня был расформирован и сам Атлантический флот. 10 августа на линейном крейсере был спущен флаг вице-адмирала Жансуля, который отбыл к новому месту службы, назначенный старшим инспектором флота.

«Страсбург» был зачислен в состав Средиземноморского флота как обычный корабль. С 14 августа по 15 сентября он прошёл докование, во время которого были выполнены работы по прикрытию расчётов малокалиберной зенитной артиллерии стальными листами. Они появились по бортам в корму от трубы. 25 сентября был сформирован «Флот Открытого моря». На тяжелом артиллерийском корабле был поднят флаг командующего вновь созданным соединением адмирала Жана де Лабурда. Первый выход в море в новом качестве состоялся 5 ноября. В этот день Тулон покинуло сильное соединение, в которое помимо тяжелого



«Страсбург» в Тулоне, июль 1940 г.



«Страсбург» в Тулоне, 16 октября 1940 г.



артиллерийского корабля вошли крейсера «Дюпле», «Фош», «Ля Галлисоньер» и «Марсельез», а также лидеры из состава 5-й флотилии. Целью выхода было встреча линкора «Прованс», устранившего часть повреждений в Мерс-эль-Кебире и шедшего в Тулон для завершения работ. В его охранении находилось 5 новейших эсминцев типа «Ле Арди». Оба соединения благополучно встретились в районе Балеарских островов и 8 ноября пришли в Тулон. Это было последнее примечательное событие 1940 года.

Новый, 1941 год начался для корабля спокойно, и прошёл он без особых происшествий. Разнообразили рутинную стоянку у стенки редкие выходы на рейд Соллинес для проведения минимального курса боевой подготовки. Комиссия по перемирию разрешала не более двух подобных выходов в месяц. Но интенсивность боевой подготовки и без того страдала от малого количества топлива, имевшегося в распоряжении остатков «Марине Национале».

С 15 апреля по 3 мая 1941 года было произведено докование тяжелого артиллерийского корабля, а с 18 по 22 декабря состоялся четырехдневный визит в Марсель. На этом интересные события года завершились.

Первые 11 месяцев 1942 года тоже не сопровождались большим количеством примечательных событий. 31 января 1942 года корабль встал к заводской стенке для прохождения текущего ремонта и выполнения небольшой модернизации. Самыми значительными работами стали установка радиолокационной станции воздушного обнаружения и усиление малокалиберного зенитного вооружения. Работы выполнялись с таким расчетом, чтобы корабль мог выйти в море через пять дней. Они были завершены 25 апреля, через два дня корабль вернулся в строй. В середине июля возникли проблемы с сервомоторами рулевого устройства. Ремонтные работы заняли пять дней.

8 ноября 1942 года началась операция «Торч» – вторжение западных союзников во французские африканские владения. После короткого сопротивления французы капитулировали. Эти события дали Гитлеру повод привести в действие давно разработанный план «Атилла». Целью этой операции было вторжение в неоккупированную зону Франции. В рамках её был разработан план «Антон» по захвату вишистского «Флота Открытого моря».

Но при планировании операции была сделана ошибка: ударной группе 7-й танковой дивизии, которая должна была занять Тулон, не были приданы флотские специалисты. Пока немецкие танки приближались к военно-морской базе, во французском лагере творились

«Страсбург» на тулонском рейде, 1942 г.



«Страсбург» на грунте. На заднем плане виден дым горящего крейсера «Кольбер»



лась полная неразбериха. Одновременно шла подготовка и к вероятному сражению с западными союзниками, и к уничтожению кораблей флота. Корабли Виши оставались у причальных стенок.

В ноябре 1942 года в Тулоне находились 80 кораблей – большая и лучшая часть французского флота. По общему тоннажу они составляли около половины «Марине Национале», причём это была лучшая половина. Флагманским кораблём являлся тяжёлый артиллерийский корабль «Страсбург».

Немецкие танкисты появились на территории военно-морской базы Тулона утром 27 ноября 1942 года. Когда известие об этом дошло до командующего флотом адмирала Лаборда, он тут же приказал радистам и сигнальщикам передавать команду на затопление кораблей. Экипаж «Страсбурга» приступил к его уничтожению. Все, не участвующие в этом мероприятии, сошли на берег. Оставшиеся на борту начали разрушительную работу. В стволы орудий главного калибра было заложено по 8 килограмм меленита (пикриновой кислоты), меньшие заряды того же вещества были размещены в стволах орудий универсального калибра. Механики и

кочегары готовили к уничтожению части турбин и котлов. С помощью ацетиленовых горелок была повреждена зубчатая передача турбин. Разрушались также важнейшие элементы котлов.

Немецкие солдаты на фоне затопленного «Страсбурга»

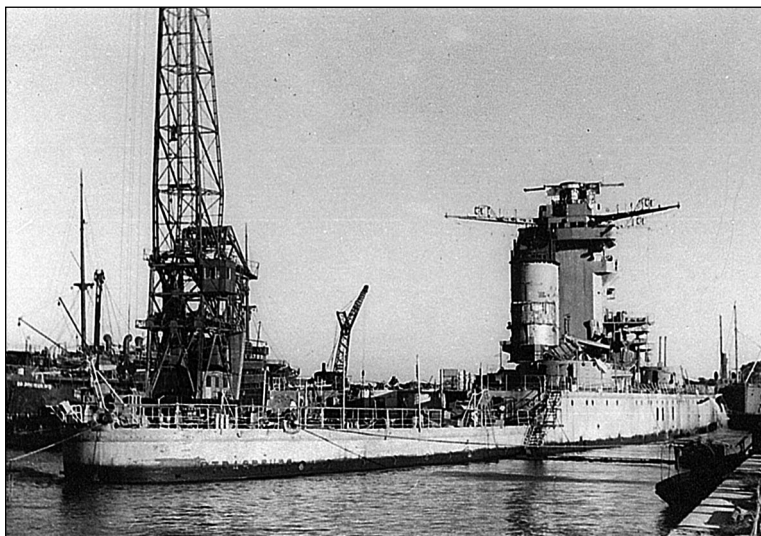
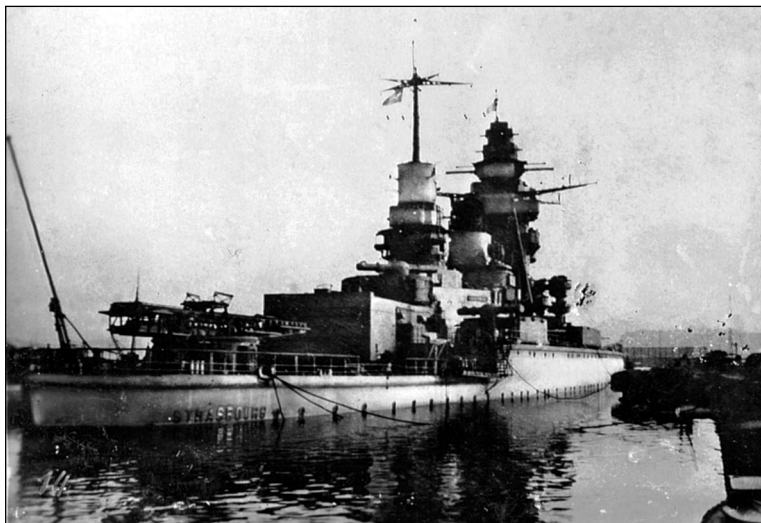


В это же время моряки кувалдами разбивали деликатное оборудование. Среди уничтоженных подобным образом приборов были дальномеры, радиолокационная станция, радиостанции, гирокомпасы, приборы управления огнём – вся самая тонкая и ценная аппаратура. В недрах корабля трюмные готовили к открытию кингстоны, раздвигали переборочные двери. В итоге французы успели подготовить линейный крейсер к уничтожению.

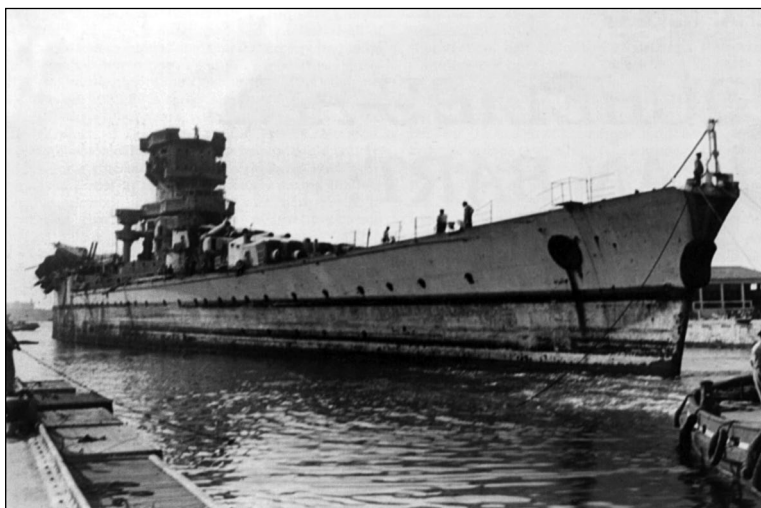
В свою очередь ворвавшиеся на военно-морскую базу немецкие танкисты просто заблудились на ее территории. Около 6 часов утра немецкий танк протаранил ворота и оказался на пирсе, к которому был пришвартован линейный крейсер. Танкист произвел выстрел, снаряд угодил в башню универсального калибра. Этим выстрелом был смертельно ранен ее командир, лейтенант Д. Фай, осколочные ранение получили еще шесть моряков. Зенитные автоматы и пулемёты открыли ответный огонь. Но вскоре по приказу командующего «Флотом Открытого моря» он был прекращен. Начались переговоры. Сначала немецкий офицер потребовал, чтобы французский триколор и адмиральский флаг были спущены, а корабль неповрежденным был передан Рейху. На это французский адмирал ответил, что корабль уже тонет. Как бы в подтверждение этому прогремела серия взрывов. Линейный крейсер на ровном киле сел на грунт. На борту своего флагманского корабля остался адмирал Лаборд, он покинул «Страсбург», только получив приказ от главы государства маршала Петена.

Жизнь корабля закончилась. Но не закончилось его посмертное существование. Имевшее власть только над комнатами своей резиденции, правительство маршала Петена утверждало, что корабли по-прежнему французская собственность. Но представители стран «Оси» решили иначе. Французский флот был поделен между немцами и итальянцами, Германия получила малые корабли, которые можно было быстро ввести в строй. Италии достались крупные корабли, перспективы участия которых в войне были весьма туманными.

Линейные корабли и крейсера в Тулоне тоже были признаны собственностью Италии. Для их подъема было сформировано «Итальянское судоподъемное агентство в Тулоне». Представители его появились на территории порта в январе 1943 года. Затопленные в Тулоне корабли были поделены на две категории: те, которые можно было восстановить, зачислялись в состав флота, остальные разбирались на месте. Металл, из которого они состояли, должен был перевозиться в Италию на поездах. В какую часть флота попал «Страс-



Этапы разборки и подъема «Страсбурга» (сверху вниз): ноябрь 1942 г.; весна 1943 г.; июль 1943 г. – корабль вновь на плаву





Налет американской авиации 18 августа 1944 г.



бург» неизвестно, но 17 июля 1943 года корабль был поднят. Началась подготовка к его переводу в Италию. Однако после того, как это государство заключило перемирие с западными союзниками, все трофейные корабли были конфискованы немцами.

Новым владельцем они были не нужны, поэтому кем-то весьма мудрым было принято решение вернуть их правительству маршала Петена. До этого на борту «Страсбурга» некоторое время жили немецкие солдаты. В марте 1944 года их сменил небольшой французский экипаж. Но летом 1944 года французов снова попросили на выход. Останки линейного крейсера планировалось затопить для блокирования входа в порт. Разведка союзников получила информацию о том, что противник приводит корабль в боеспособное состояние. Именно поэтому он вошёл в список целей для авиации.

Налёты на бывшую главную военно-морскую базу в Тулоне выполняла 321-я бомбардировочная группа. Всего на «Страсбург» 18 августа 1944 года было сброшено 44 осколочно-фугасных 1000-футовых (454-кг) бомбы, и 8 таких же полубронебойных бомб. Следует отметить, что корабль был практически безоружным. Находившиеся на борту немецкие военнослужащие вели огонь по самолётам из нескольких зенитных автоматов.

Места попаданий бомб в корпус тяжелого артиллерийского корабля были следующими:

- Одна из осколочно-фугасных бомб угодила в кормовую часть корабля, немного в нос и к борту от основания катапульты. Сброшенная с большой высоты бомба прошла внутрь корабля, пробив верхнюю палубу и взорвалась на 100-мм нижней броневой палубе, в шести метрах от обшивки правого борта. В борту образовалась пробоина 7,9 на 3,4 м. Верхнюю палубу выгнуло наружу, в нижней (броневой) палубе образовалась вмятина глубиной 17 мм и диаметром 3 м;

- Вторая бомба (скорее всего это тоже была осколочно-фугасная) поразила корабль между ангаром и основанием катапульты, ближе к правому борту. Она тоже взорвалась на нижней броневой палубе. Швы обшивки борта разошлись на протяжении 10,6 метров. Снова были деформированы палубы, пострадало также оборудование, которое итальянцы не успели демонтировать. Диаметр поврежденной зоны составлял 22,86 м;

- Осколочно-фугасная бомба попала в этот же район, но уже с левого борта. Она пробила верхнюю палубу и взорвалась чуть выше главной палубы, в трех метрах от борта, также повредив палубы и переборки; в борту на протяжении 8,7 метра разошелся клепаный шов обшивки;

- Полубронебойная бомба попала в левый борт корабля, в 4,5 м от места предыдущего попадания. Она пробила верхнюю (небронированную) палубу и взорвалась на 100-мм броневой палубе между двумя люками. Расположенная поблизости переборка была уничтожена. Последствиями этих двух попаданий стало полное разрушение близлежащих отсеков, были перебиты три кабельные трассы;

- Полубронебойная бомба угодила прямо в казенную часть внешнего правого второй башни главного калибра. Был поврежден ствол орудия, в нем образовалась выбоина глубиной 5 и диаметром 60 см – се-



«Страсбург», вновь севший на грунт в результате налета 18 августа 1944 г. (вверху и внизу на с.91). У борта линкора виден опрокинувшийся крейсер «Ла Галиссоньер», за кормой – авиатранспорт «Командан Тест»

резность этого повреждения оценить сложно, так как после войны орудия были сданы на слом и испытательных стрельб из них не производилось;

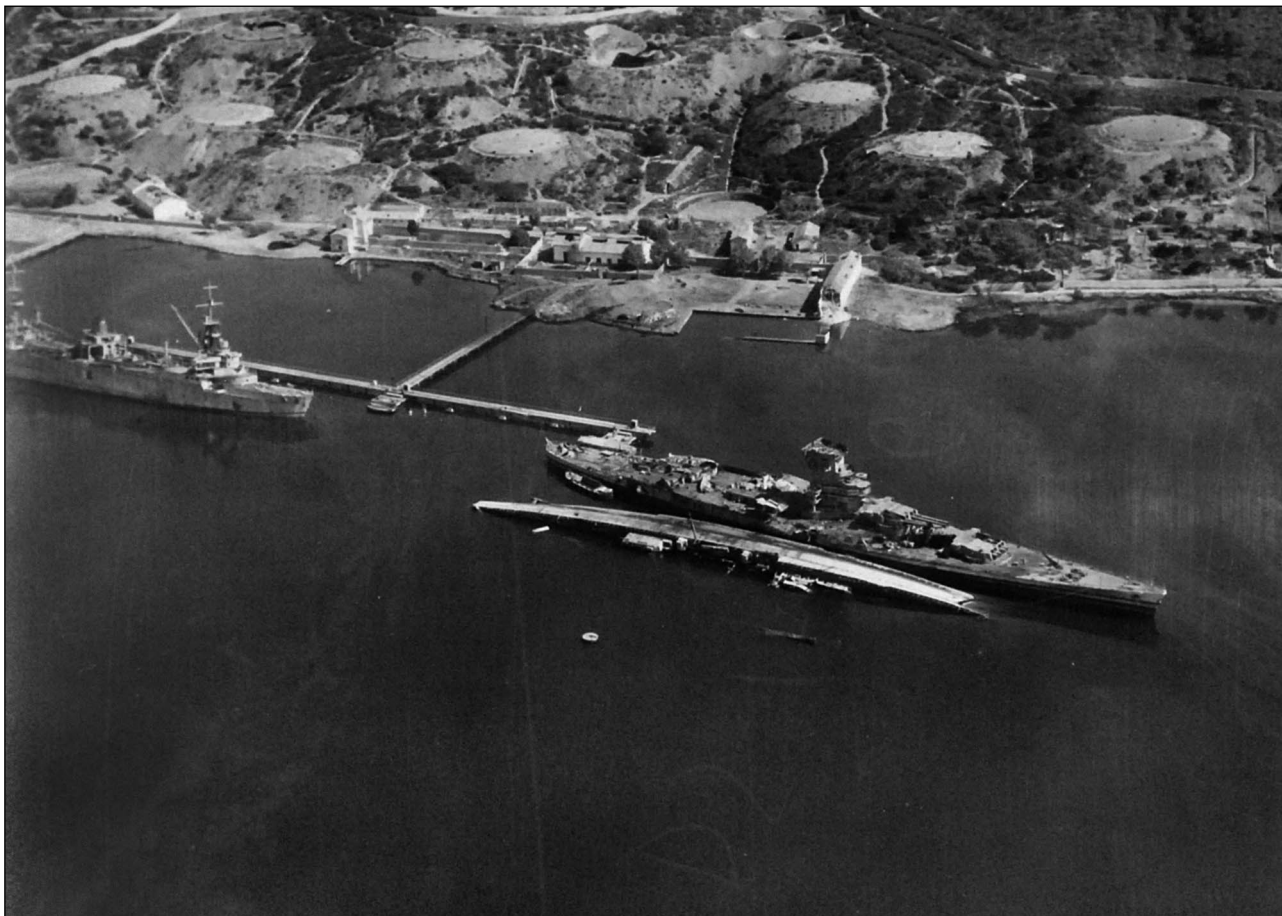
– Такая же (но, возможно, и осколочно-фугасная) бомба попала в крышу второй башни главного калибра. 160-мм броня пробита не была, но осколки повредили мостик корабля.

– Осколочно-фугасная бомба взорвалась на палубе нижнего мостика, сделав в нем пробоину размерами 1,7 на 1,1 м, осколками был поврежден расположенный поблизости генератор и посечены кабели.

– Полубронейная бомба поразила бывший линейный крейсер в районе второй башни главного калибра, чуть ближе к правому борту. 125-мм верхняя броневая палуба была пробита, взрыв прогремел между главной и нижней броневой палубами. Обшивку верхней палубы загнуло назад, были разрушены близлежащие конструкции и оборудование. Зона разрушения составила 15,24 метра.

Кроме того, от множества близких разрывов в корпусе корабля образовались пробоины, осколками были повреждены надстройки. Корабль сел на грунт. Если бы на его борту был экипаж, то, скорее всего, он остался на плаву – правда, людские потери оказались бы значительны. До конца войны «Страсбург» находился на мели в окрестностях Сен-Мендре.

1 октября 1945 года «Страсбург» был снова поднят. В 1946 году существовали планы его восстановления на американских верфях и даже переоборудования в легкий авианосец, но вскоре от них отказались. Долгое время корабль находился в Тулоне, получив обозначение «Q56» и использовался при изучении подводных взрывов. В марте 1955 года переименован в Q45, а в мае того же года продан на слом за 458 млн франков (1,21 млн долларов).



Общая оценка проекта

Для оценки французских «тяжелых артиллерийских кораблей» надо учитывать несколько факторов. Во-первых, «Дюнкерк» и «Страсбург» изначально проектировались как своеобразные линкоры второго класса, не предназначенные для противостояния кораблям ведущих морских держав – Англии, США или Японии. Они рассчитывались на защиту от 280-мм и при удачных обстоятельствах – 305-мм снарядов, но не от огня современных сверхлинкоров. Главными их противниками должны были стать немецкие и итальянские тяжелые корабли, и в первую очередь – «карманные линкоры» с их высокой скоростью и 280-мм артиллерией.

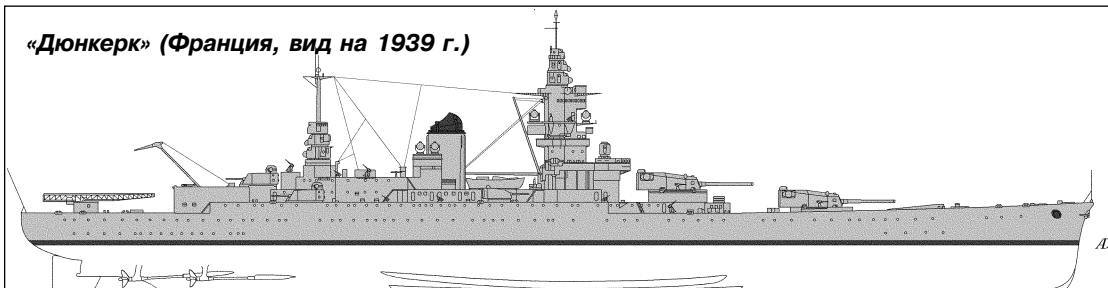
Тем не менее «Дюнкерк» и «Страсбург» проектировались в рамках «вашингтонского» лимита водоизмещения, выделенного на линкоры, считались именно линкорами и входили в соединение линкоров. На момент постройки они превосходили по скорости все современные им линкоры и не уступали существующим линейным крейсерам. Японские линейные крейсера типа «Конго» имели несколько более мощное вооружение (356-мм орудия вместо 330-мм), но заметно более слабую бортовую броню – 203 мм против 225-мм пояса + 50-мм скоса у «Дюнкерка» и тем более 283-мм пояса у «Страсбурга». Даже после первой мо-

дернизации горизонтальная защита «Конго» (суммарно 120–160 мм) несколько уступала защите «Дюнкерка» (155–165 мм), а по скорости линейные крейсера типа «Конго» догнали «Дюнкерки» только после второй модернизации, к началу войны.

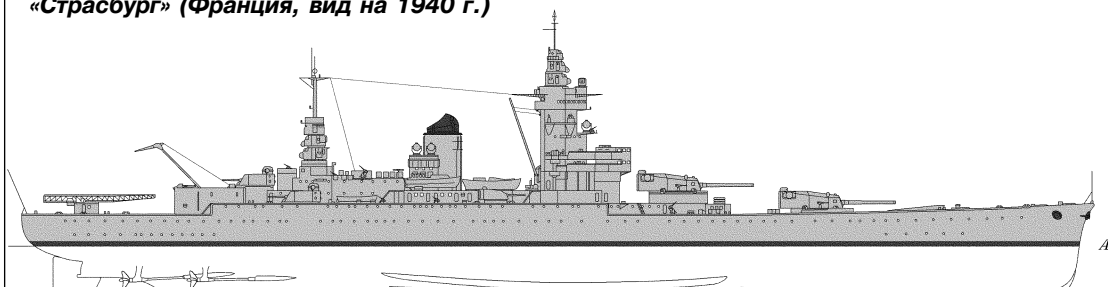
Британские линейные крейсера типа «Ринаун» при такой же скорости имели более слабую бортовую защиту (их 229-мм пояс не был наклонен и за ним не было скоса) и уступали «Дюнкеркам» в горизонтальном бронировании, их шесть 381-мм орудий можно считать несколько более слабыми, чем восемь 330-мм. Фактически единственным кораблем, способным тягаться с «Дюнкерками» в скорости и заведомо превосходящим их как по защите, так и по вооружению, являлся британский «Худ» – по иронии судьбы, именно ему и пришлось вступить с ними в бой. Тем не менее отметим, что на практике погоню за «Страсбургом» «Худу» организовать не удалось: французский корабль достаточно легко вышел из зоны его артиллерийского огня и оторвался от преследования.

Сравнивать «Дюнкерк» с «Шарнхорстом» несколько тяжелее. Немецкие корабли имели такую же скорость, заведомо более мощное бронирование – и столь же заведомо более слабую артиллерию. Фактически французские корабли строились именно под противо-

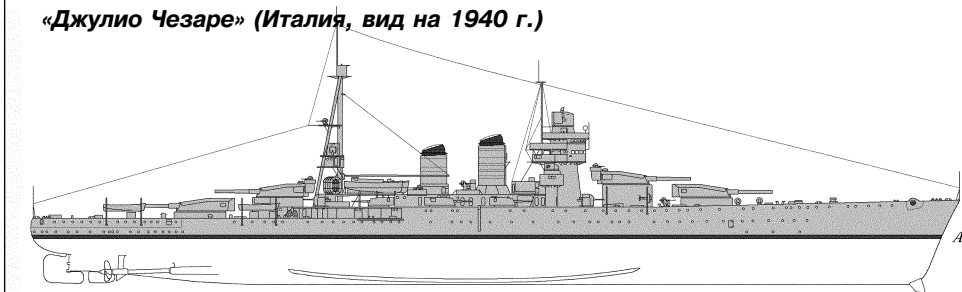
«Дюнкерк» (Франция, вид на 1939 г.)



«Страсбург» (Франция, вид на 1940 г.)



«Джулио Чезаре» (Италия, вид на 1940 г.)

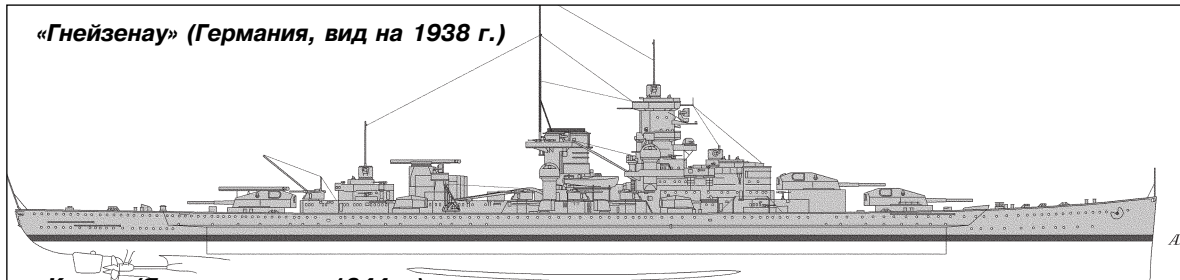


стояние из 283-мм снарядам, расчетная зона свободного маневрирования под ними у «Дюнкерка» составляла от 90 до 154 кабельтовых, у «Страсбурга» – 70 до 154 кабельтовых.

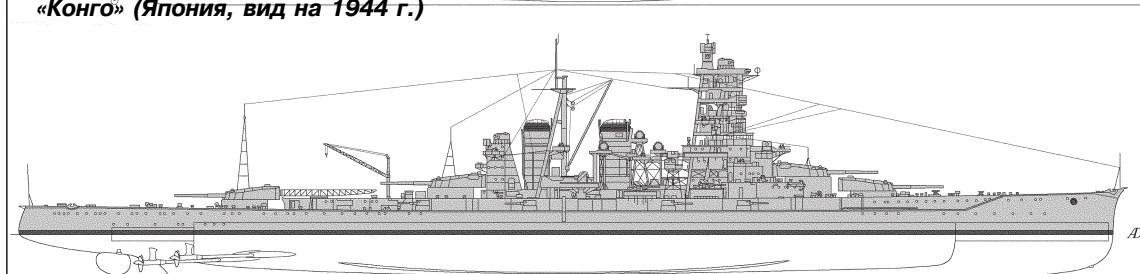
И при всем при этом французские корабли были значительно меньше своих возможных «конкурентов», уступая им по стандартному водоизмещению примерно на 5 тысяч тонн или в среднем на 15%. Это можно

считать выдающимся достоинством французских конструкторов. Нельзя забывать и еще об одном достоинстве «Дюнкерков» – их противоминной защите. Фактически она оказалась одной из самых глубоких в мире, даже среди линкоров – не говоря уже о линейных крейсерах. На миделе она имела глубину 7 метров и рассчитывалась на противостояние контактному взрыву 300-кг заряда. Эффективность «эбонит мусса» ос-

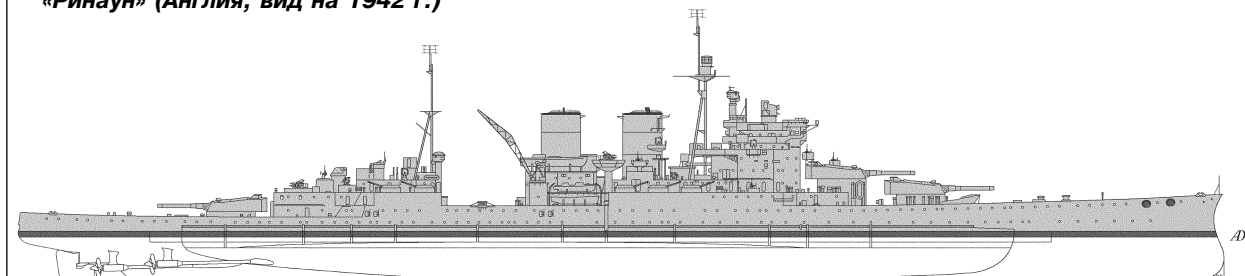
«Гнейзенау» (Германия, вид на 1938 г.)



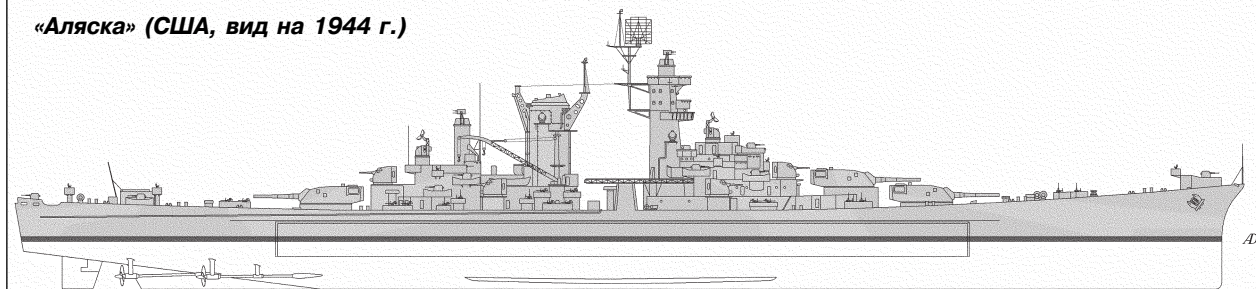
«Конго» (Япония, вид на 1944 г.)



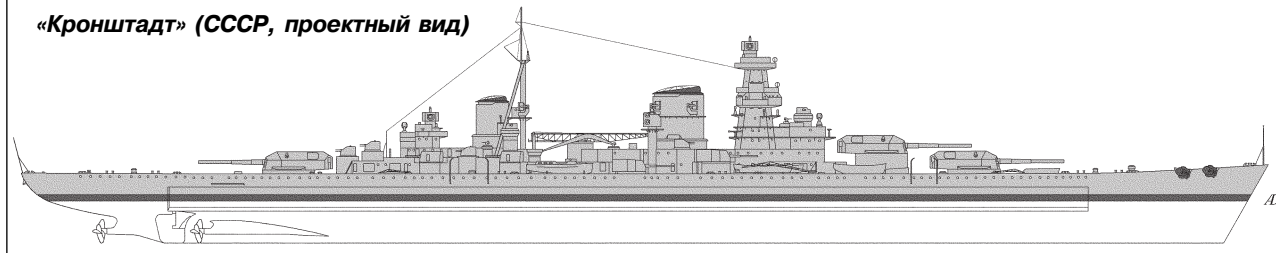
«Ринаун» (Англия, вид на 1942 г.)



«Аляска» (США, вид на 1944 г.)



«Кронштадт» (СССР, проектный вид)



«Страсбург», 5 ноября 1940 г.

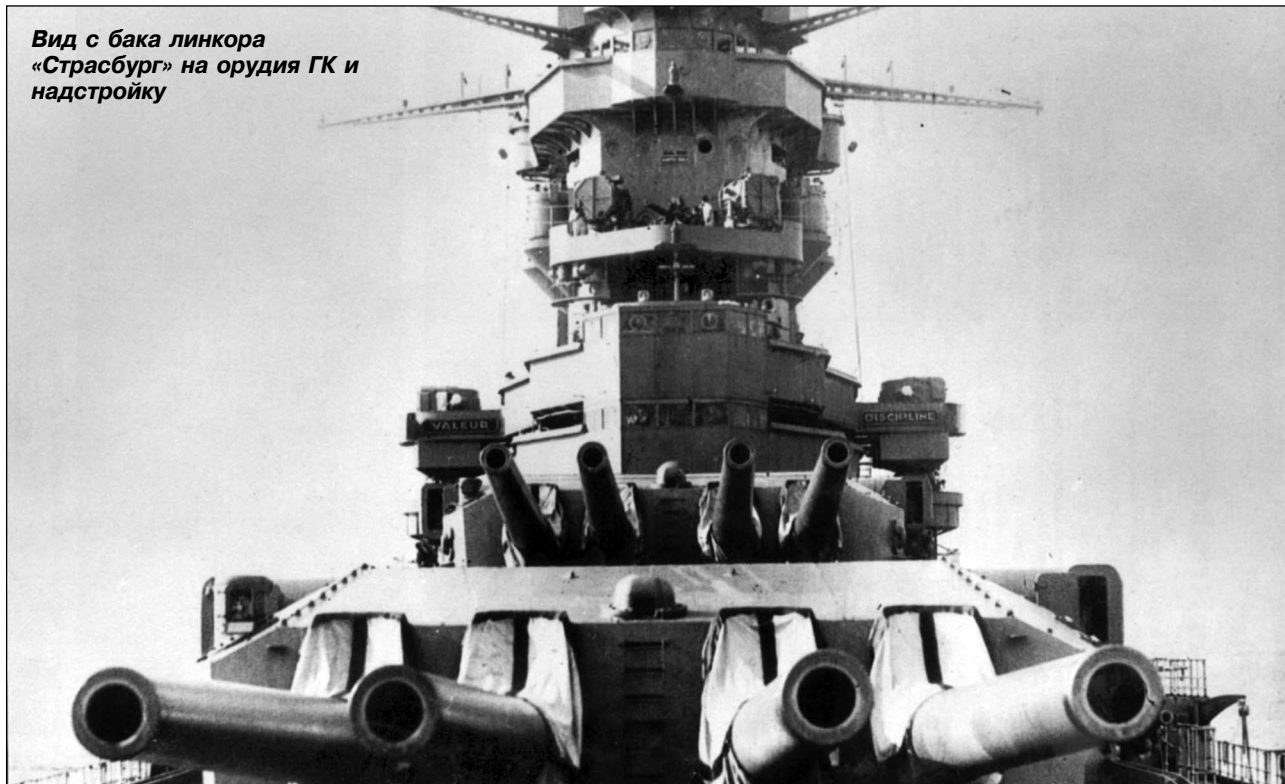


тается спорной: он оказался чересчур пожароопасным.

Броневая защита «Дюнкерка», как того и следовало ожидать, оказалась бессильна перед 381-мм снарядами. Однако заметим, что попадания четырех таких снарядов (из них три – в жизненно важные органы корабля) временно лишили его боеспособности, но не живучести. В то же время линкор «Бретань» взорвался после трех таких попаданий, «Провансу» хватило двух, чтобы командование приняло решение выбросить его на берег.

Зато бомбардировка «Страсбурга» 18 августа 1944 года показала, что его горизонтальная броня вполне защищает от стандартных 500-кг авиабомб, как минимум полубронебойных. Лишь в одном случае была пробита главная броневая палуба, в трех случаях взрыв произошел на 100-мм броневой палубе кормовой части, еще один раз бомба не пробила крышу башни – правда, непонятно, была она полубронебойная или фугасная. Но даже в случае пробития верхней (главной) броневой палубы бомба не смогла проникнуть за нижнюю. Сам по себе принцип размещения

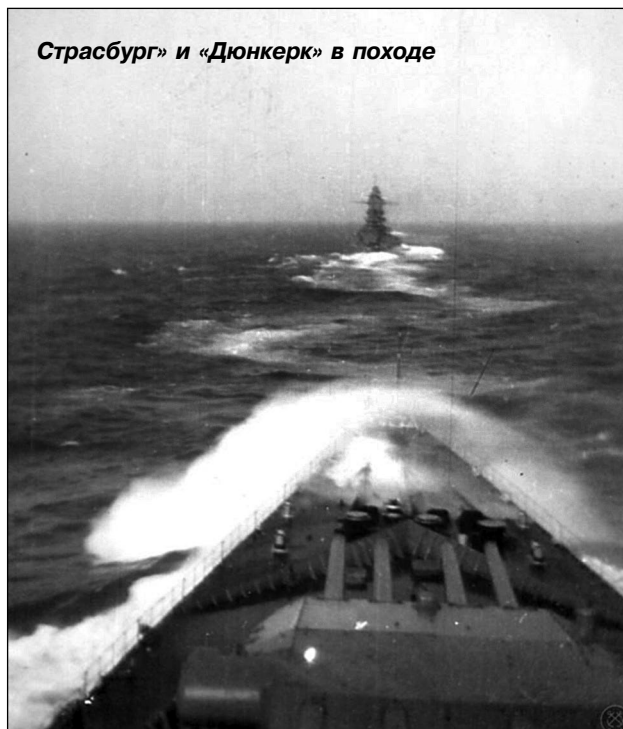
**Вид с бака линкора
«Страсбург» на орудия ГК и
надстройку**



самой мощной броневой палубы сверху вызывает вопросы. Французы явно рассчитывали, что в большинстве случаев она защитит нижележащие помещения, а если же все-таки бомба или снаряд пробьют ее, нижняя броневая палуба сыграет роль противоосколочной. В большинстве флотов использовали иную схему: верхняя броневая палуба делалась тонкой и лишь взводила взрыватель, главная же палуба располагалась ниже и взрыв должен был произойти на ней. Иногда противоосколочной делалась третья палуба, самая нижняя.

В целом четырехорудийные башни главного и среднего калибров себя оправдали – это позволило заметно сократить вес башен при усилении их бронирования, а также уменьшить длину защищенной цитадели. В итоге вес бронирования на «Дюнкерке» достиг рекордных 40–42%. «Дюнкерк» стал первым из линкоров межвоенного периода, получивших единую универсальную артиллерию, к тому же целиком размещенную в башенных установках с нижней подачей из погребов. Увы, при этом 130-мм орудийные установки нельзя назвать целиком удачными – для 1940-х годов они уже имели недостаточную по меркам противовоздушной обороны скорострельность, всего 10–12 выстрелов в минуту. Впрочем, с малокалиберной зенитной артиллерией на французских кораблях все было совсем плохо: 37-мм «полуавтомат» обр. 1925 года имел теоретическую скорострельность 30–40 выстрелов в минуту, а на практике – значительно меньше. 37-мм автомат обр. 1937 года вовремя запустить в производство не удалось. Поэтому единственным реально автоматическим оружием линкоров являлись только счетверенные 13,2-мм пулеметы.

По сути «Дюнкерк» и «Страсбург» явились предтечей так называемых «больших крейсеров» или «суперкрейсеров» – кораблей, предназначенных для борьбы с тяжелыми крейсерами противника. К таким кораблям относились американские «Аляска» и «Гуам», советские недостроенные крейсера типа «Кронштадт» и



Страсбург» и «Дюнкерк» в походе

«Сталинград» (а кроме них – более ранний проект крейсера типа «Х»), а также по сути немецкие «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Общими для всех этих кораблей была высокая скорость, большая автономность, позволявшая самостоятельные действия, калибр орудий, явно не предназначенный для борьбы с современными линкорами, и надежная защита лишь от 203-мм орудий «вашиingtonских» крейсеров (здесь выделялись лишь немецкие корабли, несшие вполне линкорную броню).



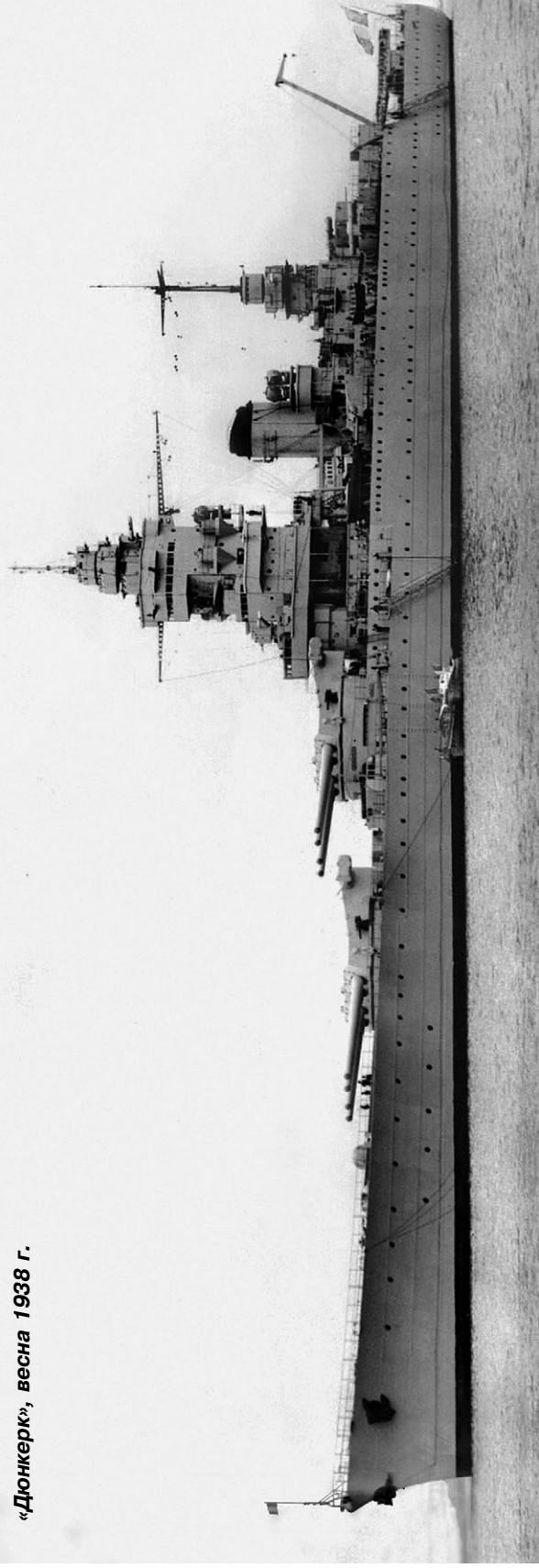
Литература

1. Васильев А. М. Морин А.Б. Суперлинкоры Сталина «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград» – Коллекция, Яуза, Эксмо, 2008.
2. Дейтон Л. Вторая мировая: ошибки, промахи, потери – М.: Эксмо, 2000.
3. Офан П. Мордаль Ж. Французский флот во Второй мировой войне Екатеринбург, 1999.
4. Черчилль У. Вторая Мировая война Кн. I Т. I-II. – М: Воениздат, 1991.
5. Хорн А. Операция «Катапульта» или как британский флот по приказу Черчилля расстрелял эскадру недавнего союзника //От Мюнхена до Токийского залива: Взгляд с Запада на трагические страницы истории Второй мировой – М.: Политиздат, 1992.
6. Dulin R.O. Garzke W. H. French, Netherlands, British and Soviet Battleships in World war two – Annapolis, 1976.
7. Dumas R. Les cuirasses Dunkerque et Strasbourg – Nantes 2001.
8. Jordan J. Dumas R. French battleships 1922-1956 – Annapolis 2009
9. Jordan R. W. The world merchant fleets 1939. The particular and Wartime fates of 6000 ships – Annapolis 1999.
10. Rohwer J. Hummelchen G. Chronology of the war at sea 1939-1945. – Annapolis 1992.

Вид на башни главного калибра линкора
«Страсбург» с носовой надстройки



«Дюнкерк», весна 1938 г.

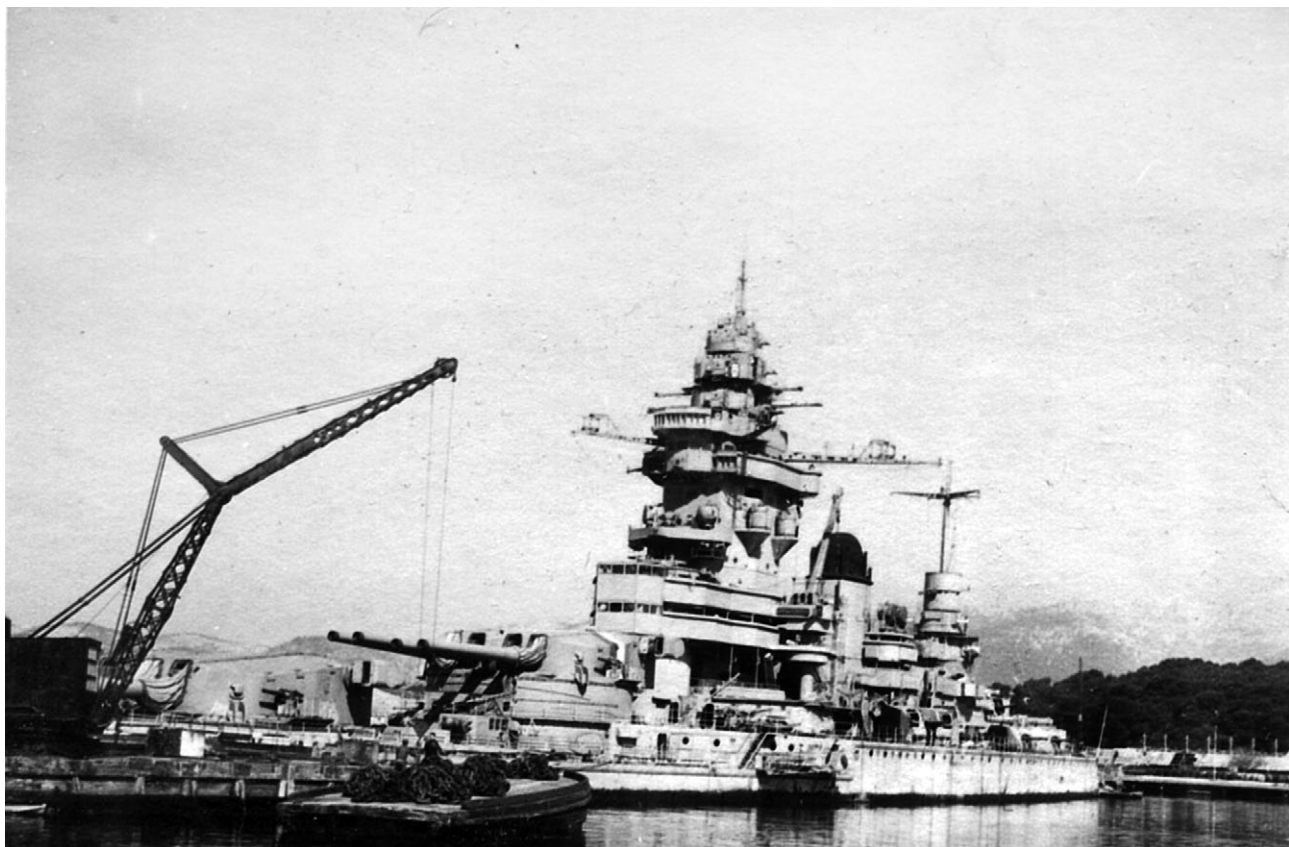


«Страсбург», 6 мая 1941 г.



«Страсбург», 18 июня 1942 г.





Начало разборки «Страсбурга», начало 1943 г.



Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Трубицын Сергей Борисович

ТЯЖЕЛЫЕ АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ КОРАБЛИ «ДЮНКЕРК» И «СТРАСБУРГ»

Невезучие флагманы французского флота

В авторской редакции

Ответственный редактор *Л. Незвинская*
Художественный редактор *П. Волков*

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, 1
Тел.: (495) 745-58-23

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, 1. Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «ЭКСМО»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Өндіруші: «ЭКМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.

Тауар белгісі: «ЭКСМО»
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8(727) 2 51 59 89,90,91,92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Оптовая торговля книгами «ЭКСМО»:
ООО «ТД «ЭКСМО». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

По вопросам приобретения книг «ЭКСМО» зарубежными оптовыми
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «ЭКСМО»
E-mail: international@eksmo-sale.ru
International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном
оформлении, обращаться по тел.: +7(495) 411-68-59, доб. 2261, 1257.
E-mail: ivanova.ey@eksmo.ru

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>

Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 18.06.2015. Формат 84x108 ¹/₁₆.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,08.
Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-699-82205-8



9 785699 822058 >



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН



shop.eksmo.ru



«Два лучших корабля французского флота, значительно превосходящие "карманные линкоры" немцев» – так отзывался о тяжелых артиллерийских кораблях «ДЮНКЕРК» и «СТРАСБУРГ» Уинстон Черчилль.

При минимальном везении эти мощные линейные крейсера могли бы стяжать громкую славу – однако судьба была к ним беспощадна.

В июле 1940 года, после капитуляции Парижа, англичане решили, что риск сдачи французского флота немцам слишком велик, – и нанесли удар по вчерашним союзникам, расстреляв их в военном порту Мерс эль Кебир. В этом бою «Дюнкерк» получил тяжелейшие повреждения – сначала от артиллерии главного калибра линейного крейсера «Худ», затем от торпедоносцев с британского авианосца «Арк Ройаль». А вот «Страсбургу» удалось с боем вырваться из смертельной ловушки. Однако злоключения французских моряков на этом не закончились...

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию о тяжелых артиллерийских кораблях «Дюнкерк» и «Страсбург» и их трагической судьбе. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-82205-8

