

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ
ИЗДАНИЕ

NAVYGAMING

WORLD OF WARSHIPS

I (30) 2019

INTERNATIONAL
NAVAL
HISTORY



AGAZINE



Л И Н К О Р

КУРБЭ

Л И Н К О Р « Т Ю Р Е Н Н »

ИСТОРИЯ

ТАКТИКА

ВООРУЖЕНИЕ

СКРИНШОТЫ

КОНКУРСЫ

МНЕНИЯ

☙ Содержание ☙

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «КУРБЕ» - ПЕРВЫЙ
ДРЕДНОУТ ТРЕТЬЕЙ РЕСПУБЛИКИ **4**

ФРАНЦУЗСКИЕ ДРЕДНОУТЫ – СИЛА, С
КОТОРОЙ ПРИШЛОСЬ СЧИТАТЬСЯ **16**

ГЛАВНЫЙ КАЛИБР ФРАНЦУЗСКИХ
ДРЕДНОУТОВ – ПОСЛЕДНИЙ ДОВОД
«КОРОЛЕЙ»? **26**

ЛИНКОР «КУРБЕ» - ПУТЬ ОТ ФЛАГМАНА
ARMEE NAVALE ДО ВОЛНОЛОМА
«ОВЕРЛОРДА» **36**

ФРАНЦУЗСКИЕ ЛИНКОРЫ ПРОТИВ
БРОНЕПАЛУБНОГО КРЕЙСЕРА **48**

ДАЛЬНИЕ ВОЯЖИ ПЕРВЫХ
ФРАНЦУЗСКИХ ДРЕДНОУТОВ **56**

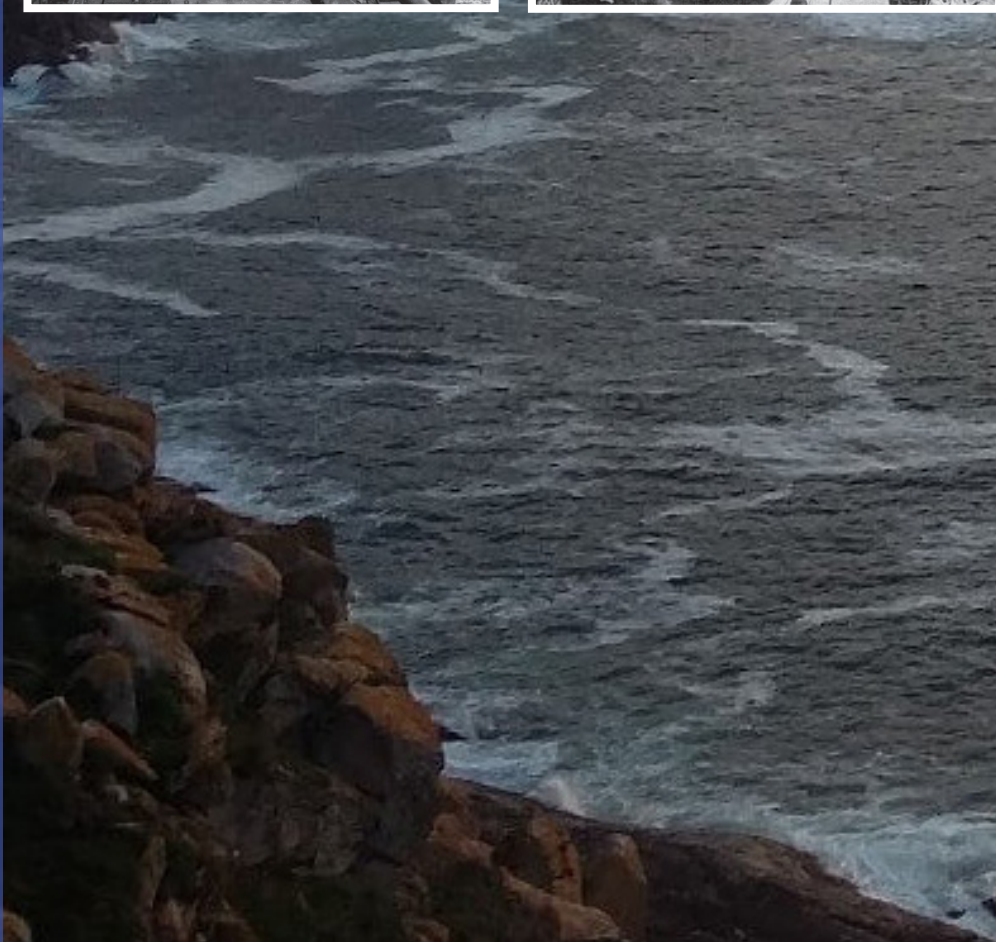
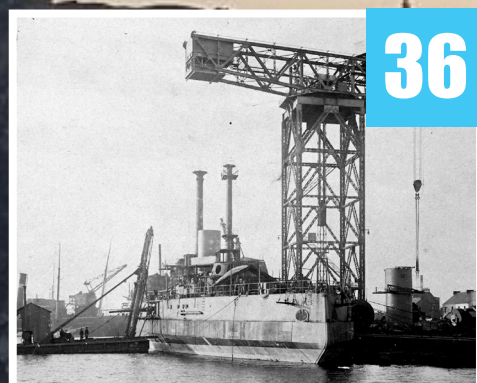
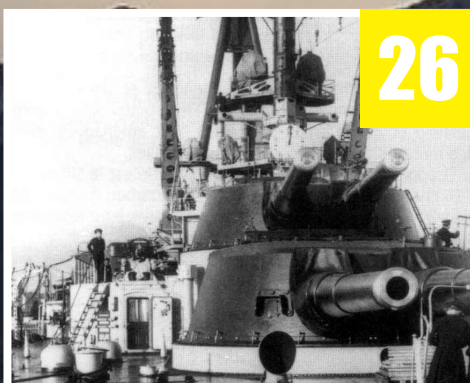
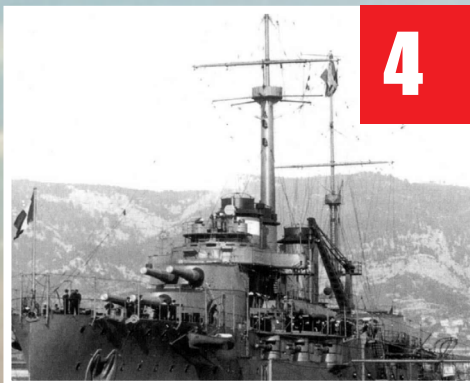
ЛИНКОР «КУРБЕ» - «СЕРЕДНЯЧОК» НА
СВОЕМ УРОВНЕ, КОТОРЫЙ НЕ УШЕЛ
ДАЛЕКО ОТ «ТЮРЕННА» **68**

КЛУБ «ПАТРИОТ» - БОГАТА ЗЕМЛЯ
РУССКАЯ ТАЛАНТАМИ! **74**

КНИЖНАЯ ПОЛКА **78**

ТВОРЧЕСТВО **79**

ВИКТОРИНА ОТ NAVYGAMING **80**



Уважаемые друзья!

Прошли новогодние праздники, а за ними и два первых месяца нового 2019 года, впереди март – и пришло время для нового выпуска нашего журнала, первого в этом году.

Но сначала еще раз уже на страницах журнала хочу от себя лично и от всей команды Navygaming поздравить всех с праздником, с Днем Защитника Отечества! В наше беспокойное время желаем всем мудрости, удачи, успехов и здоровья, пусть бои будут только в играх и только с виртуальным противником! В специальной теме на форуме мы вручили нашим читателям небольшие сюрпризы к этому празднику, пусть и этот новый выпуск журнала Navygaming станет еще одним подарком.

В этом номере мы предлагаем познакомиться с французским линейным кораблем – линкором «Курбэ» и его «систершипам». В настоящее время французские линкоры достаточно полно представлены в игре World of Warships и полюбились игрокам. Правда особым спросом пользуются высокоуровневые представители этой ветки развития, но ведь без таких кораблей, как «Курбэ», не было бы и «Дюнкерка» с «Жан Баром», тем более что «Жан Бар» был уже среди линкоров типа «Курбэ». Такой вот каламбур.

Будучи первыми французскими дредноутами, линкоры типа «Курбэ» прошли и через Первую мировую войну, и через послевоенные модернизации, а три из них даже поучаствовали во Второй мировой, хотя и в разных ролях. Двум из четырех линкоров довелось побывать в России, причем и на Балтике, и на Черном море. Обо всем этом мы расскажем на страницах нашего журнала.

Как и прежде, вас ждет большое коли-

чество иллюстраций и фотоматериалов, которые с видеороликами позволят наглядно оценить события и составить собственное мнение о корабле, познакомиться с фактами из его боевой службы. Надеемся, что статьи вызовут интерес к этим линкорам, при этом каждый может высказать свое мнение и обсудить статьи в разделе журнала на страницах форума и в нашей группе ВКонтакте. Нам бы хотелось на примере этих кораблей показать, что низкий уровень размещения в ветке развития игры World of Warships не делает корабль менее интересным, особенно в сравнении с «бумажными» проектами.

В специальном разделе вы можете познакомиться с мнениями игроков о данном корабле. Не оставьте без внимания нашу книжную полку, видеоприложения к журналу, викторину и отдельные рубрики. В разделе «Творчество» вас ждет интересный взгляд поэта на линкоры, а в разделе «В мире моделей» мы познакомим вас с целым клубом моделлистов.

Традиционная викторина также ждет своих участников. Она не слишком сложная, хотя и требует оперативности от игроков, а мы, как всегда, будем рады вашим успехам, ждем победителей и призеров, чтобы поделиться с ними наградами за счет специального фонда.

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

Ждем ваших отзывов и пожеланий, удачи в игровых боях!

**Сергей aka S_Alex_D,
Head of Navygaming**

Линейный корабль «Курбэ»

первый дредноут Третьей республики



S_Alex_D



Первое десятилетие XX века для военно-морских флотов ведущих стран мира можно назвать периодом постоянных поисков оптимальных решений и лихорадочных попыток усилить свой состав большим количеством мощных боевых кораблей. В Британии и Германии активными темпами шло пополнение флотов «стандартными» броненосцами, которое после 1906 года с вводом в строй «Дредноута» перешло на качественно новый уровень в связи с началом строительства линкоров нового класса. Россия, «приходя в себя» после разгрома в русско-японской войне и потери практически всего броненосного флота, пересматривала свои кораблестроительные программы, приступая к возрождению своего линейного флота, начав с линкоров «промежуточного класса». Италия и Австро-Венгрия, усилив свои ВМФ броненосцами с «промежуточным» калибром, во второй половине десятилетия также приступили к проектированию линкоров-дредноутов, США и Япония, пройдя своим путем и сделав свои выводы, в итоге присоединились к этой новой «дредноутской» гонке.

Военно-морской флот Франции развивался примерно «по той же схеме», но с опозданием, удивительным для страны, которую считают вместе с Великобританией «Родиной броненосцев» (если помнить про «Глуар» и «Уорриор», соответственно). Но факт остается фактом, если свои первые «дредноуты» Великобритания заложила уже в конце 1905 года (серийные – в конце 1906 года), США – в конце 1906 года, Германия – летом 1907 года, Италия, Россия и Япония – в 1909 году, то Франция заложила свой первый дредноут только осенью 1910 года, даже позже Австро-Венгрии (линкор «Вирибус Унитас», июль 1910 года). Более того, первый французский дредноут вступил в строй позже всех своих иностранных «одноклассников», обогнав только русские линкоры. И этим первым французским дредноутом был именно «Курбэ». Давай-

те вспомним, что же предшествовало созданию этого корабля.

Основными причинами опоздания французов в постройке своего первого дредноута большинство авторов и экспертов называют политические причины, признавая, что технические и экономические аспекты были менее важными.

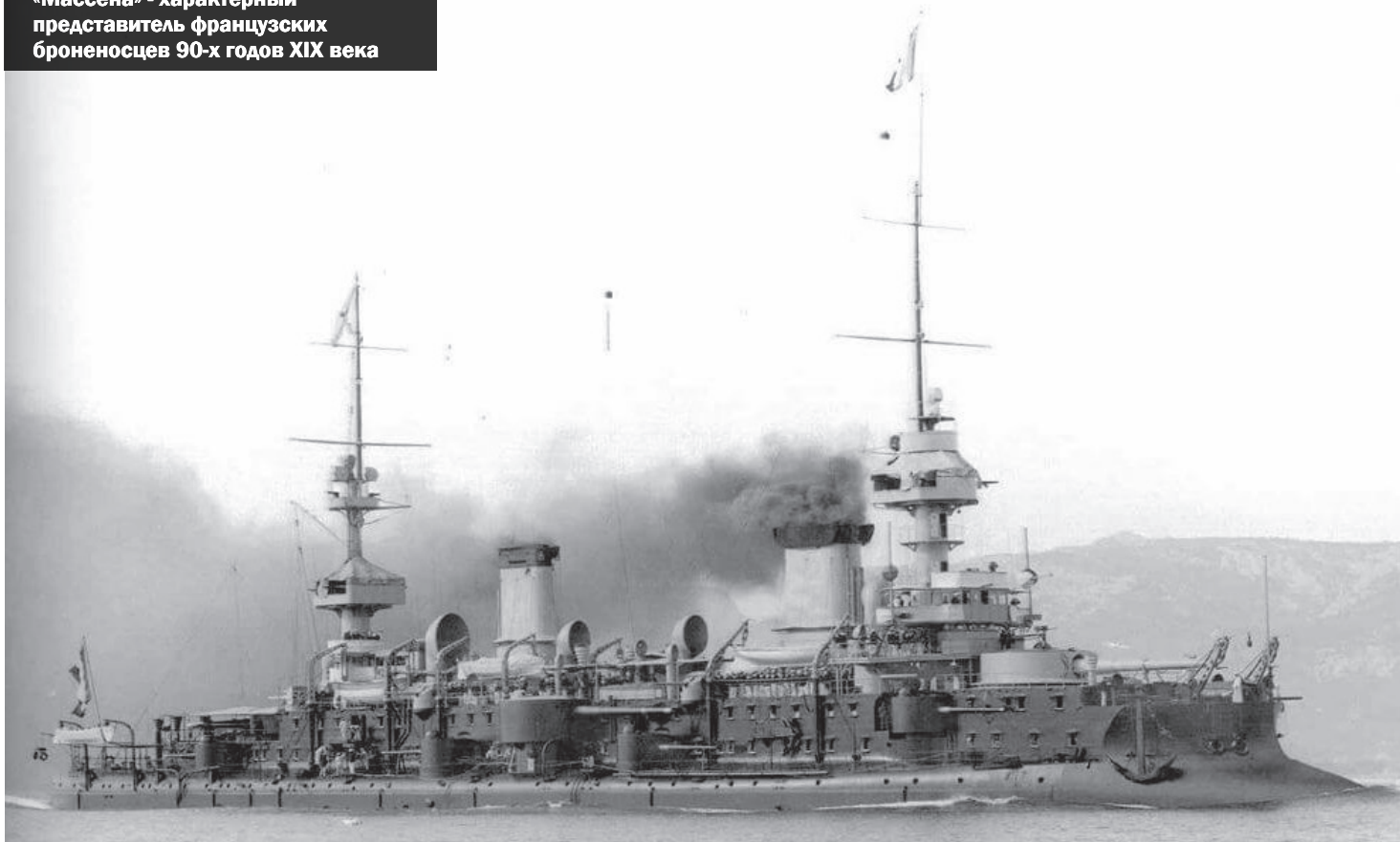
Долгое время Франция и ее верховное морское командование в качестве противника в будущей войне рассматривало Великобританию, не замечая роста могущества других европейских стран и изменения их приоритетов в развитии. Как следствие, к началу XX века французский броненосный флот, по большому счету, представлял собой «коллекцию образцов», а не организованную и однородную

силу. Соответственно, именно непонимание роли броненосного флота, отсутствие единого и системного видения развития броненосцев, частая смена руководства в морском министерстве привели к тому, что флот пополнялся довольно «странными», а главное – единичными боевыми кораблями с различными тактико-техническими характеристиками. В то же время отдельные технические решения, которые реализовывались на них, соответствовали самым передовым тенденциям в военном кораблестроении. К ним, по моему мнению, вполне можно отнести и башенное расположение орудий среднего калибра на броненосцах, систему бронирования кораблей, использование противоторпедной переборки. К тому же есть



Первый французский броненосец «Глуар», модель

«Массена» - характерный представитель французских броненосцев 90-х годов XIX века



Броненосец «Сюффрен» - один из последних представителей своего класса



Линкор-додредноут «Патри» типа «Републик»



отличный практический пример, который только подтверждает способности французских инженеров и высокое качество работы французских верфей – эскадренный броненосец «Цесаревич», построенный во Франции, по праву считался одним из лучших броненосцев русского флота, причем вполне заслуженно.

Своеобразным прорывом, который основывался уже на понимании значимости однородности для управления эскадрой броненосцев, стала постройка трех броненосцев типа «Шарлемань», а за ними еще двух типа «Сюффрен». Облик построенных по этим проектам броненосцев уже вполне соответствовал «классическому», принятому как стандарт в большинстве стран мира. Так они ушли от традиционного «французского ромба».

Принятая в 1900 году кораблестроительная программа была призвана изменить облик французского флота и сделать его более сбалансированным, и хотя это на практике удалось не полностью, но флот пополнился 12 эскадренными броненосцами, боевые возможности которых постепенно усиливались, а полученный при проектировании опыт позволил чуть позже построить и линкоры типа «Курбэ».

Первыми по этой программе были заложены и построены два броненосца типа «Патри» («Родина») водоизмещением 14 600 т, вооруженные 2х2-305-мм орудиями и 18-164-мм орудиями (в башнях и казематах). Заложенные в 1901 году, эти броненосцы в 1903 году были спущены на воду, но вступили в строй только в 1906 году.

За первой парой последовала закладка еще четырех кораблей типа «Демократия» («Демократия»), практически однотипных с первыми двумя. Основное отличие заключалось в увеличенном до 194 мм

калибром средней артиллерии, тем самым эта четверка уже относилась к додредноутам с промежуточным калибром артиллерии, аналогам британских «Кинг Эдуард VII», «Лорд Нельсон», русским «Андрею Первозванному» и «Евстафию», итальянским броненосцам типа «Реджина Елена».

Как писал журнал «Engineer» в те годы: «... броненосцы «Демократи» (Демократия), «Жюстис» («Справедливость»), «Либертэ» (Свобода), «Веритэ» («Правда»), которым вскоре предстоит вступить в наличие французского флота, принадлежат, как известно, к программе 1900 года. В них французский флот после полного перерыва снова получит, наконец, отряд однотипных судов большого водоизмещения, что представляется весьма знаменательным событием, так как после парусной эпохи во Франции вошло в обычай формировать эскадры из самых разнокалиберных судов...».

Новая четверка французских броненосцев с 4-305-мм и 10-194-мм орудиями оказалась достаточной удачной, построенные корабли не уступали английским «Кинг Эдуардам VII» (даже превосходили их по скорости и толщине брони), при этом они превосходили немецкие броненосцы типа «Дойчланд» по основным ТТХ. Однако появление британского «Дредноута» в 1906 году привело к неизбежному финалу – в 1908 году, когда броненосцы типа «Демократи» вошли в строй Armée Navale, они оказались в категории устаревших кораблей. К этому моменту британский Гранд Флит не только ввел в строй свой «Дредноут», но и успел заложить серию из трех линкоров типа «Беллерофон», которые уже в 1907 году были спущены на воду и вошли в строй через год после французских «демократий». Было о чем задуматься французским кораблестроителям, военным и политикам.

Как отмечает Ю.И.Александров в книге «Линейные корабли типа «Курбэ», во Франции еще в 1904 году предполагалось строительство дредноутов, причем предлагались два проекта. Первый – с двадцатью 240-мм орудиями главного калибра и скоростью 21-22 узла, второй – с шестнадцатью 274-мм орудиями, водоизмещением 18 000 т и скоростью 20,3 узла. Но в то время во Франции не нашлось человека, похожего на Фишера, и был выбран более «экономичный» ход – по программе 1906 года было заложено шесть броненосцев типа «Дантон».

Линкор «Демократи» - французский додредноут с промежуточным калибром (10-194-мм орудий)



Collection H. Laurent, Port-Louis

Линкор «Андрей Первозванный» в качестве промежуточного калибра имел 8-203-мм орудий в четырех башнях



По отдельным оценкам броненосцы типа «Дантон» («Дантон», «Мирабо», «Вольтер», «Дидро», «Кондорсье», «Верньо») стали последними в мире линкорами-додредноутами и первыми французскими линкорами с паровыми турбинами, а главное – они отличались сильной артиллерией, которая по мощи залпа равнялась первым британским и немецким

дредноутам. Действительно, «дантоны» получили 4-305-мм и 12-240-мм орудий, что было больше, чем у английского «Лорда Нельсона», а если учесть, что серия французских броненосцев состояла из шести кораблей против двух британских – можно сделать вывод о серьезном усилении французского флота в виде этих кораблей. Но это были все же не

На немецком броненосце «Поммерн» (тип «Дойчланд») промежуточный калибр был представлен 14-170-мм орудий





**Британский линкор «Сьюперб»
- представитель первой серии
дредноутов**

дредноуты, и данный факт сразу «опустил» ВМФ Франции среди мировых держав со второго на четвертое место.

Усиление «союзников / противников» на Средиземном море в середине первого десятилетия XX века потребовало в спешном порядке пересмотреть кораблестроительные программы и планы по усилению флота. Италия и Австро-Венгрия усиленно работали над проектами своих дредноутов, и хотя ожидать появления германских линкоров на Средиземном море не приходилось (кто же тогда думал, что в 1914 году там могут появиться «Гебен» и «Бреслау»!), однако вопрос усиления флота линкорами нового типа следовало решать.

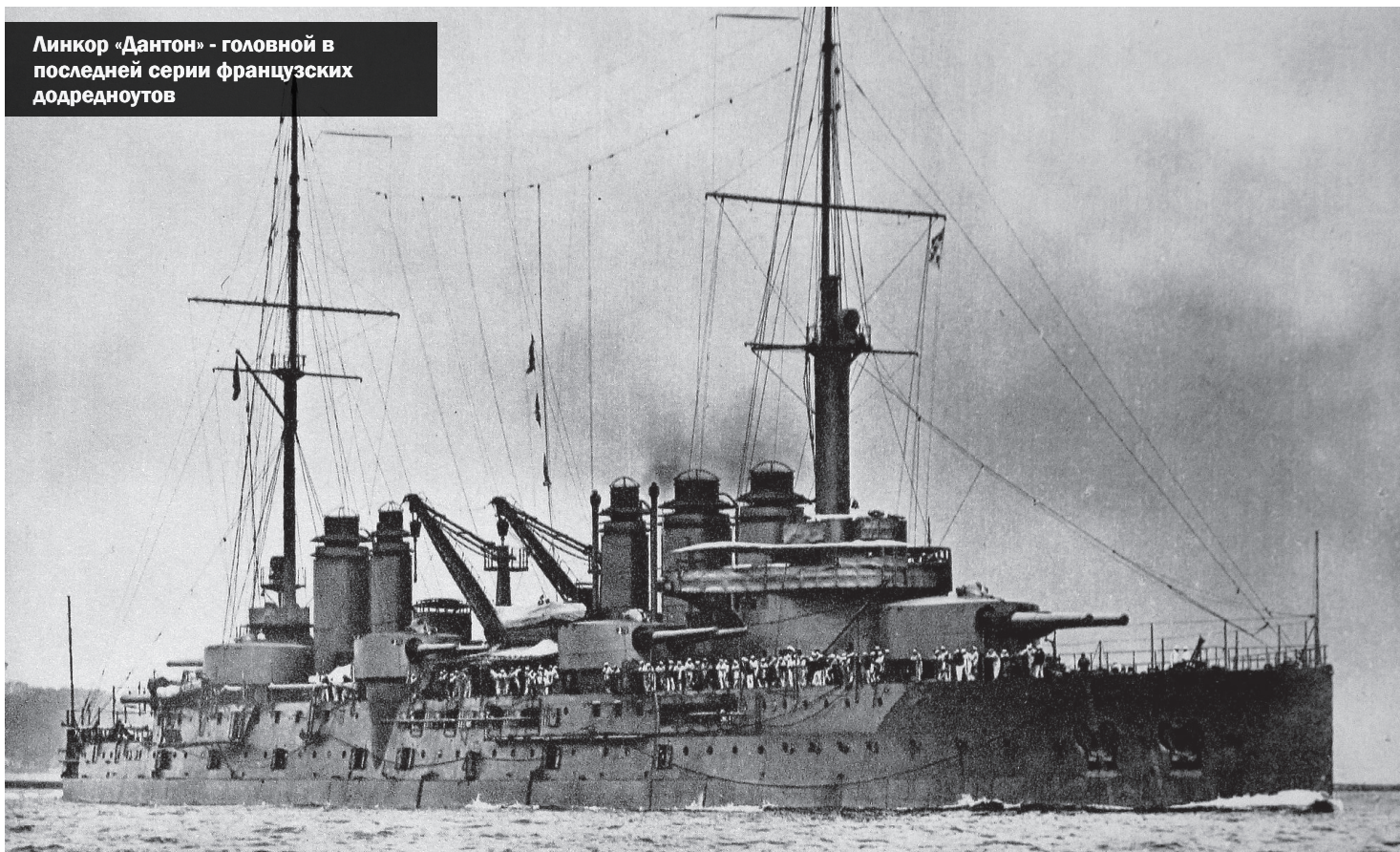
Казалось бы, что после постройки «Дредноута» проектирование кораблей

с традиционной «броненосной схемой» уже вроде как бессмысленно, но, видимо, в те годы во Франции так не считали. В октябре 1907 года Высший Морской совет на своем заседании утвердил ТТХ новых линейных кораблей, которые должны были быть построены по программе 1906 года после «дантонов». Этот проект чуть позже получил обозначение «проект А», но ничего «революционного» он в себе не содержал.

По сути новый корабль представлял собой увеличенный «дантон» с водоизмещением 21 600 т, скоростью 20 узлов, точно таким же вооружением, но усиленной противоминной артиллерией (18-100-мм орудий в казематах и в батарее против 16-75-мм у «Дантона»). Удивительно, но даже после ввода в строй

«Дредноута» и спуска на воду в Британии еще трех почти однотипных линкоров, во Франции продолжали рассматривать броненосцы с многочисленным промежуточным калибром. Здесь еще можно понять британцев, которые параллельно с постройкой «Дредноута» продолжили достраивать два линкора-додредноута «Лорд Нельсон» и «Агамемнон», так как процесс строительства кораблей достаточно инерционный, и «эффект дредноута» еще не был ясен. К тому же принятые и утвержденные Парламентом кораблестроительные программы сложно свернуть. Но всерьез рассматривать корабли «устаревшей концепции» – для этого надо обладать особым «даром». Ведь «проект А» французским руководством был не только рассмотрен, но и

**Линкор «Дантон» - головной в
последней серии французских
додредноутов**



Линкор «Лорд Нельсон» - последний британский додредноут с 10-234-мм орудиями в качестве промежуточного калибра



утвержден в январе 1908 года. К счастью для французского флота уже 1 февраля 1908 года морской министр отложил реализацию «проекта А» на неопределенный срок, а через две недели на заседании Высшего Морского совета приступили к обсуждению других вариантов проекта нового линейного корабля.

Следующий проект, представленный на рассмотрение главным конструктором флота де Ломе и получивший обозначение «проект В», уже был более близок к концепции «дредноута» и имел более однородное вооружение.

При чуть большем водоизмещении (23 200 т) новый линкор должен был нести двенадцать 305-мм орудий в шести башнях, при этом башни должны были располагаться по линейно-ромбической схеме: четыре башни – в оконечностях линейно-возвышенно, а оставшиеся две – в средней части побортно. Промежуточ-

ный калибр отсутствовал, а противоминный калибр (ПМК), те же 18-100-мм орудий, располагался только в центральном каземате. Бронирование практически повторяло «проект А», кроме того, что высота броневое пояса по ватерлинии уменьшилась на 10 мм, толщина верхней палубы снизилась до 30 мм, толщину стенок барбетов башен ГК внутри каземата также уменьшили.

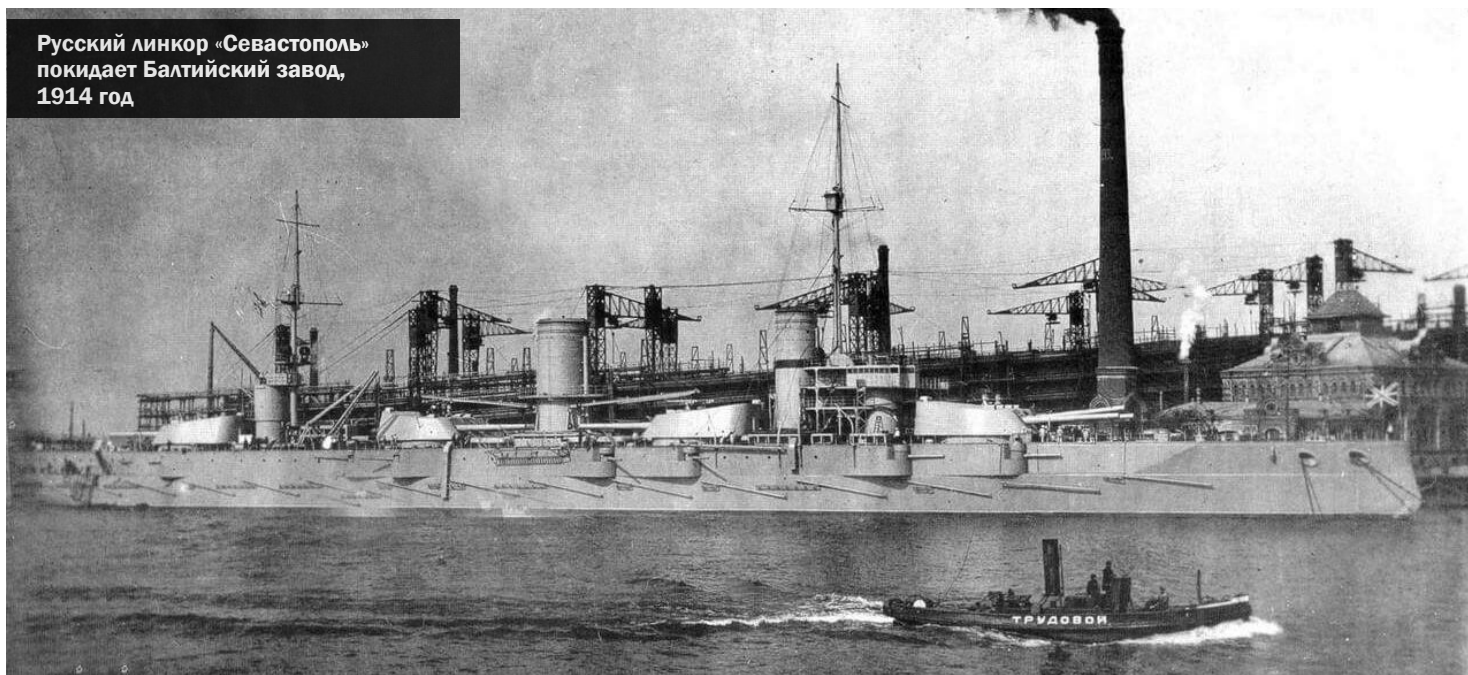
В следующей коррекции проекта нового линкора – в «проекте В1», попробовали устранить недостатки предыдущего (слабость бронирования центрального каземата; малый калибр орудий противоминного калибра). И доработанный проект (В1) уже предполагал каземат с бронированием до 150 мм, а в качестве орудий противоминного калибра – 138,6-мм орудия.

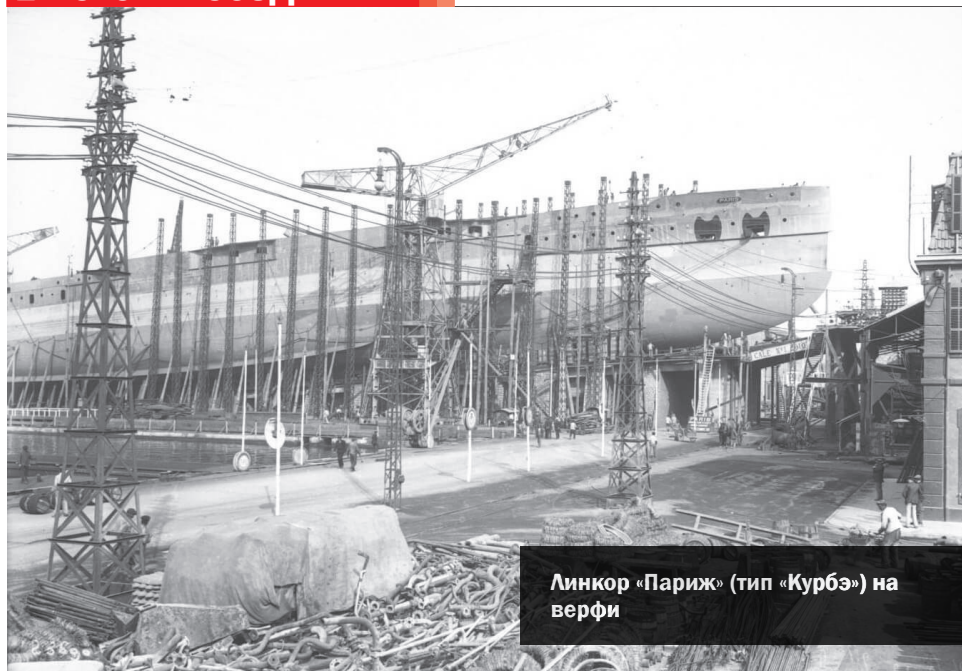
Казалось бы, наконец-то был разработан наиболее оптимальный проект, одна-

ко представители Высшего Морского совета предложили продолжить разработку новых вариантов, при этом сделав упор на использовании трехорудийных башен на новых линкорах.

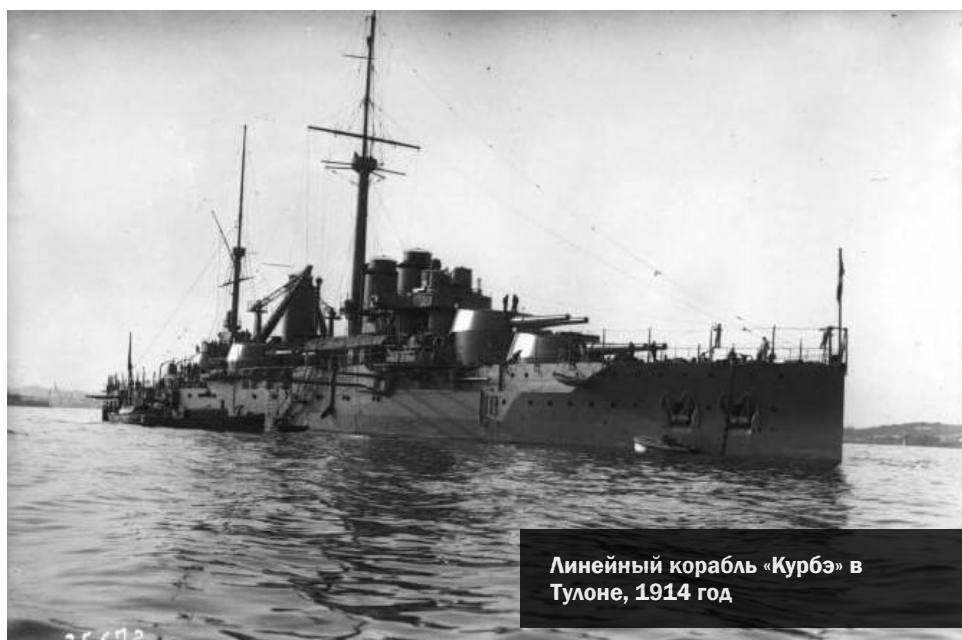
Новый проект, получивший затем обозначение «проект С», предполагал вооружить новый линкор 12-305-мм орудиями, но при этом использовать в носовой оконечности одну трехорудийную башню, на корме – две башни (трехорудийную и двухорудийную) и две двухорудийные башни по бортам. Это позволило бы сохранить десятиорудийный бортовой залп, но за счет небольшого ослабления носового залпа (7 орудий против 8) существенно облегчить носовую часть корабля. Применение одной носовой трехорудийной башни против двух двухорудийных давало выигрыш в весе 34 %, что существенно повышало мореходность линкора и снижало его осадку носом.

Русский линкор «Севастополь» покидает Балтийский завод, 1914 год





Линкор «Париж» (тип «Курбэ») на верфи



Линейный корабль «Курбэ» в Тулоне, 1914 год



Линкор «Франс» на стапеле

Как отмечают, по «проекту С» новый линкор должен был иметь стандартное водоизмещение 22 200 т, наибольшую длину – 159 м, вооружение – 12-305-мм орудий (2х3 и 3х2), 18-138,6 мм орудий, 12-47-мм орудий и 4-450-мм подводных ТА. Бронирование: главный броневой пояс 270 мм, палубы – 12+45-70 мм, башни ГК – 270-290 мм, каземат 180 мм; скорость хода – 20 узлов.

В декабре 1908 года (для справки: к этому моменту были спущены на воду 3 ЛК типа «Беллерофон», три линейных крейсера типа «Инвинсибл», 4 ЛК типа «Нассау», 2 ЛК типа «Мичиган»; заложены 3 ЛК типа «Сент-Винсет», 3 ЛК типа «Остфрисланд», 2 ЛК типа «Делавэр») на заседании Высшего Морского совета были рассмотрены три проекта («проект А», «проект В1», «проект С») и в качестве приоритетных были выбраны проекты В1 и С. Интересно, что «проект С» считался наиболее удачным из выбранной пары, и это при том, что трехорудийную башню еще следовало создать. Но и в этот раз окончательного решения выработать не удалось. Высший Морской совет предложил начать работы над созданием трехорудийной башни, но при этом не прекращать работы и над двухорудийными башнями, тем самым откладывая закладку нового линкора на неопределенное время.

К счастью, в итоге все решил «человеческий фактор», пусть новый морской министр Франции вице-адмирал Буэ де Лапейрер и не стал «французским Фишером», но именно его решение положило конец сомнениям, и окончательный проект первого французского dreadnought был разработан на основе предварительного «проекта В1».

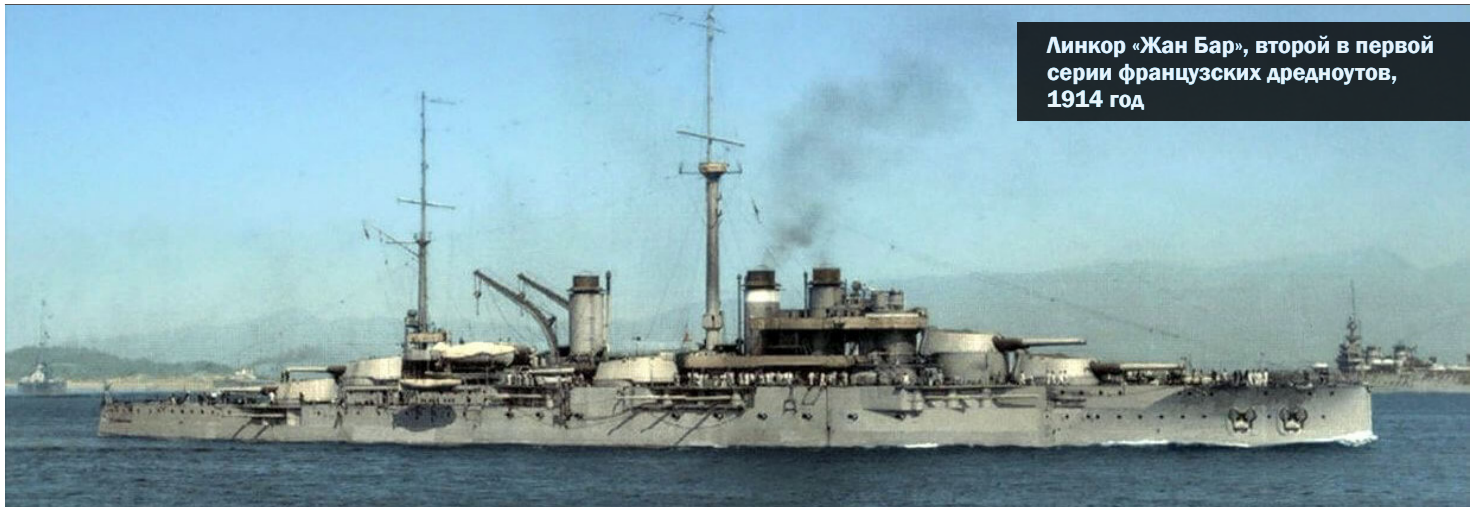
В окончательном варианте новый линкор полным водоизмещением 23 467 т получал шесть двухорудийных башен с 305-мм орудиями ГК, двадцать два (вместо 18) 138,6-мм орудия ПМК, размещенных в бронированном (до 180 мм) каземате, а также 4-47-мм орудия и 4 подводных ТА. Размещение артиллерии соответствовало проекту В1 – вся артиллерия ГК была размещена в двухорудийных башнях (так называемого «британского образца»): по две в оконечностях и две по бортам, что определило и размеры нового корабля.

Длина (наибольшая) первого французского dreadnought должна была составлять 166 м (существующие доки могли принимать корабли не длиннее 170 м), наибольшая ширина – 28 м, осадка – 8,852 м. Бронирование включало: главный броневой пояс толщиной 270 мм (180 мм – в оконечностях), броневые палубы общей толщиной 112 мм, башни ГК – 320-280 мм, боевая рубка – 300 мм. Паротурбинная установка (турбины Парсонса) должны были обеспечить проектную скорость хода в 21 узел.

Вскоре было подготовлено техническое задание, выбраны подрядчики и распределены заказы на строительство четырех линейных кораблей нового проекта. При этом расходы на первые два линкора были заложены в бюджет 1910 года, на вторую пару – в бюджет 1911 года.

1 сентября 1910 года на верфи Арсенала в Бресте был заложен линкор «Курбэ», а через два с половиной месяца (15 ноября 1910 года) на верфи Арсенала в Лорьяне второй линкор – «Жан Бар». В ноябре 1911 года в Сен-Назере на верфи «Ателье э Шантье да ла Луар» был заложен «Франс», а в Ла Сейн-Сюр-Мер на

Линкор «Жан Бар», второй в первой серии французских дредноутов, 1914 год



верфи «Форш э Шантье» – линкор «Париж».

Надо отдать должное, строительство французских дредноутов шло достаточно быстро. Первый из них, головной «Курбэ», строился дольше всех – 38 месяцев, второй – «Жан Бар» быстрее, 36 месяцев, «Франс» – 35, а «Париж» быстрее всех – 33 месяца. Неплохой результат, если вспомнить, что русские линкоры строились почти 5 лет, а итальянский «Данте Алигьери» – 43 месяца.

В итоге практически накануне Первой мировой войны флот Французской республики пополнился достаточно современными и мощными кораблями, которые не

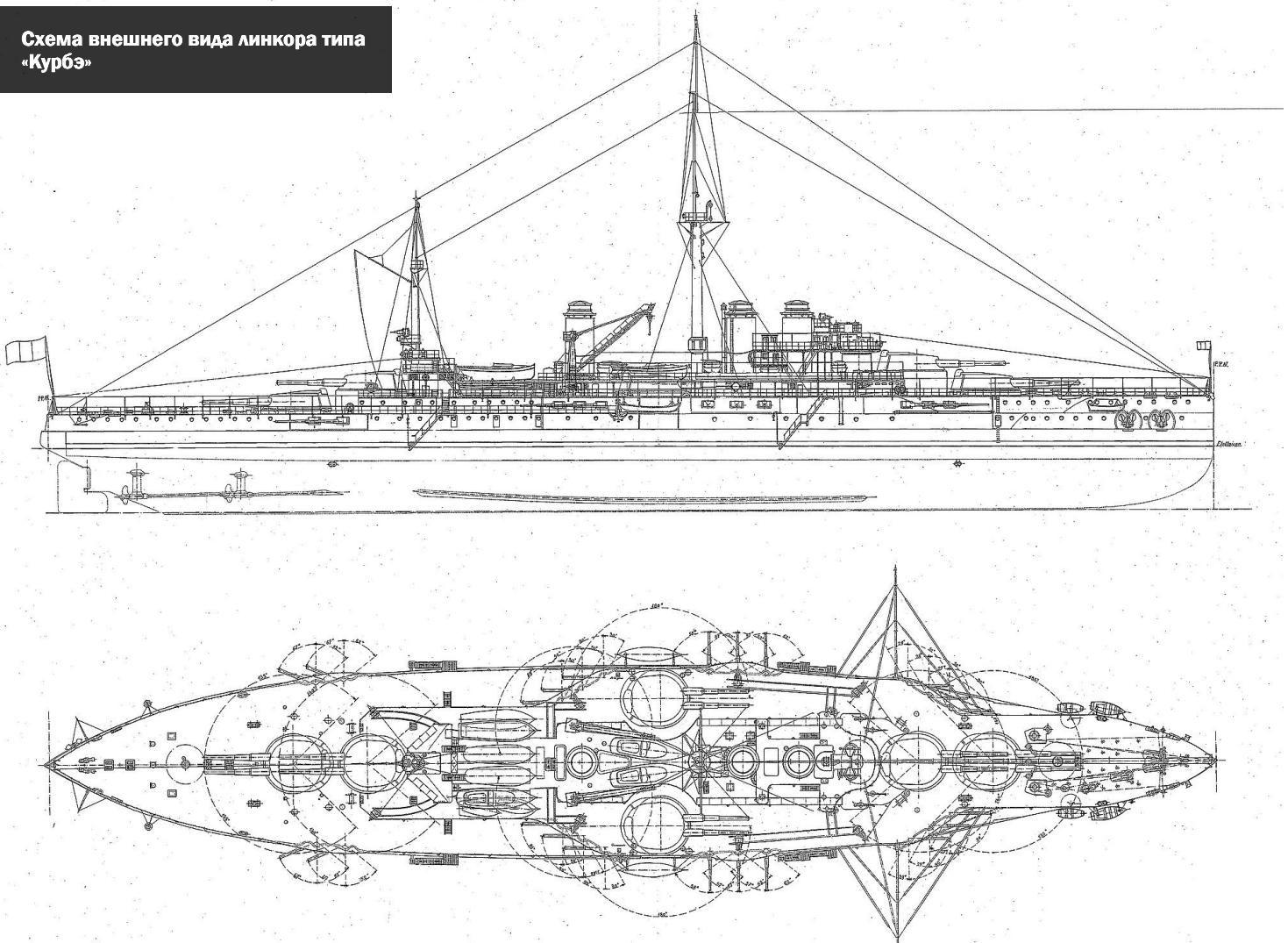
были идеальными, что неудивительно. В то же время ввод в строй французского флота четырех новых линкоров сложно переоценить – это позволило Франции вновь заявить о себе как ведущей военно-морской державе и существенно сократить отставание в дредноутах, а главное – заложить основу для строительства дальнейших серий линкоров.

Для заметки:

Как мы знаем, в игре World of Warships линкор «Курбэ» занимает 4 уровень в ветке развития французских линкоров. Перед ним на 3 уровне находится линкор «Тюренн», который в реальности никогда

не существовал, даже в проектах. Из рассмотренных нами проектов он ближе всего к «проекту В» по составу вооружения и бронированию. Однако его размещение артиллерии главного калибра несколько иное и больше напоминает ромбическую схему размещения орудий ГК на немецких линкорах типа «Нассау», «Остфрисланд» и японских типа «Кавачи», также размещенных на третьем уровне. По сути это был все тот же чуть увеличенный «Дантон», на котором вместо шести бортовых башен с 240-мм орудиями установили четыре с 305-мм орудиями. Давайте так и будем считать, чтобы помнить, как создавался линкор «Курбэ».

Схема внешнего вида линкора типа «Курбэ»

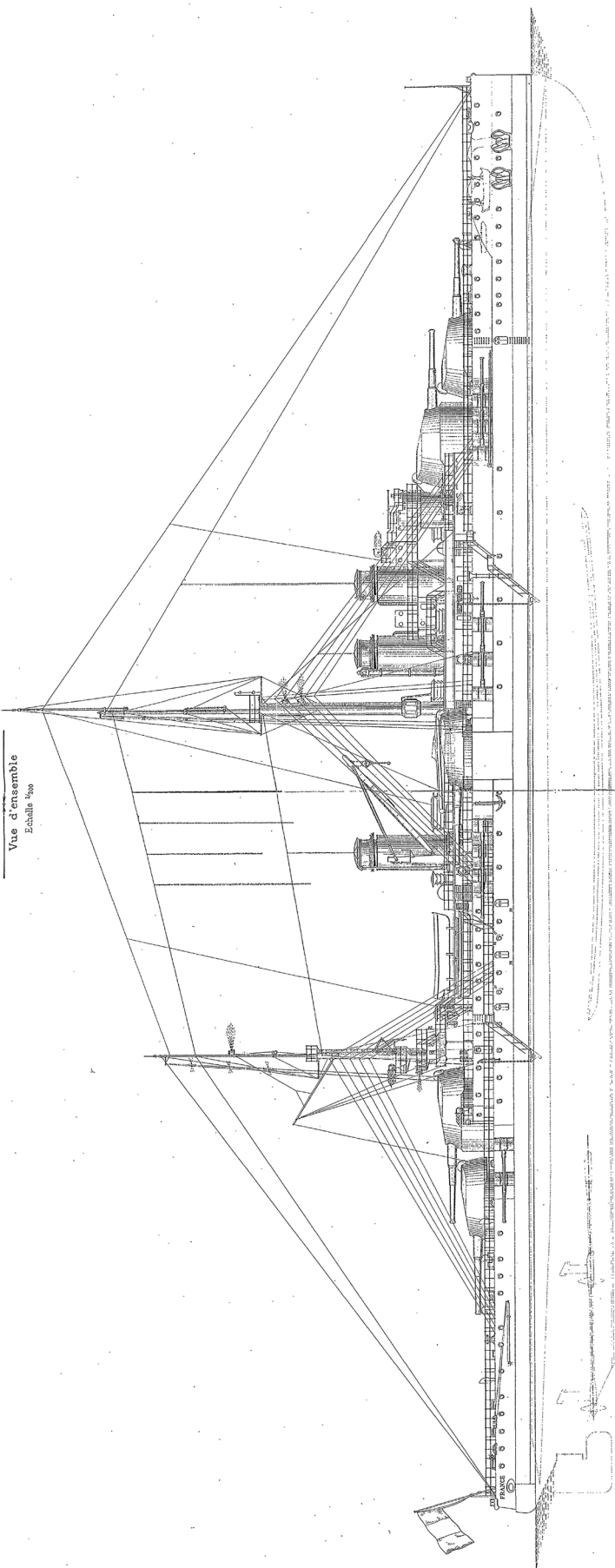


MARINE NATIONALE

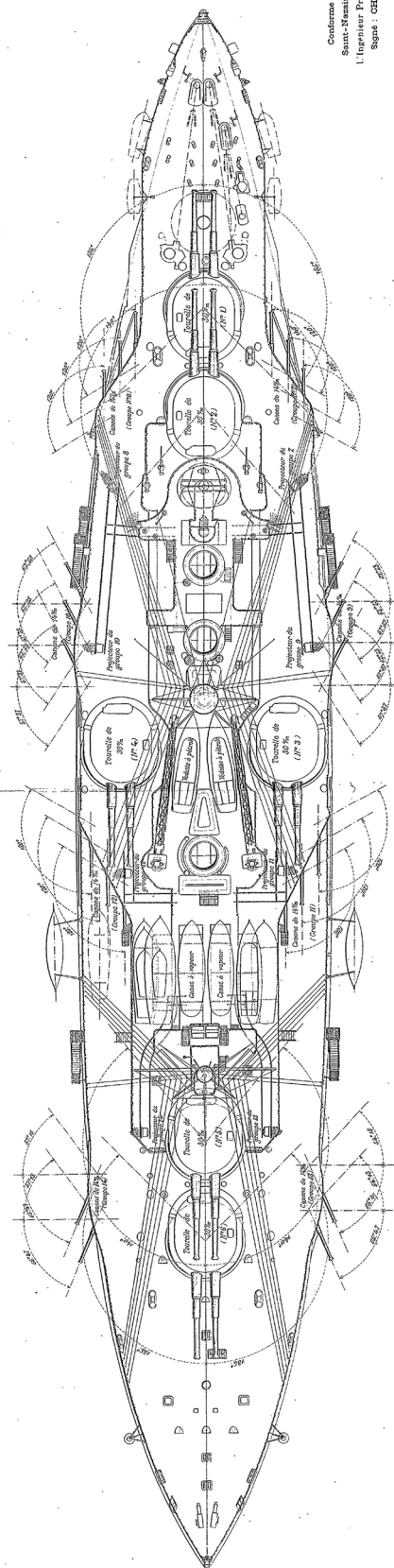
FRANCE

CUIRASSE D'ESCADRE
construit sur les plans de M. LYASSE

Vue d'ensemble
Echelle 1/400



Vue en plan

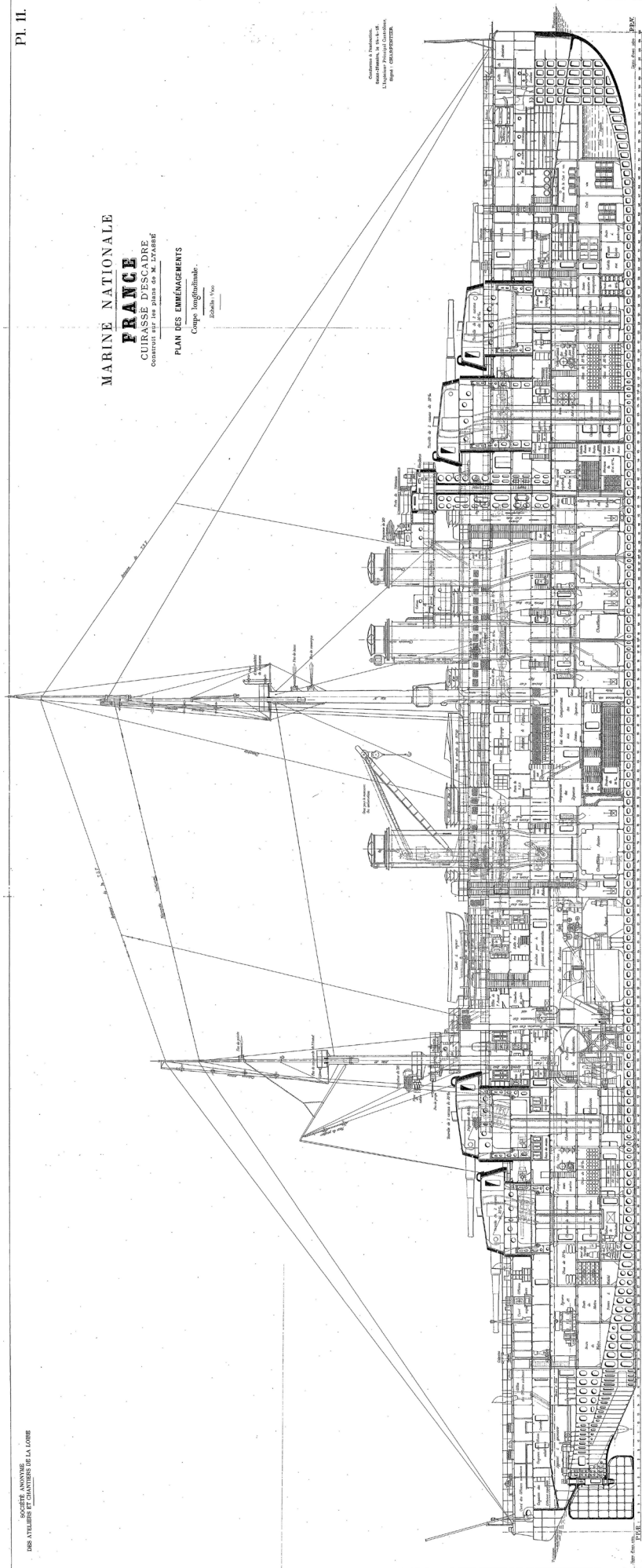


Conforme à l'exécution.
Saint-Sebastien, le 3-12-14.
L'Ingénieur Principal Contrôleur,
Signé : CHARPENTIER.

1/400

PLAN DES ENMÉNAGEMENTS

Coupe longitudinale.



Pl.16

MARINE NATIONALE

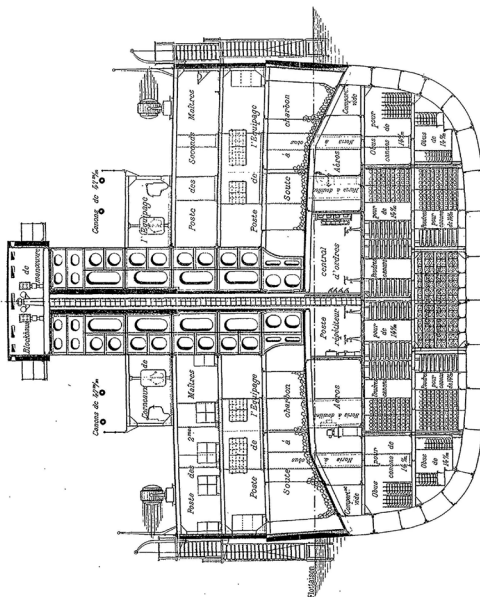
FRANCE
CUIRASSÉ D'ESCADRE
Construit sur les plans de M. LYASSE

PLAN DES ENMÉNAGEMENTS

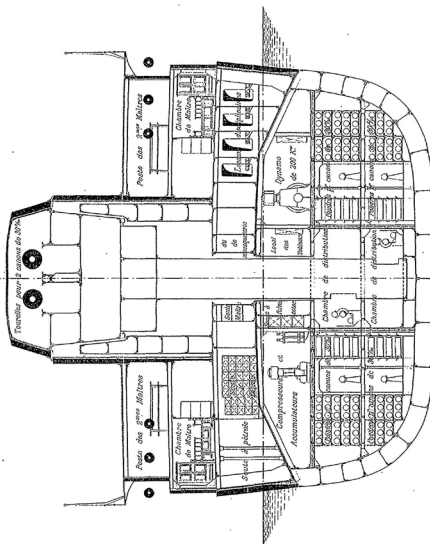
Coups transversaux de l'A' (Vue de l'R.)

Echelle 1/500

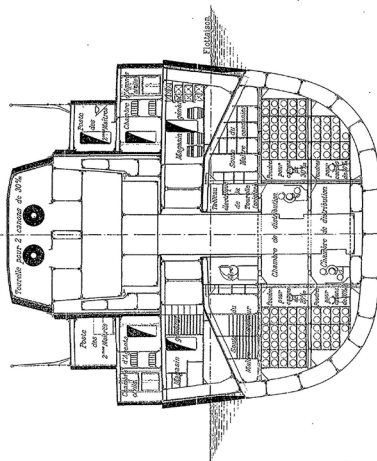
Coupe au 115^{ème} couple



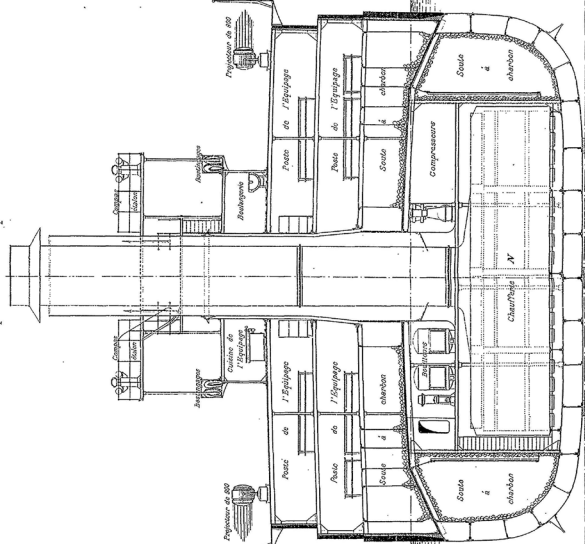
Coupe au 123^{ème} couple (Tourelle A')



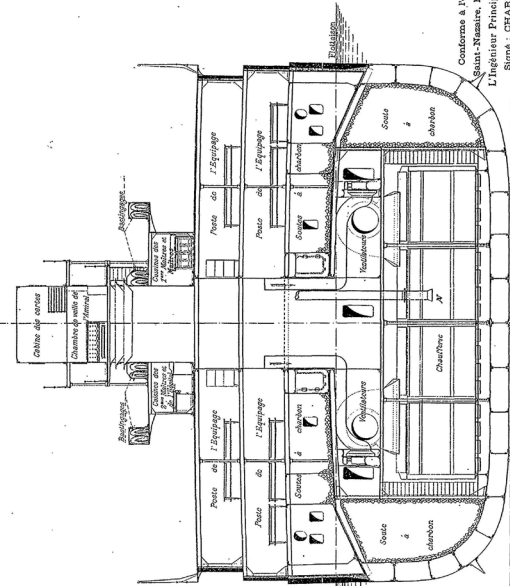
Coupe par l'axe de la Tourelle extrême A'



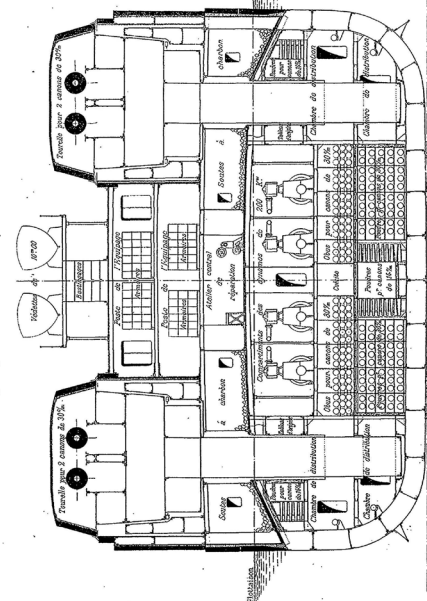
Coupe au 88^{ème} couple



Coupe au 103^{ème} couple



Coupe par l'axe des Tourelles milieu



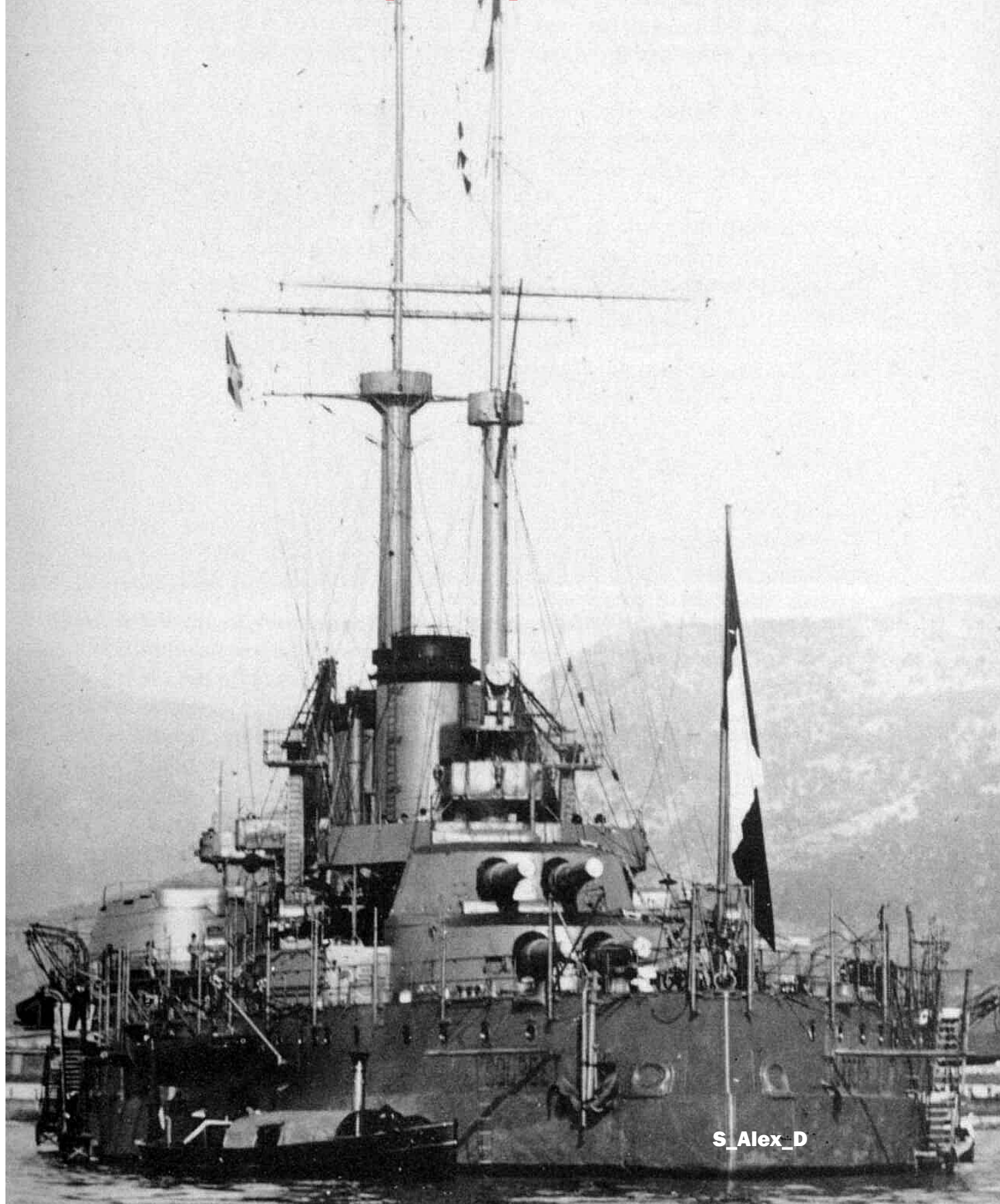
Conforme à l'exécution.
Saint-Nazaire, le 16-7-15
L'Ingénieur Principal Contrôleur,
Signé : CHARPENTIER.

Cherbourg



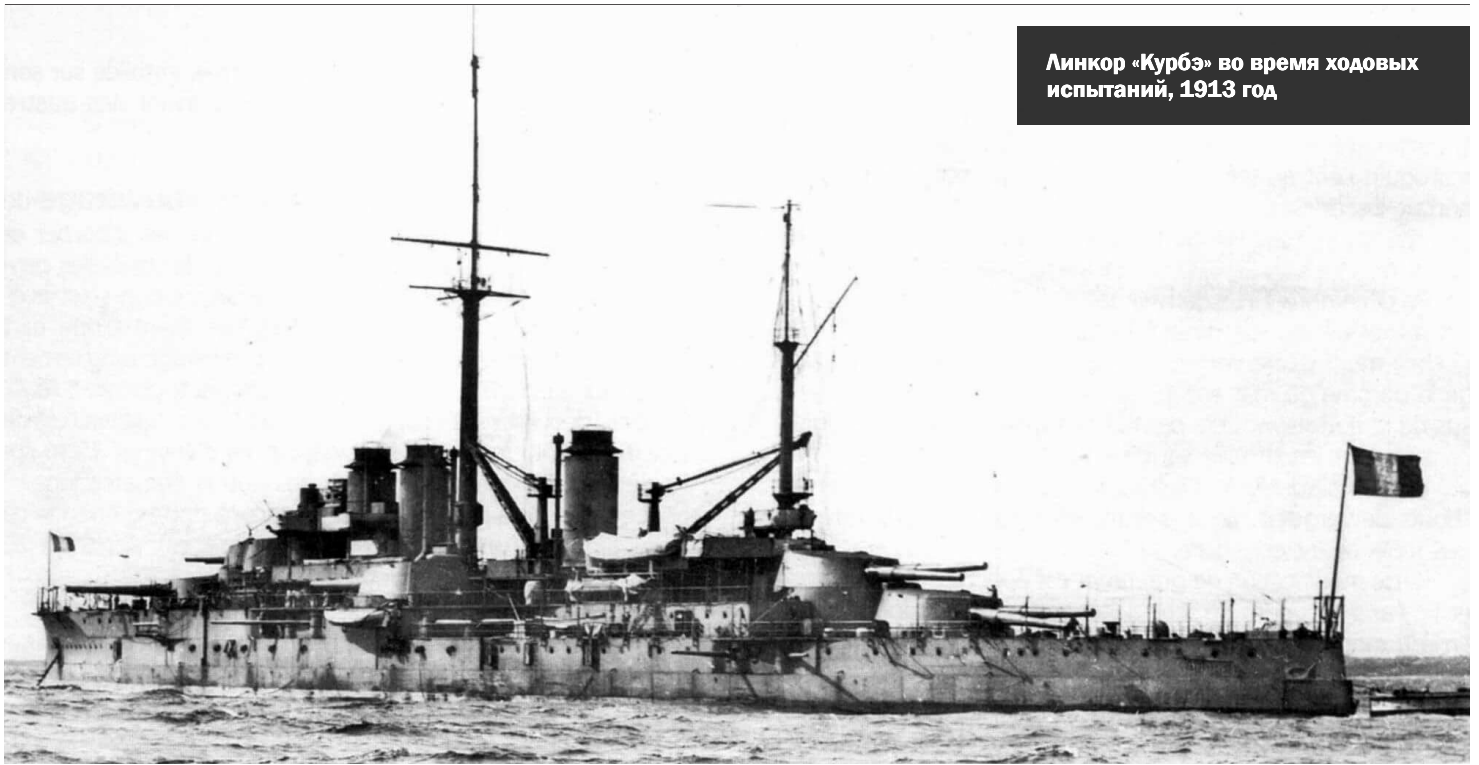
Французские дредноуты

сила, с которой пришлось считаться



S_Alex_D

Линкор «Курбэ» во время ходовых испытаний, 1913 год



Как мы уже выяснили в первой статье выпуска, по разным причинам (объективным и субъективным) Франция существенно задержалась на старте «дредноутской» гонки и оказалась в роли «догоняющего», а догонять всегда непросто. Темпы строительства дредноутов в Великобритании, Германии и США оказались настолько высокими, что к моменту ввода в строй линкоров типа «Курбэ» в этих странах уже были построены и действовали в составе флотов несколько серий линейных кораблей и линейных крейсеров нового типа. Но надо было с чего-то начинать, и флот Франции начал

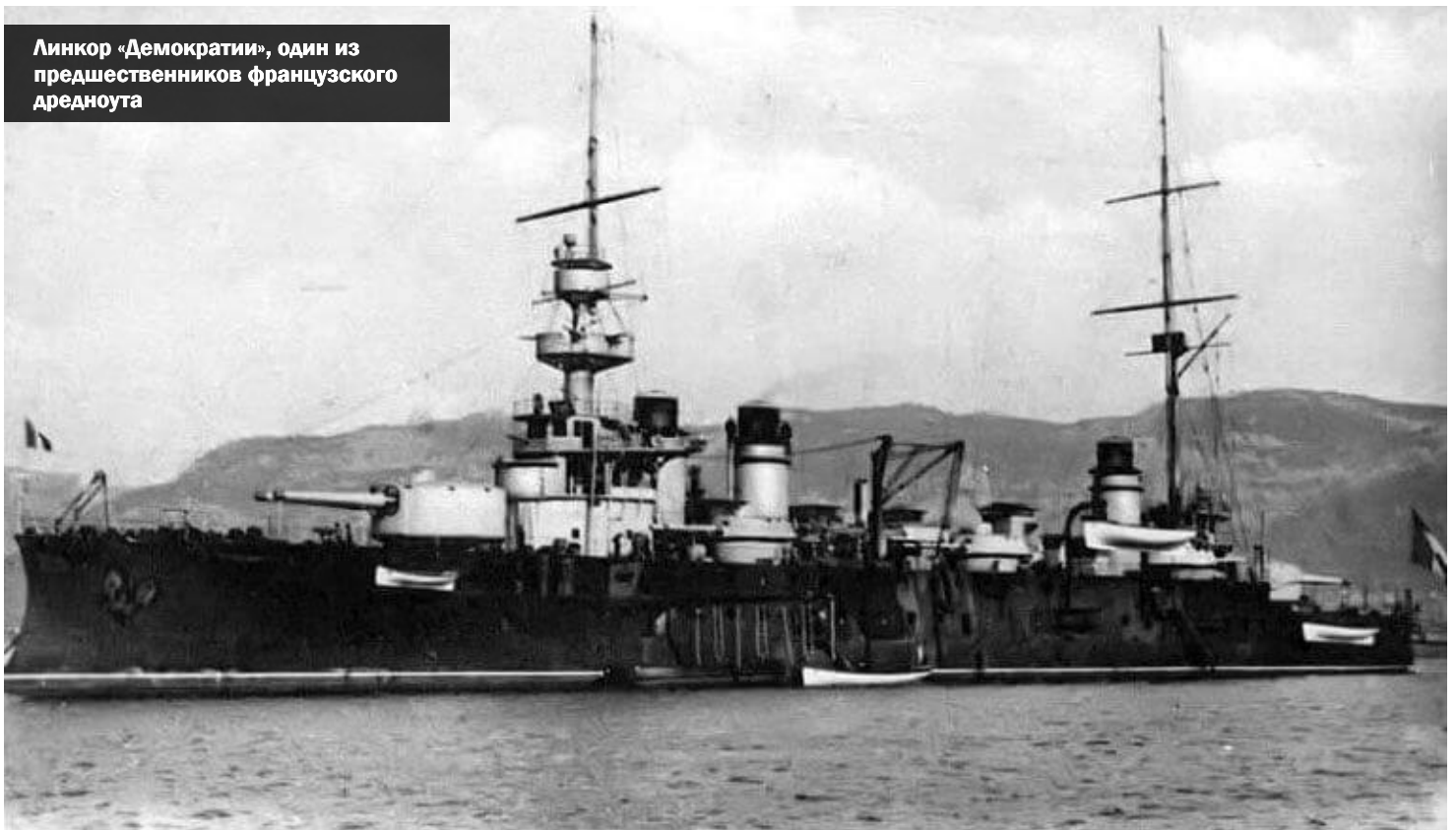
строительство дредноутов с «Курбэ». Давайте подробнее рассмотрим, что представлял собой этот линейный корабль.

Сразу отметим, что, несмотря на новый проект и «новую концепцию» линейного корабля, «Курбэ» и его сестершипы сохранили большинство характерных черт, свойственных французским броненосцам.

Линкоры типа «Курбэ» имели характерный трехтрубный силуэт, при этом первые два трубы были смещены вперед, не так сильно как на кораблях типа «Демократии» и «Дантон», но существенно. Между первыми двумя и третьей трубами была установлена легкая фок-мачта,

причем это уже было не то «монументальное» сооружение с боевыми марсами и прожекторными площадками, знакомое большинству специалистов со времен «плавающих замков» инженера Ш.Э.Уэна, черты которого еще можно было найти даже на «дантонах». Корпус кораблей был клепанный, собранный по смешанной продольно-поперечной системе набора и так же, как и предыдущие «дантоны», не имел таранного образования носовой оконечности (так называемого шпирона). Кстати, русский «Андрей Первозванный», вошедший в строй Российского Императорского флота в 1912 году,

Линкор «Демократии», один из предшественников французского дредноута



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

Тип	Водоизмещение, т	Размерения, м	Мощность ЭУ, скорость	Броня, пояс/каземат/палуба/башни ГК	Вооружение
«Курбэ», Франция	23 475 / 25 579	166 27 9,52	28 000 л.с. 21 узел	270 мм 180 мм 40+30 мм 320 мм	12-305-мм 22-138,6-мм 4-47-мм 4-450-мм ТА
«Колоссус», Великобритания	20 030 / 23 266	166,3 26,4 9	25 000 л.с. 21 узел	279 мм - 44+102 279 мм	10-305-мм 16-102-мм 4-47-мм 3-533-мм ТА
«Кайзер», Германия	24 330 / 27 400	172,4 29 9,1	31 000 л.с. 21 узел	350 мм 170 мм 60 мм 300 мм	10-305-мм 14-150-мм 12-88-мм 5-500-мм ТА
«Вайоминг», США	26 000 / 27 243	171,3 28,4 8,7	28 000 л.с. 20,5 узла	279 мм 165 мм 63 мм 305 мм	12-305-мм 21-127-мм 2-533-мм ТА
«Данте Алигьери», Италия	19 500 / 21 800	168,1 26,6 9,7	32 000 л.с. 23 узла	250 мм - 24+30+24 250 мм	12-305-мм 20-120-мм 13-76-мм 3-450-мм ТА
«Вирибус Унитас», Австро-Венгрия	20 013 / 21 595	152,18 27,34 8,6	25 000 л.с. 20,5 узла	280 мм 180 мм 36+30 280 мм	12-305-мм 12-150-мм 18-66-мм 4-533-мм ТА
«Севастополь», Россия	23 360 / 25 950	181,2 26,89 9,2	32 000 л.с. 21,75 узла	225 мм - 38+25+12 203 мм	12-305-мм 16-120-мм 4-47-мм 4-450-мм ТА
«Кавачи», Япония	21 823 / 23 110	160,32 25,68 8,2	25 000 л.с. 20 узлов	300 мм 150 мм 75+28 мм 274 мм	4-305-мм 8-305-мм 10-152-мм 8-120-мм 12-76-мм 4-76-мм 5-450-мм ТА

все еще имел это сомнительное в XX веке «устройство», как и французские «Демократи».

Если говорить об «одноклассниках», которые в скором времени разделились на союзников и противников, то к ним на момент ввода «Курбе» в строй (1913 год) можно отнести: британский «Колоссус», немецкий «Кайзер», американский «Вайоминг», итальянский «Данте Алигьери», австро-венгерский «Вирибус Унитас»,

русский «Севастополь» и японский «Кавачи».

Как видим, кампания подобралась достаточно большая. Попробуем проанализировать основные тактико-технические характеристики нового французского линкора и сравнить их с такими же параметрами иностранных кораблей этого класса. Сразу отметим, что к моменту ввода в строй «Курбэ» Великобритания уже ввела в состав Гранд Флита две се-

рии сверхдредноутов с 343-мм орудиями главного калибра (типа «Орион», «Кинг Джордж V») и достраивала «Айрон Дюки». По нашему мнению, сравнение первых французских дредноутов с этими кораблями будет не совсем корректным из-за явного и подавляющего преимущества «британцев».

По своим размерам линкоры типа «Курбэ» занимают примерно средние строчки в этом «импровизированном рейтинге»,

превосходя британские, итальянские, австро-венгерские и японские дредноуты по своему водоизмещению (стандартное – 23 475 т, полное 25 579 т), впрочем, и по длине тоже. По этим показателям только немецкие и американские дредноуты превосходили всех своих конкурентов. Интересно, что при этом, как мы видим, разброс по водоизмещению и главным размерениям не очень большой, и это в то время, когда не существовало каких-либо особых договоров и международных ограничений. Соответственно, все решали здравый смысл и размеры объектов инфраструктуры (например, размеры каналов, шлюзов или сухих доков).

К моменту создания «Курбэ» в военном кораблестроении паровые турбины уже вытеснили паровые машины, поэтому неудивительно, что главная энергетическая установка (ГЭУ) первых французских дредноутов была паротурбинной, как и у всех их «одноклассников». Французы не стали экспериментировать с паровыми машинами, как это сделали немецкие и американские кораблестроители, построив по две серии линкоров-дредноутов с такими энергетическими установками. И если по выбору типа турбин для новых линкоров споров не было – на всех четырех кораблях установили четыре прямодействующие турбины системы Парсонса, то при выборе котлов мнения разделились. Головной «Курбэ» получил 24 паровых котла системы Никлосса, остальные три линкора – котлы Бельвиля. И для этого были свои основания.

На рубеже XX века стало совершенно очевидным, что жаротрубные котлы «шотландского» типа уже не в состоянии обеспечить возросшие требования со стороны военных ведомств ведущих морских держав. Собственно главных недостатков было три: большой удельный вес, длительное время разведения паров, высокая взрывоопасность.

Причем исправить их конструкционно было невозможно. Наступала эра водотрубных паровых котлов, лишенных этих недостатков, которая поражала воображение разнообразием конструкций. Грубо говоря, конструктивно выделилось два направления – секционные и трехколлекторные котлы. Первые подкупали своей простотой как в изготовлении, так и в обслуживании. Поэтому неудивительно, что представители морского министерства Франции выбрали именно их, к тому же особенно преуспел в их создании именно французский фабрикант Жульен Бельвиль.

Конструктивно котел Бельвиля состоял из секций (от чего и пошло наименование типа), каждая из которых содержала два вертикальных ряда кипятильных трубок, расположенных наклонно для увеличения поверхности нагрева, концы которых соединялись для циркуляции специальными коробами, откованными из чугуна. Такая конструкция позволяла в случае аварии оперативно изъять дефектную секцию и заменить ее, что было невозможно при ремонте трехколлекторных котлов. Малый объем воды быстро выводился на режим парообразования и гарантировал отсутствие взрыва при боевом повреждении корабля и попадании в котельную заборной воды, что было неминуемо в случае с жаротрубными котлами. Ко всему прочему трубная система хорошо переносила «форсировку», а прямые кипятильные трубки были удобны в чистке и обеспечивали стабильную



**Британский линкор «Колоссус»,
вошедший в строй практически
одновременно с «Курбэ»**

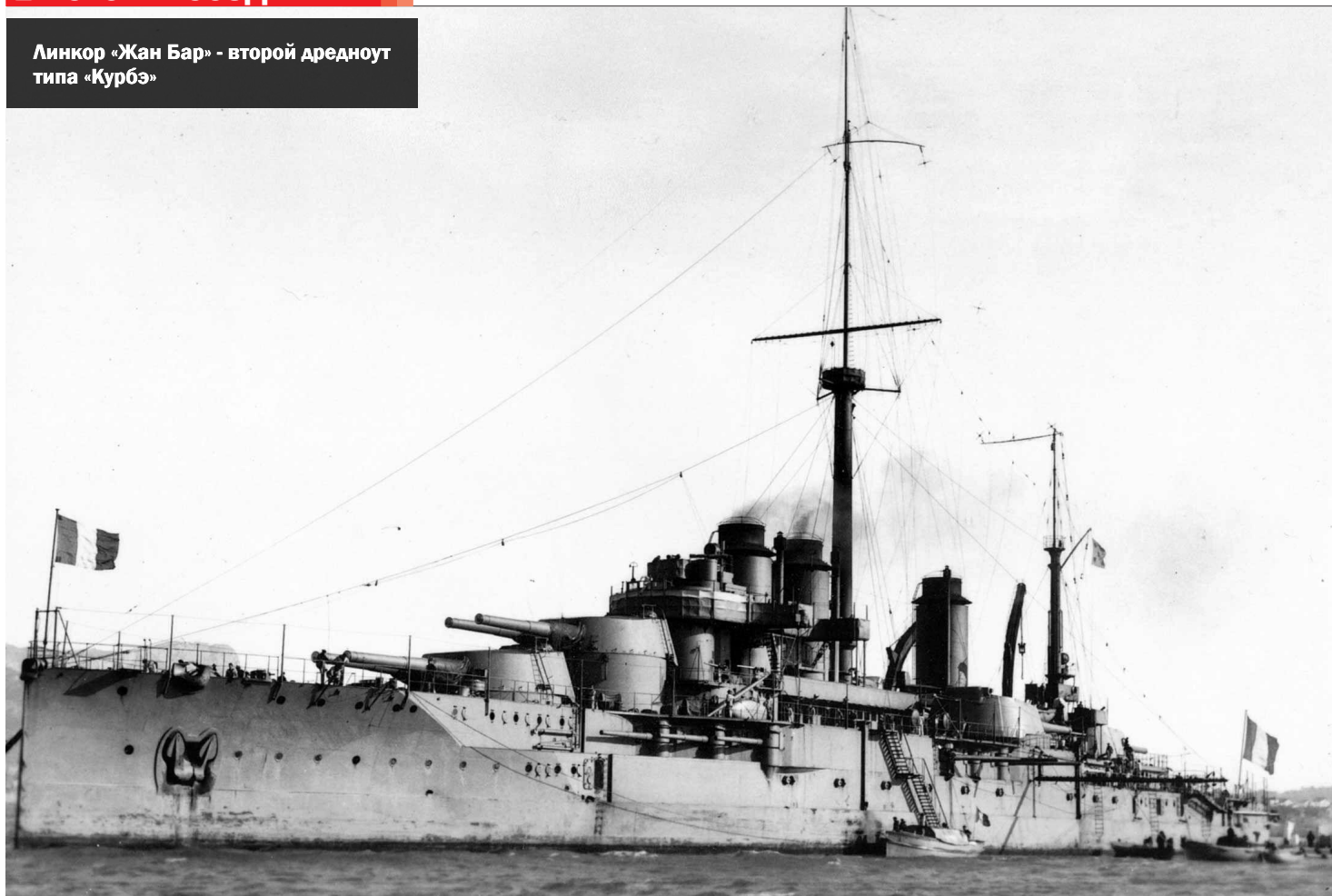


**Кормовые башни 343-мм орудий
главного калибра британского
сверхдредноута «Орион»**



**Линкор «Курбэ» - первый дредноут
французского флота**

Линкор «Жан Бар» - второй дредноут типа «Курбэ»



циркуляцию пароводяной смеси.

После оснащения котла вспомогательными устройствами регулирования получился очень удачный котлоагрегат, не требующий от обслуживающего персонала сложных навыков, что послужило импульсом к его испытаниям и в других морских державах, в частности в России и владычице морей – Великобритании.

Как только завершились первые испытания котлов Бельвиля на действующих кораблях, «на горизонте» появился другой котел, спроектированный опять же во Франции братьями Никлосс. При этом с

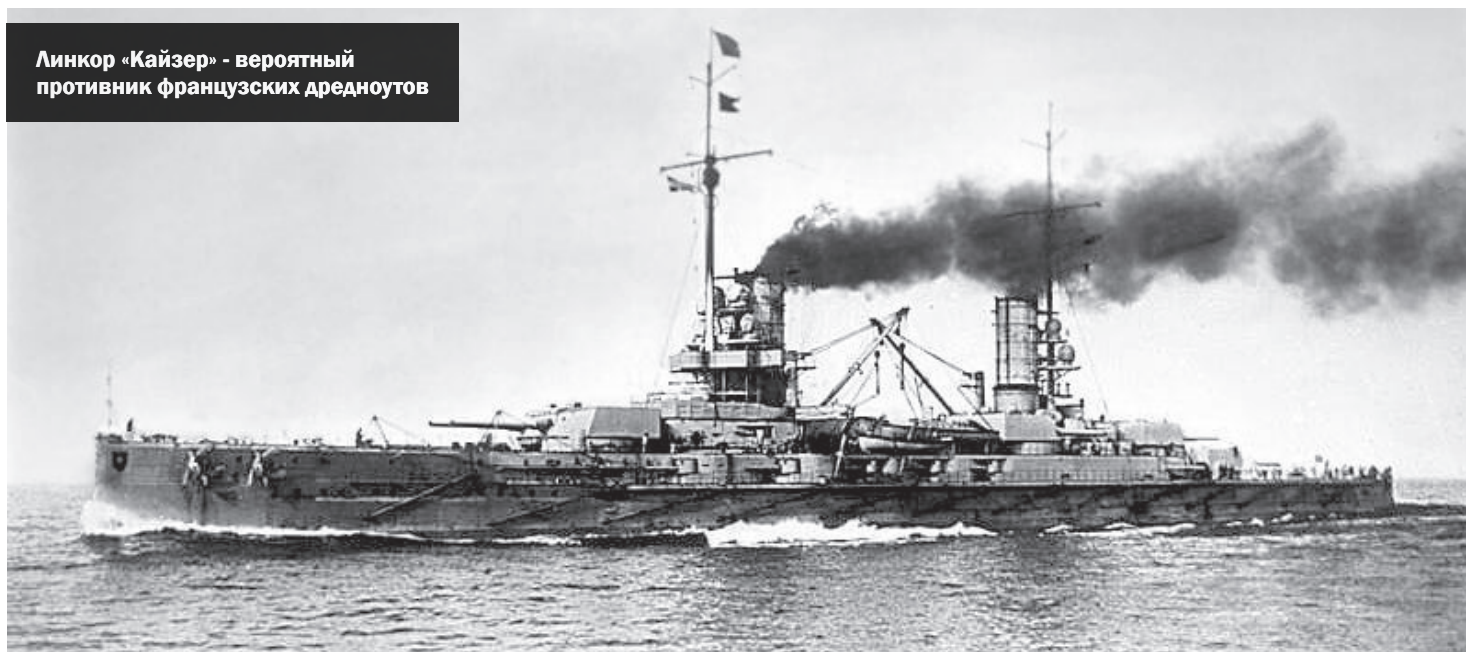
появлением нового котла началась агрессивная реклама, обращенная против изделия Жульена Бельвиля. Основной упор был сделан на оригинальную конструкцию котла Никлосса и лучший КПД, суливший меньший расход угля при той же мощности.

Внешне котел Никлосса в обмуровке и обшивке был очень похож на котел Бельвиля, принципиальное отличие находилось внутри – за основу питания водой и отвода пара была взята идея Де Поррея. Водогрейная трубка помещалась внутри испарительной с зазором, в

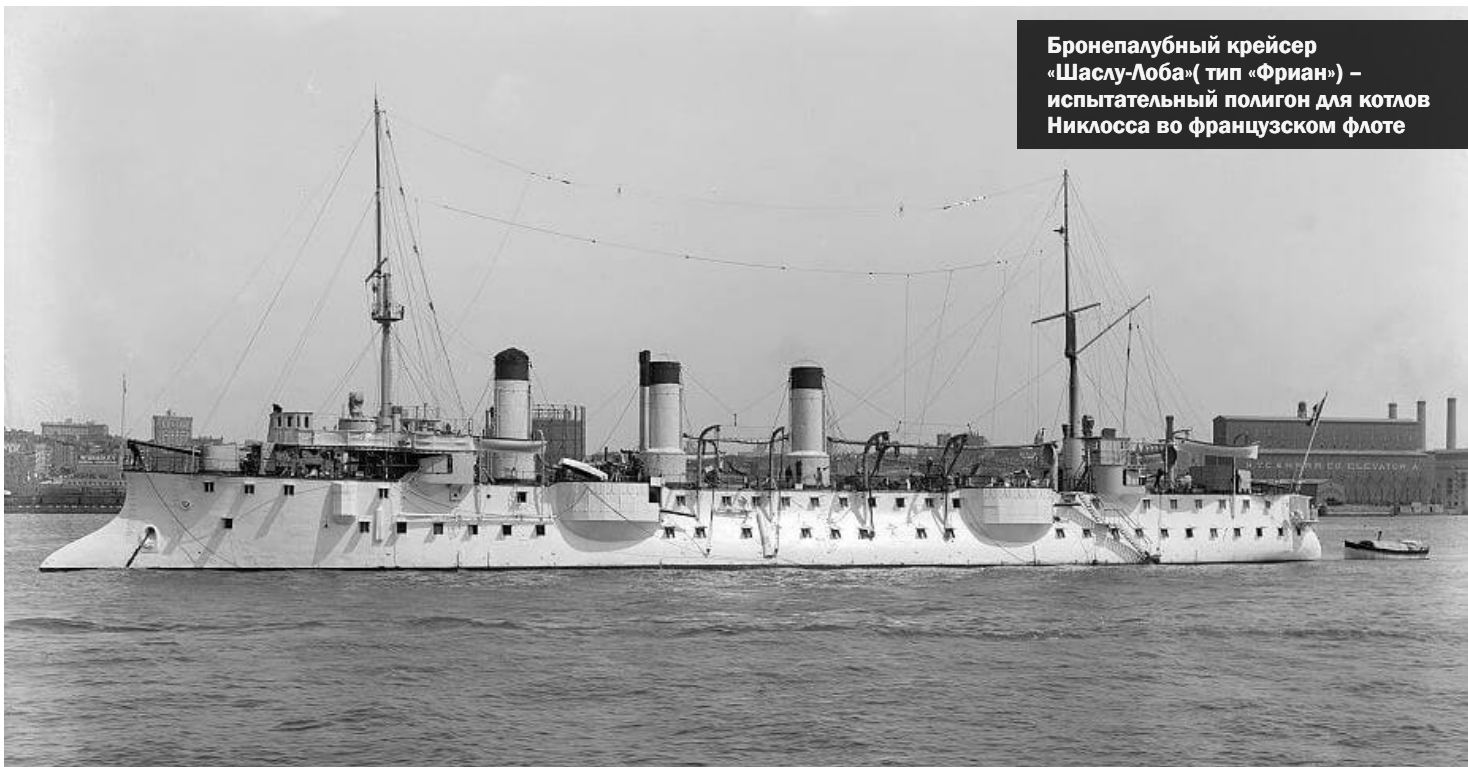
остальном же с торцов на них одевались литые короба из чугуна аналогично принципиальной схеме конкурента – Бельвиля. Но трубки крепились механически, с помощью специальных зажимов, что давало котлам Никлосса неоспоримое преимущество – дефектные трубки можно было менять поштучно, не останавливая работу котла! Причем более теплонапряженные нижние трубки котла были абсолютно взаимозаменяемы с верхними, что давало серьезное преимущество в экономии на ремонтных работах.

Впервые котлы Никлосса были испыта-

Линкор «Кайзер» - вероятный противник французских дредноутов



Бронепалубный крейсер
«Шаслу-Лоба» (тип «Фриан») –
испытательный полигон для котлов
Никлосса во французском флоте



ны на крейсерах типа «Фриан» (но это не тот «Фриан», который известен по игре World of Warships) и в целом получили положительное заключение командиров. Также были проведены работы по пробной замене трубок силами экипажа без привлечения заводских рабочих, общее время работ на одном котле уложилось в рекордные 8 часов. В итоге котлы Бельвиля получили весьма серьезного соперника, но последующая эксплуатация выявила ряд серьезных недостатков, обусловленных как раз их конструкцией.

Главным недостатком котлов Никлосса стала нестабильная циркуляция, что приводило к перегреву и обрыву труб теплообменной части, но и тут конкурентное преимущество простоты замены обернулось в недостаток. Малейший перекос от тепловых напряжений приводил к протеканию воды в топку котла, да и извлечь потом трубку из короба было делом непростым. Предохранительные скобы часто ломались, трубы заклинивало и обламывало в коробах при попытках их извлечь, приходилось натурально их высверливать. Нельзя сказать, что эти недостатки целиком можно списать на

неудачную конструкцию, скорее это была совокупность факторов – низкое качество литья чугуна в сложные формы, общий недостаточный уровень водоподготовки. Опреснители были несовершенны, и попадание морской воды в котел приводило к заносу зазоров отложениями солей, и трубки прикипали намертво. Хотя, если быть справедливым, утверждения о лучшей экономичности котлов Никлосса по сравнению с котлами Бельвиля оказались далеки от истины.

В целом при равных характеристиках котлы Бельвиля показали себя более надежными (хотя качество чугунных коробов и здесь вызывало ряд проблем) и требовали меньше усилий от обслуживающего персонала.

На линкорах типа «Курбэ» котлы Никлосса были установлены только на головном корабле, они были заменены на улучшенные котлы Бельвиля в ходе модернизации в 1927-1931 годах, а часть

Линкор «Курбэ» в 1914 году

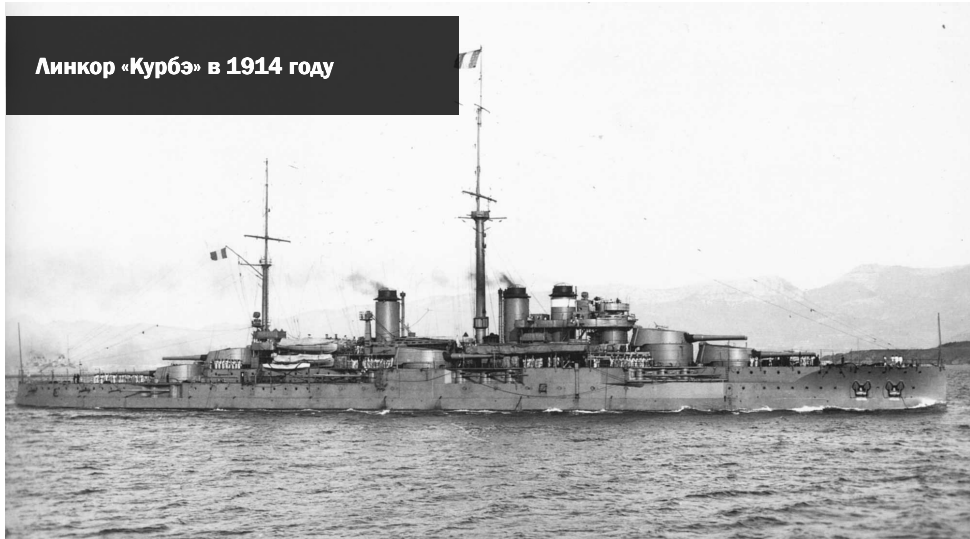
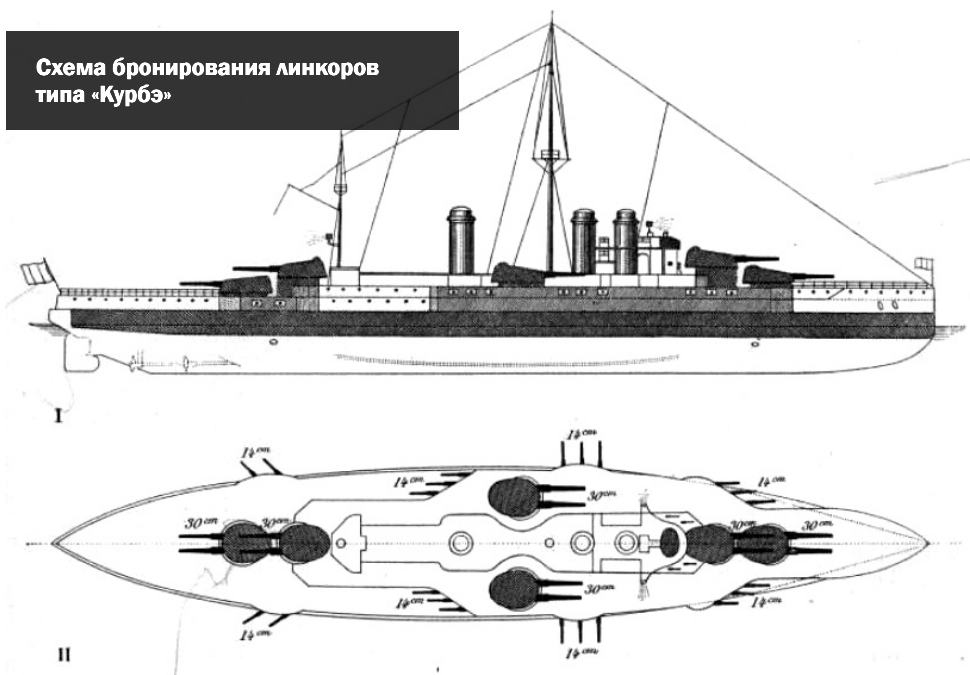


Схема бронирования линкоров
типа «Курбэ»





Японский линкор «Кавачи» по большинству показателей уступал «Курбэ»

котельных были переведены на нефтяное отопление котлами Дю Тампля. В то же время, будем объективны, данных о том, что котлы Никлосса сказались на боевых возможностях линкора «Курбэ», нам найти не удалось.

За 20 лет корабельная энергетика успела уйти в сторону нефти, и секционные котлы оказались невостребованы, изначальные преимущества обернулись уже против них – увеличить площадь нагрева оказалось технически невозможно при сохранении габаритных характеристик. «Маятник» качнулся в сторону трехколлекторных котлов, которые окончательно вытеснили секционные вместе с углем в качестве топлива.

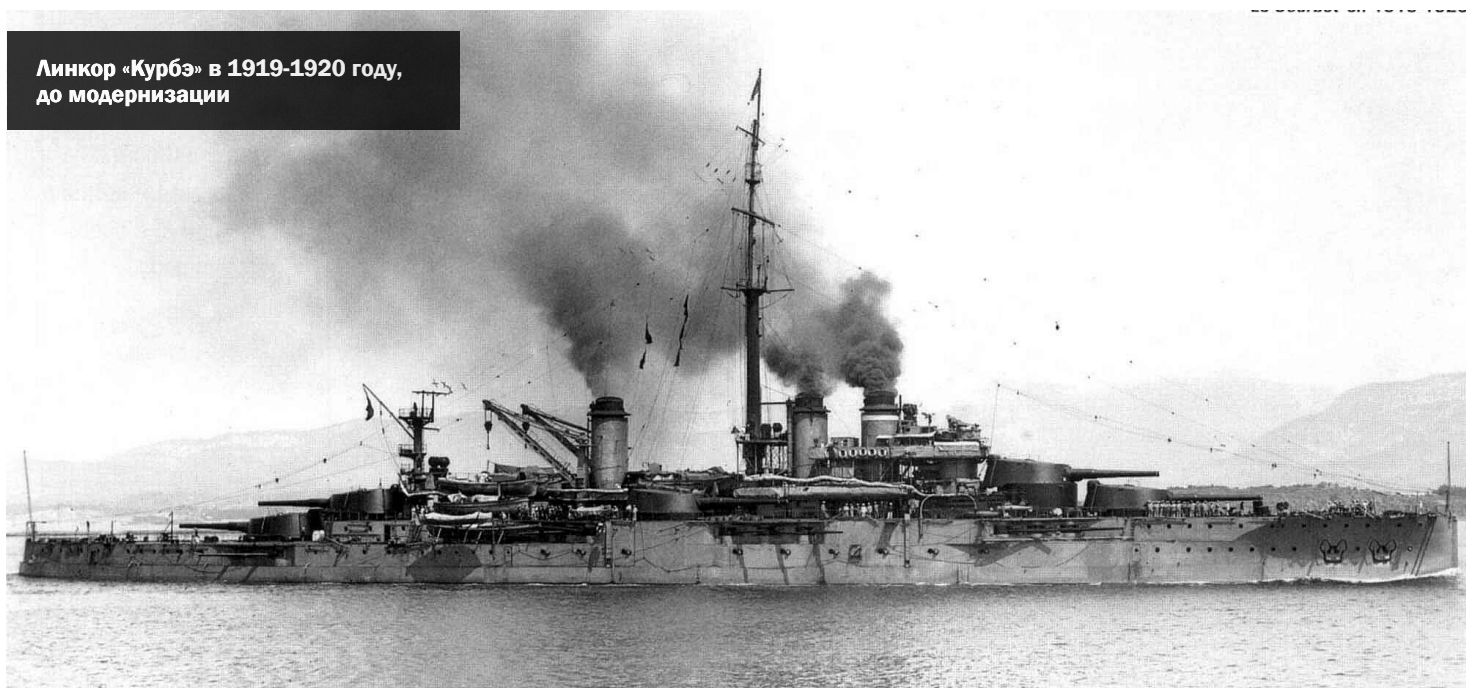
К недостаткам энергетической установки первых французских дредноутов эксперты относят размещение всех турбин в одном отсеке, что можно считать неудачным решением с точки зрения живучести корабля. В то же время ГЭУ была достаточно мощной, ее суммарная мощность составляла 28 000 л.с. (неплохие показатели), что позволило линкорам уверенно развивать скорость хода в 21 узел. Есть данные, что после испытаний «Жан Бар» мог развить скорость 22,6 узла – неплохой результат для первого французского дредноута.

В сравнении с «одноклассниками» видно, что по мощности ГЭУ «Курбэ» уступал только «Кайзеру», «Данте Алигьери» и русскому «Севастополю», однако только итальянский и русский линкоры превосходили «француза» по скорости хода (по крайней мере, на «бумаге»). Так что можно отметить (в шутку), что «концепция быстроходных французских линкоров», которая реализована в игре World of Warships, в некотором роде имеет под собой основания. К сожалению, линкоры типа «Курбэ» на практике сложно было назвать «хорошими ходоками» – конструктивный дифферент на нос из-за веса двух линейно-возвышенных башен приводил к заливанию носовой палубы на высокой скорости и при волнении.

А вот чем не мог похвастаться «Курбэ», так это своим бронированием. При толщине главного броневоего пояса в 270 мм он уступал почти всем иностранным «одноклассникам» (кроме русского «Севастополя»), среди которых особенно



Русский линкор «Севастополь» по мощи бортового залпа и другим параметрам существенно превосходил «Курбэ»



Линкор «Курбэ» в 1919-1920 году, до модернизации

выделялись немецкий «Кайзер» (350 мм) и японский «Кавачи» (300 мм). Положение дел несколько исправлял достаточно толстый каземат с толщиной брони 180 мм, хорошо защищенные башни главного калибра (передние стенки – 320 мм), хорошо защищенные башни главного калибра (передние стенки – 320 мм), но с появлением сверхдредноутов и мощных 305-381-мм орудий такая защита уже не могла считаться достаточной. А пока от системы бронирования французских дредноутов типа «Курбэ» перейдем к особенностям их вооружения.

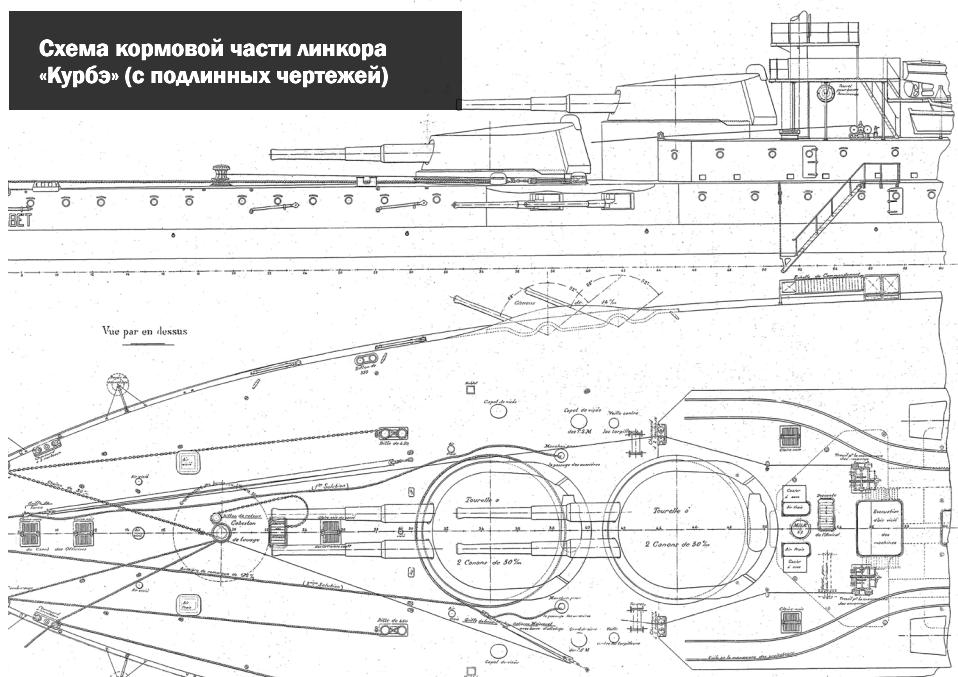
В качестве главного калибра французские линкоры получили двенадцать 305-мм орудий, размещенных в шести башнях. Отметим, что в отличие от первых немецких и японских дредноутов, на «французах» башни ГК были размещены более оптимально (хотя и сохранили подобие «французского ромба») – по две в носовой и кормовой оконечностях и две по бортам. Это позволило кораблям иметь десятиорудийный бортовой залп и достаточно мощные залпы по носу и корме (по 8 орудий), хоть и в ограниченном секторе. Такое размещение орудий ГК выгодно отличает «Курбэ» от первых дредноутов («Дредноут», «Нассау», «Мичиган», «Кавачи» – по 8 орудий в бортовом залпе), однако вводимые в строй в 1912-1913 годах иностранные линкоры-дредноуты уже вполне могли «позволить себе» бортовой залп из 10 орудий главного калибра («Колоссус», «Кайзер»), пусть и не в большом секторе и за счет ослабления артиллерийского огня в носовом / кормовом секторе. Но ведь новые американские, итальянские, русские и австро-венгерские дредноуты обеспечивали полный бортовой залп из 12 орудий, и с этим уже приходилось считаться, тем более что три последних представителя имели уже трехорудийные башни главного калибра!

На первый взгляд может показаться, что десять орудий ГК или двенадцать – не слишком большая разница. Но, как показал анализ, проведенный на одном из Интернет-ресурсов (Военное обозрение / Флот) на деле двенадцать орудий давали кораблю известное преимущество, согласимся с этим, особенно если линкоры имели трехорудийные башни.

Ведь действительно, в первое десятилетие XX века считалось, что для эффективной пристрелки требуется вести огонь не менее чем четырехорудийными залпами. Соответственно там, где тот же «Курбэ» (линкор с 8 орудиями ГК в бортовом залпе) мог дать два четырехорудийных залпа, линкоры «Колоссус», «Кайзер» – два пятиорудийных, линкоры с трехорудийными башнями («Севастополь», «Данте Алигери», «Вирибус Унитас») способны были давать три четырехорудийных залпа.

Существовала также такая практика как пристрелка уступом – когда линкор давал четырехорудийный залп и тут же, не дожидаясь его падения, еще один (с поправкой на дальность, скажем, в 500 м) Соответственно главный артиллерист получал возможность оценить падения сразу двух своих залпов относительно вражеского корабля и быстрее скорректировать прицел орудий. Разница между 8 и 10 орудиями на корабле не слишком существенна, так как линкор с 10 орудиями ГК в бортовом залпе мог давать вместо четырехорудийных – пятиорудийные залпы, которые легче было наблюдать, но и только. В то же время линкоры с трехорудийными башнями ГК имели возможность пристреливаться двойным уступом

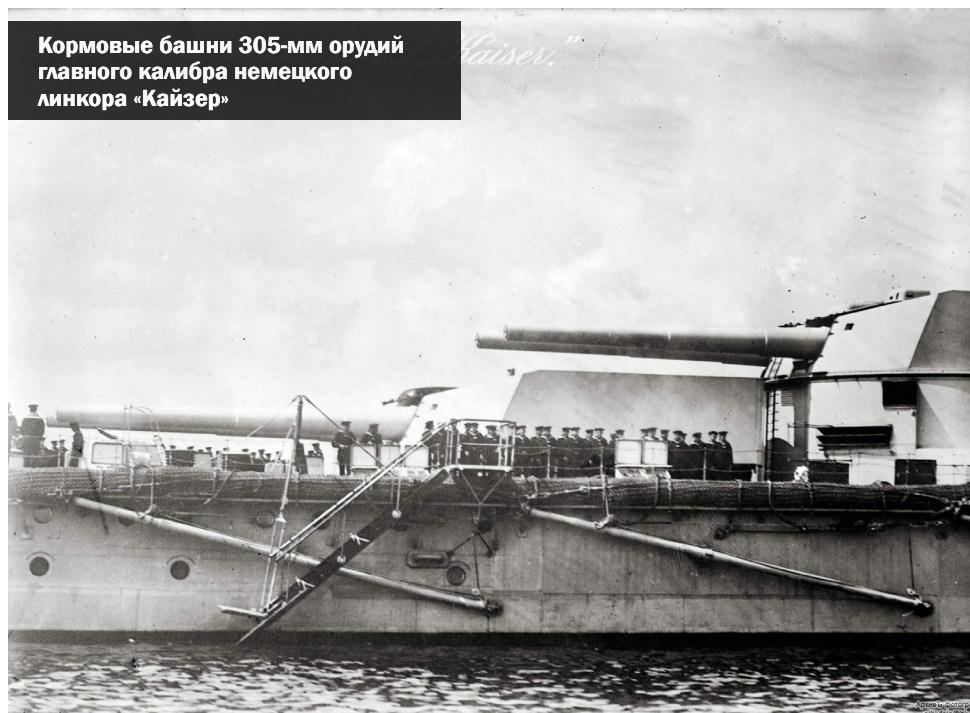
Схема кормовой части линкора «Курбэ» (с подлинных чертежей)



Линкор «Париж» на Мальте, 1920 год



Кормовые башни 305-мм орудий главного калибра немецкого линкора «Кайзер»





Австро-венгерский линкор «Сент-Иштван» - потенциальный противник линкоров типа «Курбэ»

– тремя четырехорудийными залпами, что существенно облегчало корректировку огня. Понятно, какие преимущества дает кораблю быстрая пристрелка. Но, к счастью, линкорам «Курбэ» не довелось в годы своей молодости «посостязаться» в огневом противоборстве с линкорами, оснащенными трехорудийными башнями, так что наши предположения пусть и останутся предположениями.

Основным недостатком вооружения первых французских дредноутов была ориентация на ведение артиллерийского боя на сравнительно небольшой дистанции – до 13 500 м (около 72 кабельтовых). Именно на такую дистанцию артиллерия ГК линкоров «Курбэ» могла вести огонь ввиду ограниченного угла возвышения орудий (12 градусов) и применения несовершенных дальномеров с базой 2,57 м. Как показал опыт боевых действий в годы Первой мировой, этого

уже было недостаточно.

А вот средняя артиллерия «Курбэ» могла считаться самой сильной из сравниваемых кораблей. Только американский «Вайоминг» с двадцатью одним 127-мм орудием противоминной батареи (по сути – 20) и итальянский «Данте Алигьери» с двадцатью 120-мм орудиями могли соперничать с линкорами типа «Курбэ», которые несли двадцать два 138,6-мм орудия в своих казематах и батареях. Эксперты отмечают, что низкое расположение казематов не позволяло «Курбэ» эффективно вести огонь из 138,6-мм орудий в плохую погоду и при сильном волнении, однако этот недостаток был свойственен всем сравниваемым дредноутам. Даже 120-мм пушки «Данте Алигьери», размещенные в двухорудийных башнях, заливались водой, так что в этом отношении можно считать, что все корабли были в равных условиях.

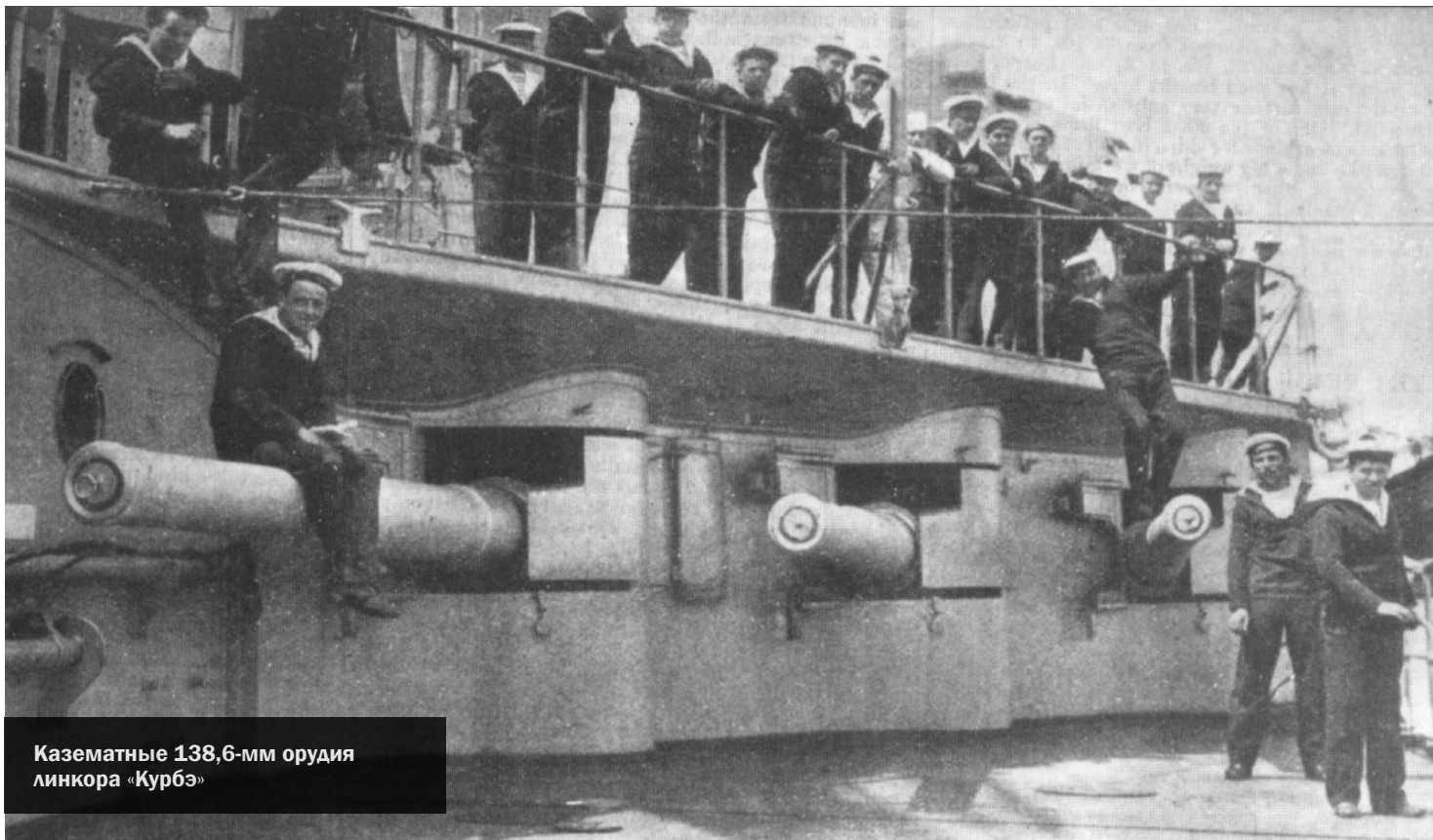
В чем проигрывали французские линкоры типа «Курбэ» большинству «одноклассников», так это в дальности плавания. Запас топлива составлял 906 т угля при нормальном водоизмещении и 2 700 т при полном водоизмещении. Это позволяло обеспечить дальность плавания 10-узловым ходом в 4 200 миль, а на полном ходу (20 узлов) – 1 140 миль. На этом фоне дальность плавания «Колоссуса» в 6 680 миль (10 узлов), «Кайзера» – 7 900 миль (12 узлов) и «Вайоминга» – 6 860 миль (10 узлов) можно считать просто потрясающей! Дальность японского «Кавачи» была определена в 2 700 миль, но это для скорости почти полного хода (18 узлов), и если перевести эти цифры к скорости экономического хода – превосходство почти в 2 раза (запас угля 1 100 т и 176 т нефти).

Видимо, как и в случае с итальянским линкором «Рома», построенным почти на 30 лет позже (журнал «Navygaming» № 2 / 2018), такое подавляющее превосходство обосновывалось задачами, которые должны были решать французские линкоры. Для линкоров типа «Курбэ», судя по всему, главной операционной зоной было выбрано Средиземное море и Атлантика вблизи территории Франции. Интересно, что примерно такие же расчеты были заложены и в остальные линкоры из нашей «группы сравнения». Австро-венгерский «Вирибус Унитас» имел дальность плавания те же 4 200 миль (10 узлов), что и «Француз» – вполне подходит для действий в Адриатике и Средиземноморье. Русский линкор «Севастополь» с дальностью 3 500 миль (13 узлов) мог вполне свободно действовать на Балтике. Здесь можно сделать вывод о том, что французские линкоры создавались для конкретного ТВД и вряд ли чувствовали себя уверенно где-то вдали от родных берегов.

В итоге в проекте «Курбэ», по мнению экспертов, французским проектировщикам и инженерам удалось создать, конечно, не идеальный линкор, но достаточно удачный корабль, без критических

Трехорудийные башни итальянского линкора «Данте Алигьери» позволили превзойти французские дредноуты по мощи бортового залпа.





Казематные 138,6-мм орудия линкора «Курбэ»

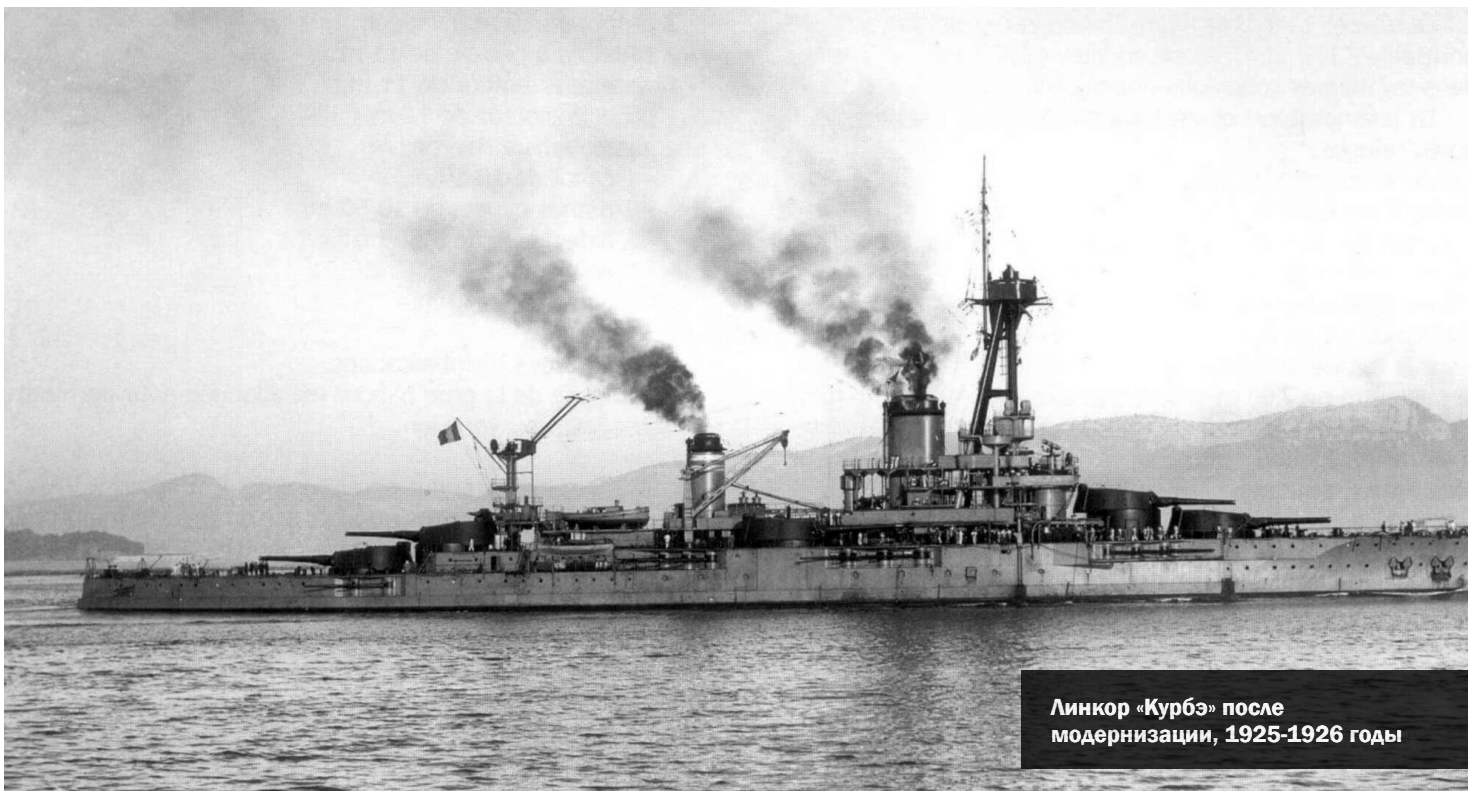
недостатков, соответствующий достигнутому уровню французского военного кораблестроения. Последующие модернизации, проведенные в межвоенный период, продлили жизнь этим кораблям, хотя и не смогли существенно повысить их боевой потенциал. Но, несмотря на это, французские дредноуты «пережили», за редким исключением, всех своих «одноклассников». Действительно, из рассматриваемого нами списка только русские «севастополи» да американские «вайоминги» вместе с дредноутами типа «Курбэ» в том или ином виде пережили

Вторую мировую. Как такой корабль не назвать «удачным»!

Итак, подведем итоги. Первые французские дредноуты были не идеальными, но вполне отвечающими требованиям времени. Кому то из читателей – игроков World of Warships может показаться, что линейный корабль «Курбэ» скучен, слаб и не интересен в игре, не позволяет «нагибать» противников и доставляет удовольствие от игры на нем. И, значит, посвящать ему целый выпуск журнала неразумно, и читать о нем не стоит. По нашему мнению, это неверный подход,

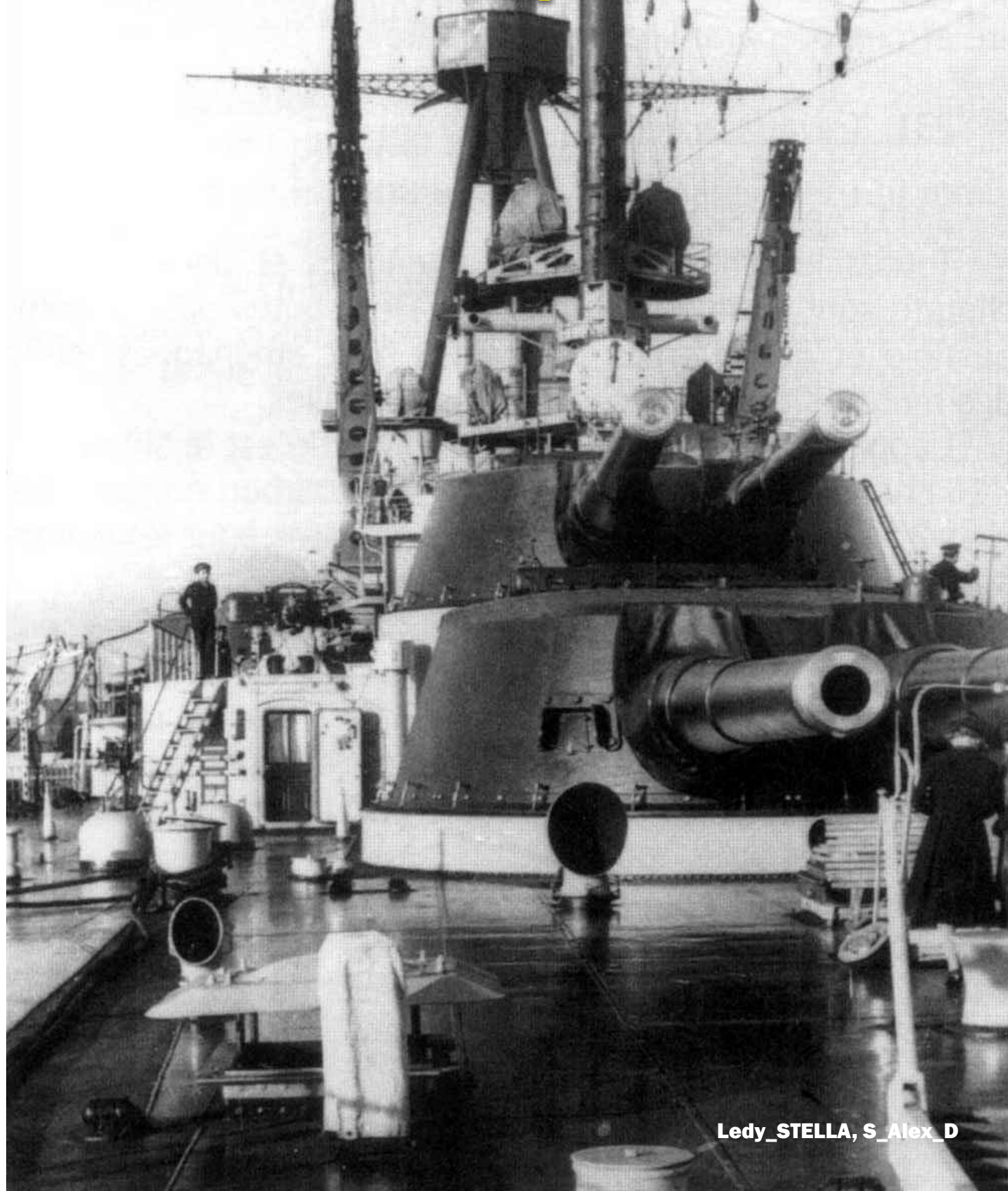
необходимо понимать и помнить – без «Курбэ» (4 лвл) затем не было бы «Бретани» (5 лвл). А без них не было бы всеми любимых «Дюнкерка», «Жан Бара» и «Эльзаса». Сила всегда в памяти, в традициях, в истории развития.

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



Линкор «Курбэ» после модернизации, 1925-1926 годы

Главный калибр французских дредноутов – последний довод «королей»?



Ledy_STELLA, S_Alex_D

История создания линейных кораблей и последующего развития французских дредноутов тесно связана, как это и должно быть, с общей историей страны, целями политиков у власти и состоянием экономики. Отметим, что еще в 1904 году во Франции предлагалось строительство кораблей по принципу «all-big-gun battleships», то есть дредноутов, но, как мы уже выяснили, предложения основывались на постройке кораблей двух типов – или с двадцатью 240-мм орудиями, или с шестнадцатью 274-мм.

Однако французы не пошли на такой радикальный шаг и в итоге ограничились строительством серии из шести кораблей типа «Дантон» (финансовая программа 1906 бюджетного года). Стоимость каждого эскадренного броненосца типа «Дантон» составила около 55 млн. франков, для сравнения, стоимость линкора «Курбэ» обошлась Франции в 57 696 270 франков, то есть стоимость дредноута оказалась всего на 2 млн. франков больше, чем стоимость постройки «недодредноута».

Стоимость «дантонов», как мы видим, была сопоставима со стоимостью «Курбэ», но надо отдать должное их артиллерии. Двенадцать башенных 240-мм орудий, способных каждую минуту выпустить по два 220-кг снаряда на дальность до 13 км, не уступали 305-мм пушкам, делавшим один выстрел в минуту. А в 1918 году, после увеличения углов возвышения и установки новых строенных дальномеров с базой в 3,66 м, дальность стрельбы достигла 18 км, что сделало 240-мм пушки «дантонов» в тот момент самыми дальнобойными во французском флоте. Но, как бы ни было, «дантоны» это не «дредноуты».

История знает хороший пример, когда додредноуты «поучаствовали» в бою своих младших собратьев, и ничем хорошим это для них не кончилось. В данном случае мы имеем в виду решение Р.Шеера включить в состав Флота Открытого моря для участия в генеральном сражении с Гранд Флитом 2-ю эскадру контр-адмирала Мауве, состоящей из шести броненосцев (типа «Дойчланд» (пять) и «Брауншвейг» (один)). На вооружении этих броненосцев находилось по 14-170-мм орудий, и, несмотря на то, что большинство из них размещалось в казематах, они могли вести огонь до 14 500 м, причем со скорострельностью 4 выстрела в минуту (вес снаряда – 64 кг). Неплохой результат, но в борьбе с дредноутами и сверхдредноутами британского флота это не принесло результата.

Информация о том, что в Италии в 1909 году началось строительство линкора «Данте Алигьери» с 12 305-мм орудиями, еще через два года – трех линкоров типа «Джулио Чезаре» с 13 305-мм орудиями, а на австро-венгерских верфях в 1910 году заложили первые два линкора типа «Вирибус Унитас» с 12 305-мм орудиями, окончательно склонила выбор к 305-мм калибру.

Итак, французы в 1907 году начинают проектирование новых линкоров – будущих дредноутов типа «Курбэ» с двенадцатью 305-мм орудиями главного калибра Mle. 1906/10 с длиной ствола 45 калибров.

При угле возвышения 23° эти орудия могли послать снаряд весом 432 кг (по другим данным – 428 кг бронебойный снаряд) на дальность 23,6 км (26 км). Но двухорудийные башенные артиллерийские установки на линкорах типа «Кур-

Линкор «Вернь» (тип «Дантон»), оказался только чуть дешевле линкоров типа «Курбэ»



Линкоры типа «Дантон» славились своими бортовыми 240-мм орудиями



Немецкий броненосец «Эльзас» (тип «Брауншвейг») не получил возможности проверить эффективность своих 170-мм орудий



бэ» имели первоначально угол возвышения 12°. При таком угле возвышения дальность стрельбы не превышала 13,5 км. А вот для фугасного снаряда HE Model 1916 весом 351 кг дальность стрельбы при угле возвышения всего 12 градусов составляла уже 16 700 м. Скорострельность артиллерийских установок главного калибра составляла 1,5 выстрела в минуту (по другим данным – 2 выстрела в

минуту, цикл стрельбы официально определялся в 28 секунд). Горизонтальное наведение башен осуществлялось электрогидравлическим приводом системы Дженни.

Вес ствола составлял 54,7 т, вес башни – 561 т (включая 234 т вращавшейся брони). Общий вес одной двухорудийной 305-мм башенной артиллерийской установки равнялся 970 т.

Линкор «Данте Алигьери» - первый дредноут итальянского флота



Орудия образца 1906/1910 годов были дальнейшей модернизацией орудий образца 1906 года, которые до этого устанавливались на «дантоны». Отличие орудия от предшественника было в применении нового поршневого затвора системы Велина (ручной или электрический) вместо затвора манзовского типа.

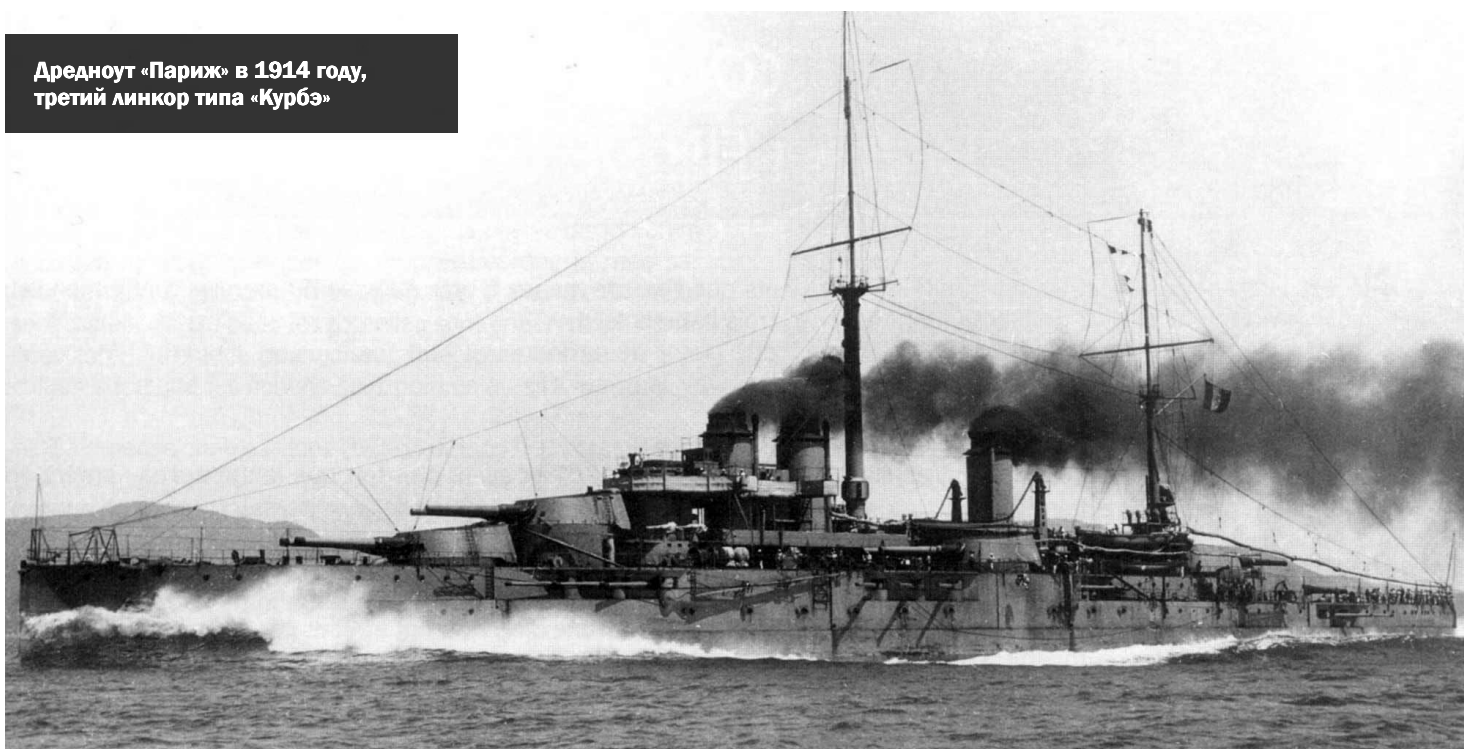
Конструкция ствола была сборной и достаточно сложной, похожей на другие французские тяжелые орудия. Новые 305-мм/45 орудия имели более легкую конструкцию, но при этом более прочную казенную часть, чем предыдущие орудия 305-мм/40.

Проблемой поршневых затворов первого поколения была невозможность быстрого открывания-закрывания, что не соответствовало скорострельным патронным системам. Короткий одноходовой затвор не обеспечивал идеальной obturation, удлиненный же поршень такого затвора предполагал дополнительную операцию в момент открывания, хотя был абсолютно надежен с точки зрения пол-

Линкор «Курбэ» в 1935 году



Дредноут «Париж» в 1914 году, третий линкор типа «Курбэ»



ной обтюрации – по такому принципу был устроен замок Розенберга, использовавшего наработки шведского изобретателя Велена.

Новая конструкция орудия отличалась наличием нарезки двух и более диаметров. Что позволило сделать поршень сравнительно коротким и легким, сократить угол его поворота вокруг своей оси, упростить выход из казенника и отвод в сторону (качение), что положительно сказывалось на скорости запираания и отпирания канала ствола.

Двухорудийная башенная установка состояла из неподвижной и вращающейся частей. Неподвижная часть включала в себя жесткий барабан и центрующий штырь; вращающаяся – стол башни с подачной трубой. То есть башни на линкорах типа «Курбэ» были созданы по британским образцам, с поднятыми в боевое отделение подъемниками.

Корпус установки имел одно основное отличие от предыдущих установок. Горизонтальные балки вращающегося стола располагались в его конической части, то есть находились ниже, чем обычно, что позволило значительно уменьшить высоту башни.

Вместо традиционных горизонтальных катков под вращающимся столом было предложено использовать шары. Впервые эту идею предложили инженеры Общества Франко-Русских заводов в конкурсном проекте 305-мм башенных установок в 1907 году. В Европе уже делались попытки применить шары при таких нагрузках, но завод «Шкода» потерпел неудачу. Это произошло из-за несоответствия стали шаров и стали погона.

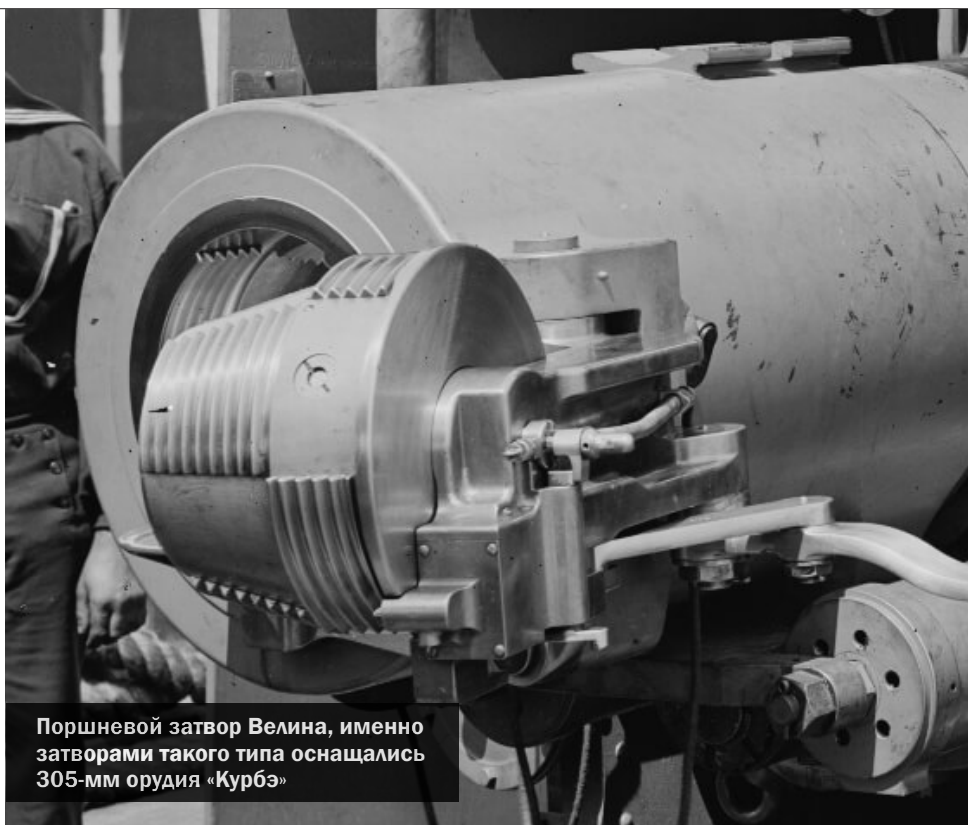
Испытания шаров и погон производились нагрузкой 30 т. Шар при этом пружинил, но остаточных деформаций не наблюдалось, не оставалось отпечатков и на погоне. Эти шары (144 шт.) расположили внутри разборного обода, который для облегчения вращения перемещался вместе с шарами на добавочных подшипниках.

В устройство вертикальных катков боевого штыря вводились отвергнутые когда-то пружины. Они были рассчитаны на крен до 8°. При выстреле пружины сдавали, и усилие передавалось наружному погону через внутренний. Оси катков снабжались дополнительными шариками, и вся конструкция обеспечивала осмотр и замену катков без использования винтовых домкратов.

В отличие от британских башен, в которых использовалась гидравлическая энергия, в башнях французской конструкции использовалось электричество, как и в модели 1906 года. Вертикальное наведение стволов могло быть независимым или общим. Подъемные двигатели были рассчитаны на работу с углом крена до 5 градусов.

Станки для 305 мм орудий Mle. 1906/10 конструировались на базе таких же станков для орудий 305-мм/40 Model 1893-96, но с дополнительными требованиями: штоки компрессоров должны быть выдвижными (чтобы их рабочие поверхности лишь во время отката подвергались опасности попадания осколков); возможность замены орудия с обоймой, не вынимая всей качающейся части. Эти требования были выполнены, причем во втором пункте использовали технические решения, лежавшие в основе конструкции английских станков.

В результате новый станок рассчитывался на силу отдачи при начальной



Поршневой затвор Велена, именно затворами такого типа оснащались 305-мм орудия «Курбэ»



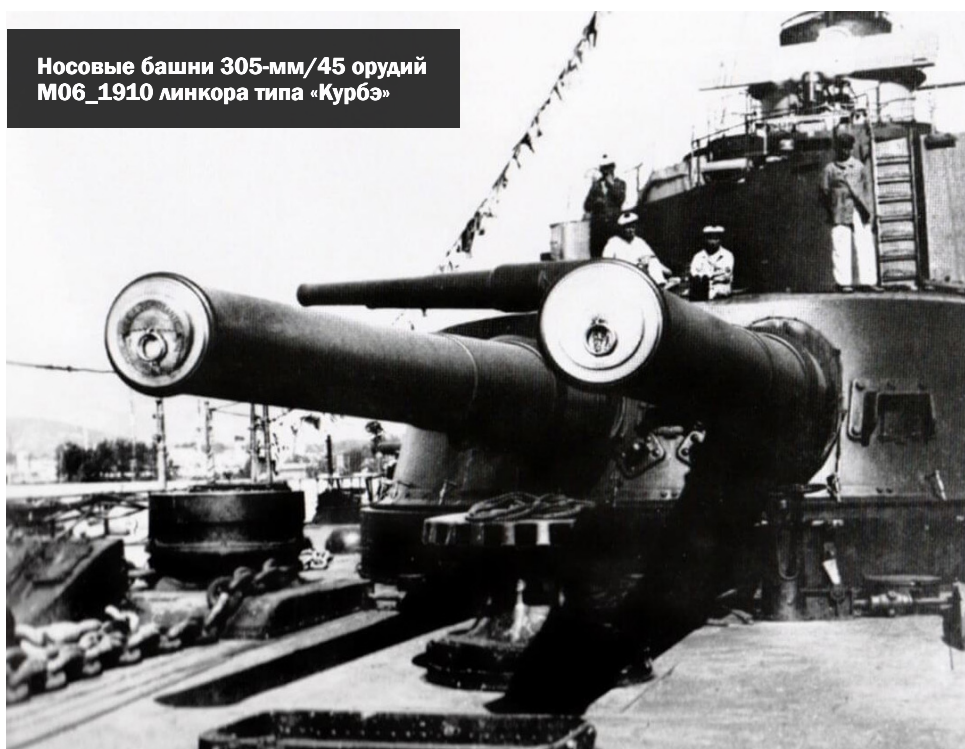
Казенная часть французского 305-мм орудия M06_1910

Сравнение ТТХ 305-мм орудий дредноутов, построенных одновременно с линкорами типа «Курбэ»

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

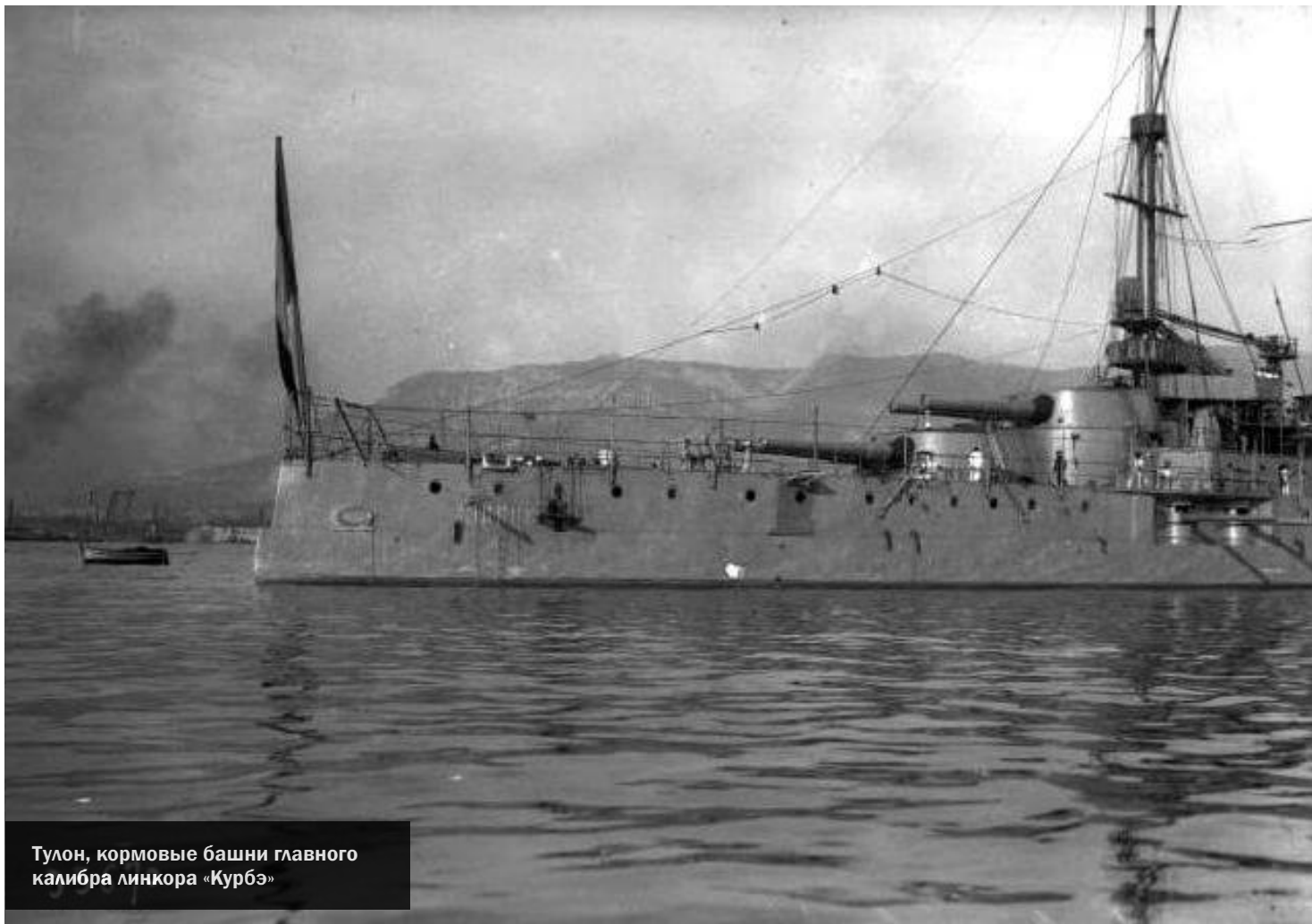
Тип орудия, корабль	Вес снаряда, кг	Вес ВВ, кг	Вес залпа	Живучесть ствола	Вес башни, т	Б/к, на ствол
305-мм/45 Model 1906/1910, «Курбэ»	APC = 428,35 HE = 351	16,46	4283,5	300	561	100
305-мм/50 Mark XII, «Колоссус»	APC = 386 HE = 386	12,4 48,3	3860	75-80	540	100
305-мм/50 SK L/50, «Кайзер»	APC = 405,5 HE = 405,9	11,5 26,4	4055	200	549	86
305-мм/50 Mark 7, «Вайоминг», США	APC = 394,6 Common = 394,6 HC = 335,7	11,3 23,7 26,4	4735,2	200	491	100
305-мм/46 Model 1909, «Данте Алигьери»	APC = 452	-	5424	-	645	-
305-мм/45 K10 «Вирибус Унитас»	APC = 450 Common = 450	4 26,7	5400	200	680 - 690	82
305-мм/50 обр.1907, «Севастополь»	APC = 470,9 HE = 470,9 Shrapnel = 331,7	12,96 61,5 3,07	5650,8	400	780	100
305-мм/50 Vickers, «Кавачи», Япония	APC = 386	-	3088	-	-	-

**Носовые башни 305-мм/45 орудий
M06_1910 линкора типа «Курбэ»**

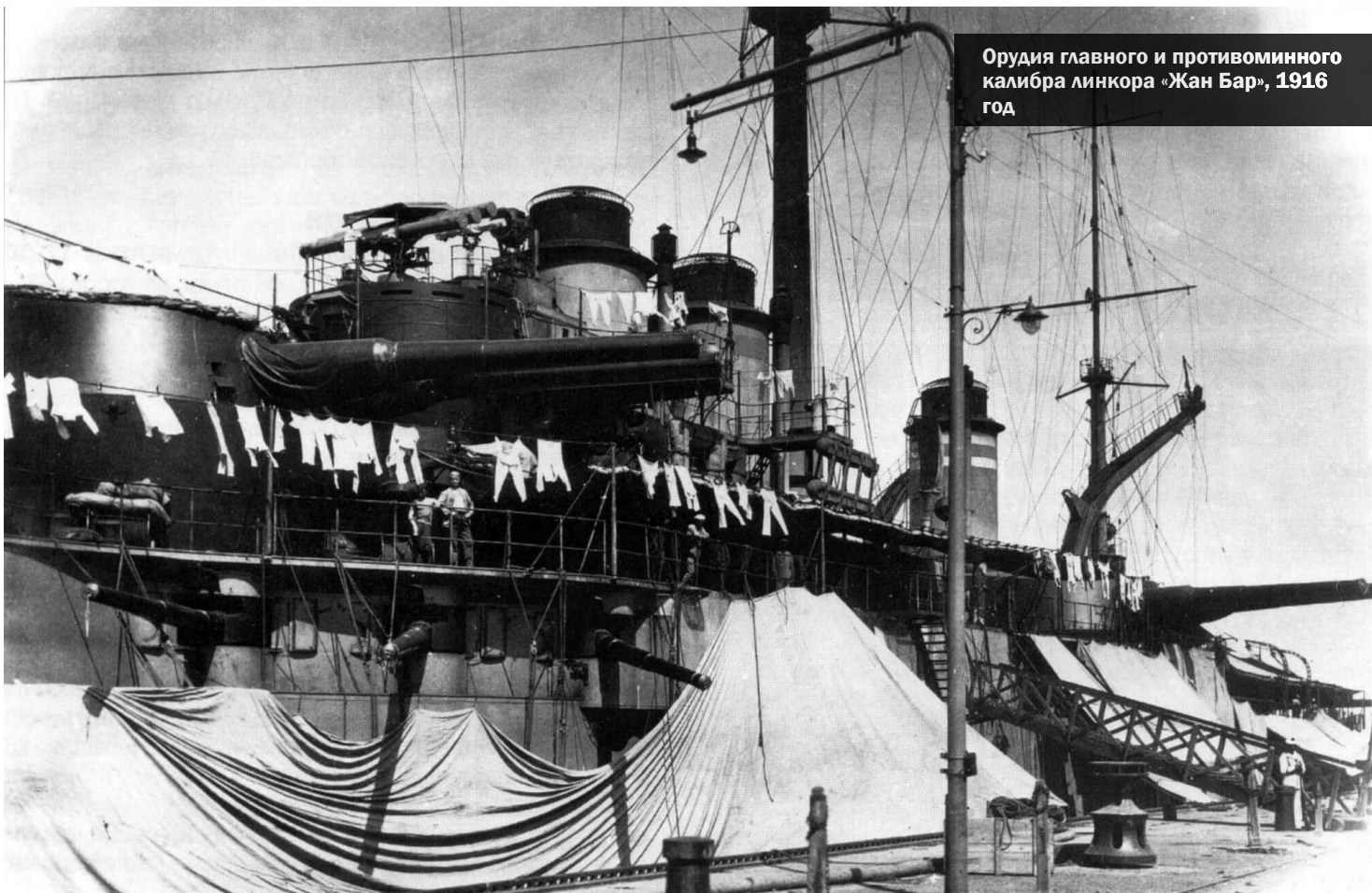


скорости снаряда 798 м/с (массой 432 кг, заряда – 154 кг) и давление пороховых газов в 3 000 атм. В положении наката ось цапф орудий располагалась в общем центре массы всей качающейся системы, что значительно облегчало вертикальное наведение. При откате цилиндры тормозов, приемника и шток накатника оставались неподвижными, в то время как шток тормоза отката, шток приемника и цилиндр накатника перемещались с орудием. При этом сжимался воздух в цилиндре накатника, а рабочая жидкость перегонялась из задней полости цилиндров тормозов отката в переднюю через кольцевое отверстие переменного сечения, образуемое контрштоком тормоза отката. Тем самым поглощалась энергия отката. При этом станок обладал большей, чем у предшествующих конструкций, скоростью наката, что повышало скорострельность. Кроме того, неоспоримым преимуществом нового станка была простота разборки как отдельных его частей, так и станка в целом.

Вертикальное и горизонтальное наведение производилось с помощью электродвигателей. В первом случае вращение передавалось на зубчатый обод, связанный с качающейся частью станка, а во



Тулон, кормовые башни главного калибра линкора «Курбэ»



Орудия главного и противоминного калибра линкора «Жан Бар», 1916 год

Кормовые башни главного калибра
линкора «Париж», 1939 год

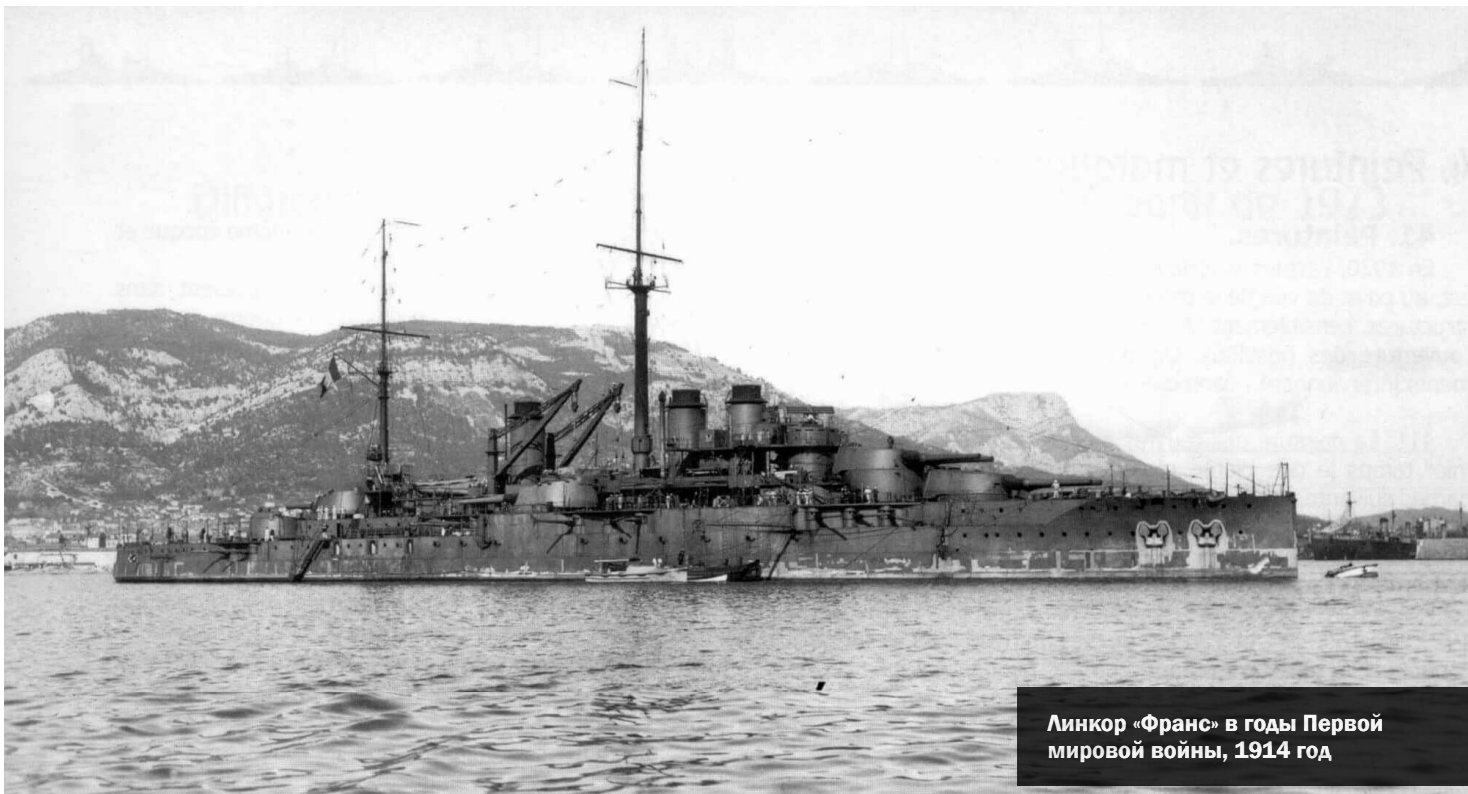


Таблица 2

**Сравнение данных по расчетному бронепробитию
305-мм орудий линкоров типа «Курбэ» и его современников**

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

Дистанция, м	Курбэ	Колоссус	Кайзер	Вайоминг	Вирибус Унитас	Севастополь
5 490				442		
6 000	390				475	
8 230				373		
9 144		284				352
10 000			345			
11 000	279			312		
12 000			305			
12 800			254			
15 000			229			
18 290						207
19 100					173	
27 430						127



Линкор «Франс» в годы Первой мировой войны, 1914 год

втором – на цевочный обод, установленный снаружи подачной трубы. Характерной особенностью новых установок было применение универсальных регуляторов скорости вращения, так называемых «муфт Дженни».

«Муфта Дженни» позволяла не только плавно менять скорость вращения исполнительного механизма при постоянной скорости вращения электродвигателя, но также останавливать исполнительный механизм и менять направление его вращения. Конструктивно она представляла собой гидравлический механизм, состоящий из двух частей, разделенных распределительным диском. Одна из частей, соединенная с электродвигателем, служила насосом, а другая, соединенная с исполнительным механизмом, – гидромотором. Распределительный диск был устроен таким образом, что от его наклона зависели скорость и направление вращения выходного вала при постоянной скорости и направлении вращения входного вала. Кроме того, муфта Дженни действовала еще как эластичный и, вместе с тем, надежный тормоз, что позволяло почти моментально, без удара менять направление вращения выходного вала, идущее с большой скоростью.

За счет такого решения наведение по высоте для 305-мм/45 орудий Модели 1906-1910 осуществлялось с двадцатью скоростями выбора. Было возможно и ручное наведение всего одним членом экипажа, которое обеспечивало подъем ствола со скоростью 0,5 градуса в секунду. Для наведения по горизонту с помощью электромотора Дженни так же можно было осуществлять выбор скорости, но для ручного наведения требовалось шесть членов экипажа, при этом обеспечивалась скорость наведения до 1,5 градусов в секунду.

Зарядный погреб располагался в верхней части подбашенного отделения, снарядный – в нижней. Для подачи в башню снаряды в погребках кранами грузились в подвесные тележки, доставлявшие их на подготовительный стол. Оттуда они ска-

тывались в питатели снарядной платформы и загружались в нижние зарядники, поднимавшие снаряды в перегрузочное отделение. Полузаряды вручную загружались в свои питатели, затем в зарядники и подавались в перегрузочное отделение, где и те, и другие при помощи цепных досылателей перегружались в верхние зарядники, доставлявшие их непосредственно в башню к орудиям.

Подобное разделение подачи на два этапа позволяло в процессе стрельбы иметь запас снарядов и полузарядов в

перегрузочном отделении, откуда их доставка к орудиям требовала меньше времени (соответственно, возрастала скорострельность), то есть при начале цикла заряжания боеприпасы уже находились в непосредственной близости от боевого отделения. Для обеспечения последовательности процесса заряжания использовалась так называемая система «взаимной замкнутости» – электро-механическая блокировка операций. Так подача боеприпасов в башню верхними зарядниками могла осуществляться лишь

Схема бронирования башни главного калибра линкора типа «Курбэ» (с подлинных чертежей)

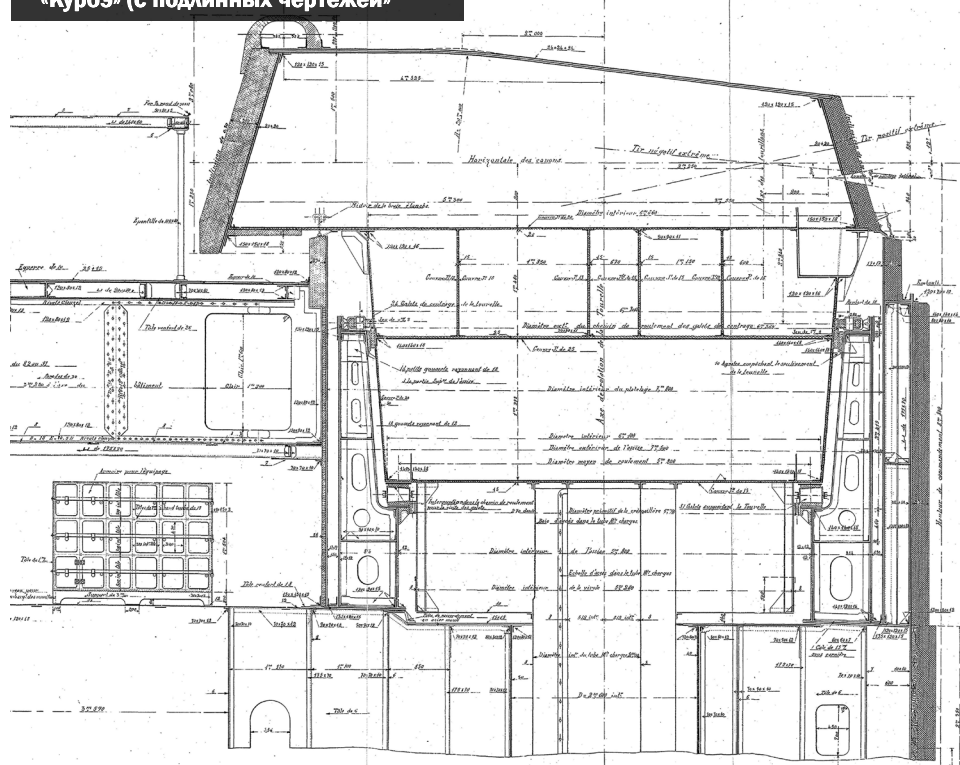
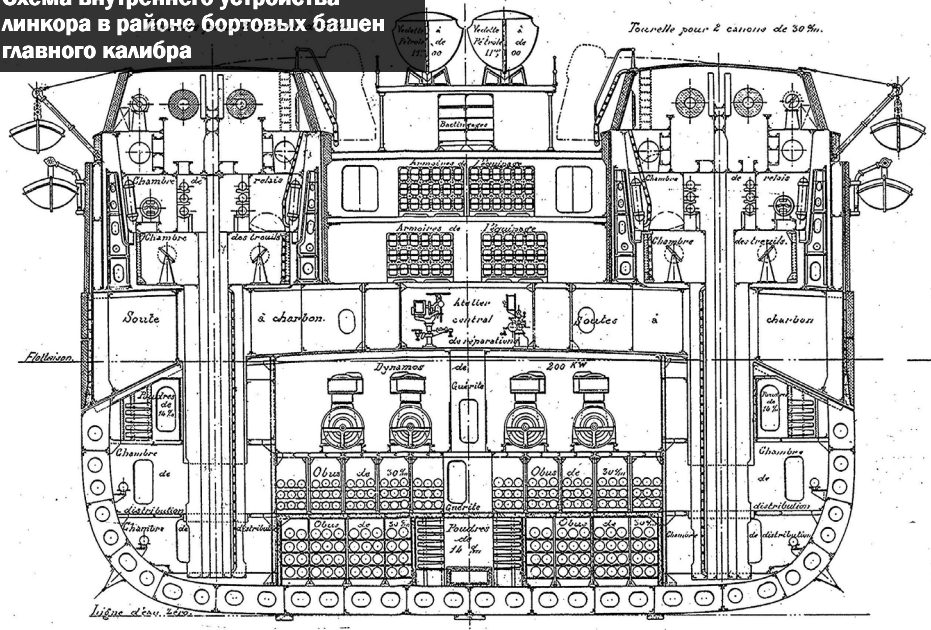
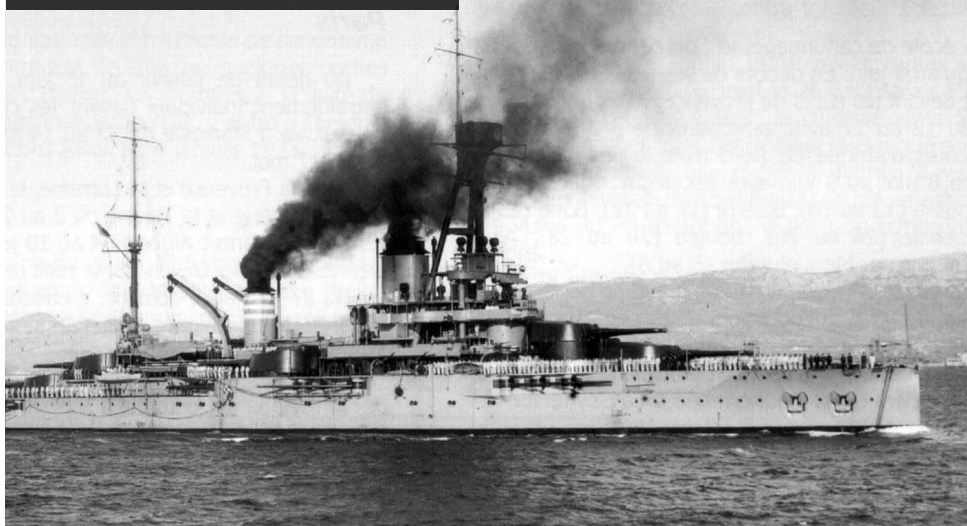


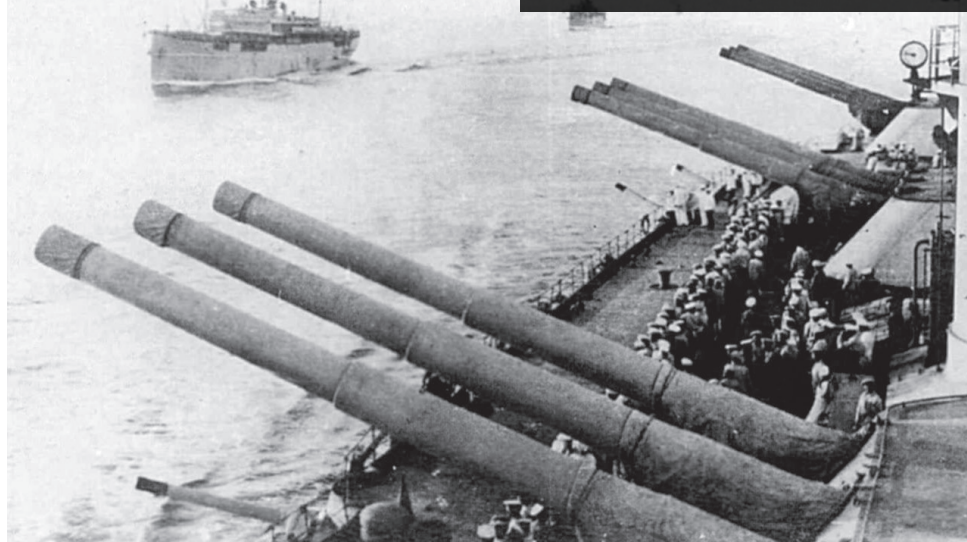
Схема внутреннего устройства линкора в районе бортовых башен главного калибра



Линкор «Жан Бар» с 305-мм орудиями главного калибра, 1925 - 1926 год



Башни с 305-мм орудиями главного калибра русского линкора «Императрица Екатерина Великая», 1915-1917 годы



при полностью открытом затворе, закрыть который можно было только после досылки боеприпасов и спуска верхнего зарядника.

Заряжание производилось в пределах -5° ... $+15^{\circ}$. В этом диапазоне только верхний зарядник, связанный с приводом вертикального наведения, отслеживал движение орудия, а цепной досылатель входил в состав качающейся части установки. При превышении предельного угла заряжания ($+15^{\circ}$) происходила блокировка зарядника, для снятия которой требовалось вернуть орудие в диапазон угла заряжания.

На случай выхода из строя основных механизмов подачи предусматривалась независимая подача боеприпасов, которая могла производиться как из погребов в перегрузочное отделение, так и из последнего в башню. Приспособления, используемые для этого, позволяли поднимать каждый снаряд усилием трех-четырех человек. Если для броненосцев типа «Дантон» имелось четыре готовых выстрела для каждого орудия, то для типа «Курбэ» – шесть полных выстрелов для каждого орудия (два в боевом отделении, четыре в перегрузочном отделении).

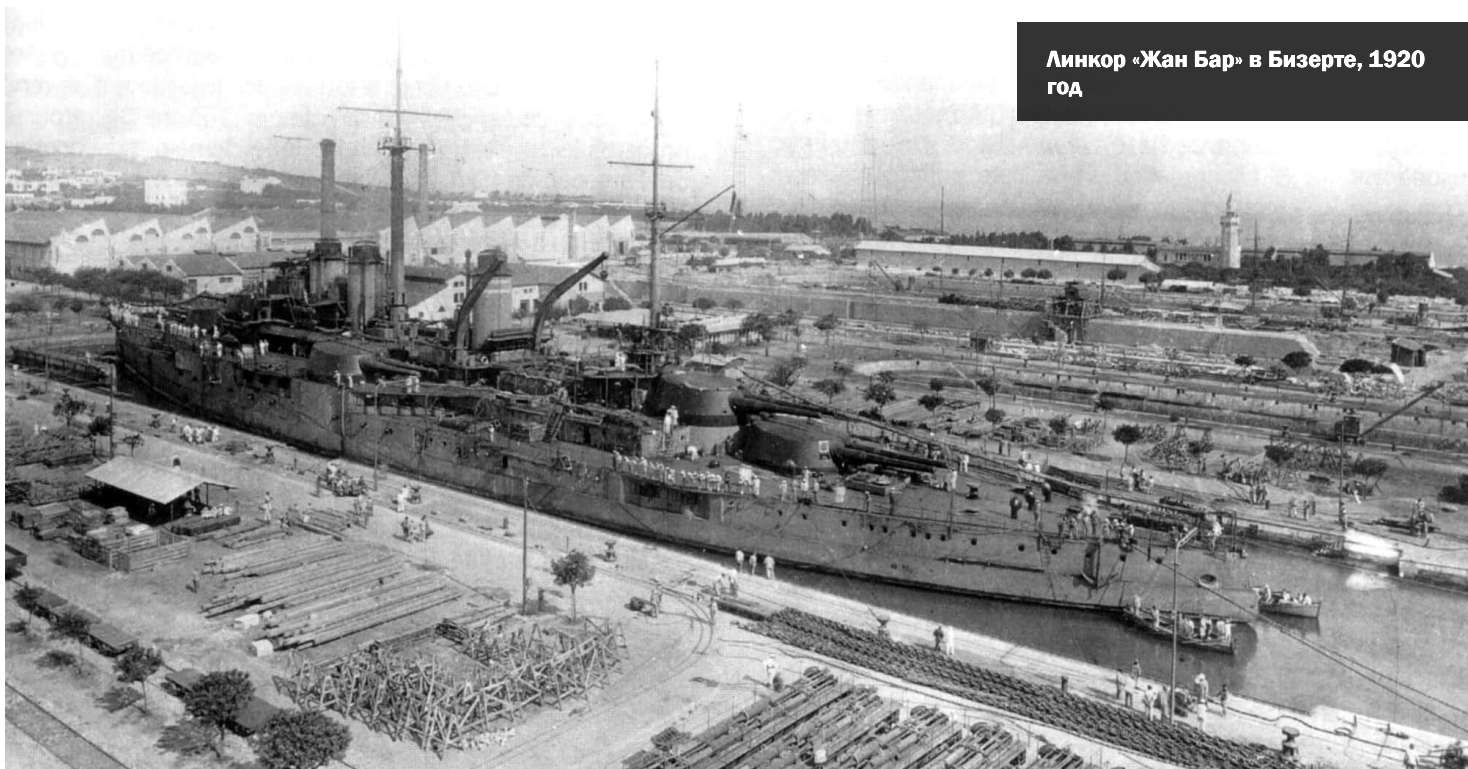
Для 305-мм/45 орудий линкоров «Курбэ» был разработан бронебойный снаряд APC Model 1906-1910 весом 428,35 кг (вес ВВ – 16,46 кг мелепита). Чуть позже боекомплект линкоров был пополнен фугасным снарядом – HE Model 1916 весом 351 кг. Вес заряда составлял 124,3 кг для бронебойного снаряда и 127 кг – для фугасного HE Model 1916. Боекомплект – 100 выстрелов на ствол, при этом живучесть ствола составляла 300 выстрелов.

Линейные корабли типа «Курбэ» вошли в строй в 1913-1914 гг. В это время Великобритания, Германия и США успели ввести в строй уже не одну серию своих дредноутов, но для Франции это были первые линейные корабли-дредноуты. Нами было уже проведено сравнение этих дредноутов по основным характеристикам, в том числе по количеству орудий в бортовом залпе. Предлагаем вам качественные характеристики орудий, которыми были вооружены линейные корабли в рассматриваемый период (табл.1).

Как видим, линкоры «Курбэ» по весу бронебойного снаряда (428 кг) превосходили своих британских, немецких, американских и японских «одноклассников», уступая русским, итальянским и австро-венгерским дредноутам. Соответственно, относительно тяжелый снаряд и 10 орудий в бортовом залпе делали французские линкоры опасными соперниками в морском бою, тем более что его более «мощные» соперники (русские, итальянские и австро-венгерские линкоры) не вели активных боевых действий. В то же время орудия линкоров «Курбэ» имели достаточно высокую живучесть стволов (300 выстрелов), превосходя в 1,5-3,5 раза практически всех своих современников, кроме русского «Севастополя».

Обращает на себя внимание относительно большое количество ВВ, которым оснащались бронебойные снаряды «французов», что должно было обеспечить им «мощное» воздействие на преграду. Однако похвастаться хорошим бронепробитием пушки «Курбэ» не могли (табл.2).

Бронебойный снаряд APC на дистанции 6 000 м под углом встречи 0° пробивал 390-мм броневую плиту прокатанной железной брони, а на дистанции 11 000



Линкор «Жан Бар» в Бизерте, 1920 год

– 270-мм броню. По данным сайта www.pawweaps.com, при угле встречи 20° на тех же дистанциях эти показатели уменьшались до 363 мм и 260 мм соответственно. Приведенные в таблице данные позволяют сделать вывод, что по мощности снаряды французских дредноутов находились на уровне своих британских «коллег», уступая остальным «одноклассникам».

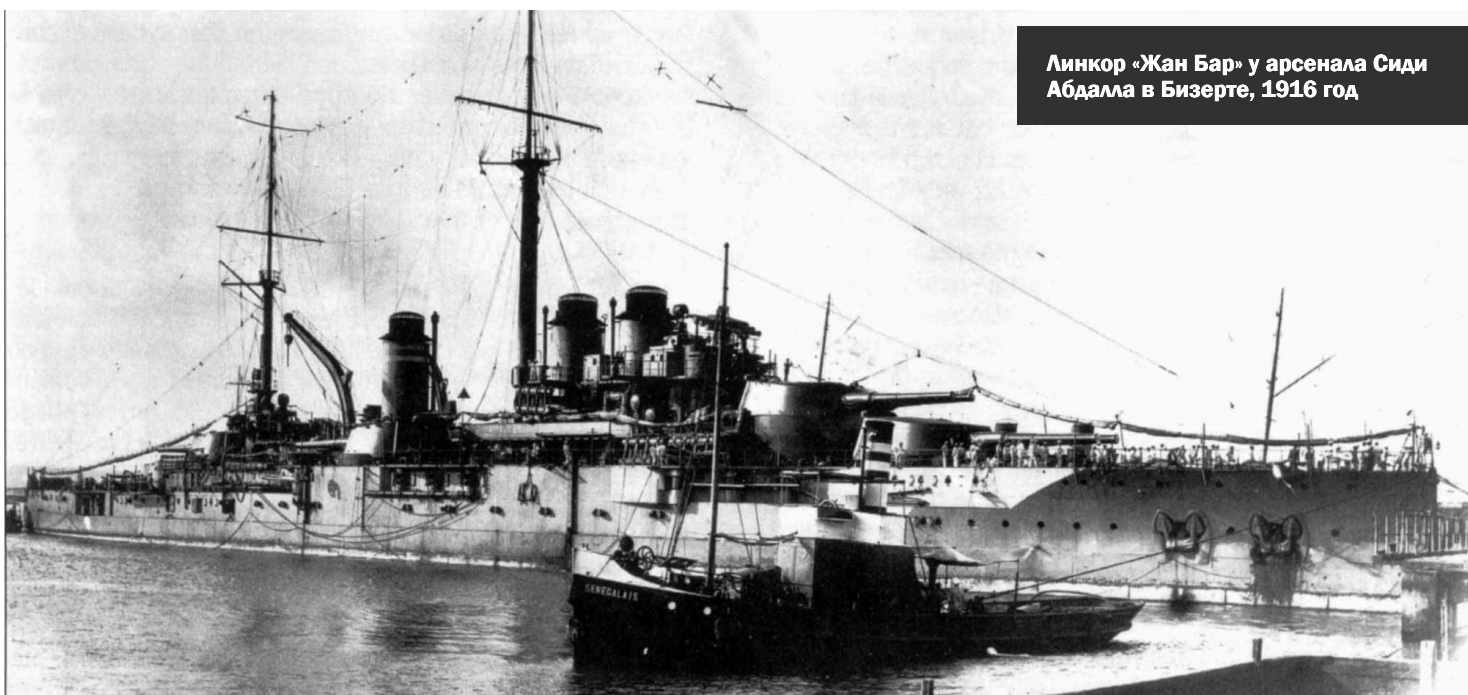
Но, как уже говорилось, главным недостатком вооружения первых французских дредноутов была ограниченная дистанцией 13,5 км дальность стрельбы. В книге «Линейные корабли типа «Курбэ» Ю.И.Александров, подчеркивая этот недостаток у «французов», приводит данные о ведении артиллерийского огня в нескольких морских сражениях Первой мировой: в бою у Фолклендских островов (9 000-15 000 м), в бою у Доггер-Банки (14 500-20 000 м), в Ютландском сраже-

нии (13 000-17 000 м).

Мне бы хотелось вспомнить иное противостояние, а именно бои в Рижском заливе в 1915 и 1917 годах. Вспомним, что противниками русского броненосца «Слава» в 1915 году были немецкие броненосцы типа «Брауншвейг», которые имели дальность действия своих тяжелых орудий до 110 кабельтовых (20 400 м), а в 1917 году – немецкие линкоры типа «Нассау», которые вели огонь уже на 120 кб (22 300 м)! В то же время русский броненосец, ведя огонь 305-мм снарядами «образца 1915 года» с баллистическими наконечниками, при угле возвышения 20 градусов мог действовать орудиями ГК только на 89 кб (16 527 м). Для увеличения дальности стрельбы экипаж мог использовать искусственный крен в 3 градуса на нестреляющий борт, что позволяло увеличить дальность до 98 кб (18 200 м). А если доводили угол воз-

вышения до максимальных 22,5 градусов, то с креном в 3 градуса наибольшая дальность снарядами с наконечниками увеличивалась до 115 кб (21 355 м). То есть дальность стрельбы отдельных броненосцев-додредноутов могла быть и реально обеспечивалась в боевых условиях на большую дистанцию, чем у новейших французских дредноутов. Как говорится, есть о чем подумать конструкторам и сделать выводы.

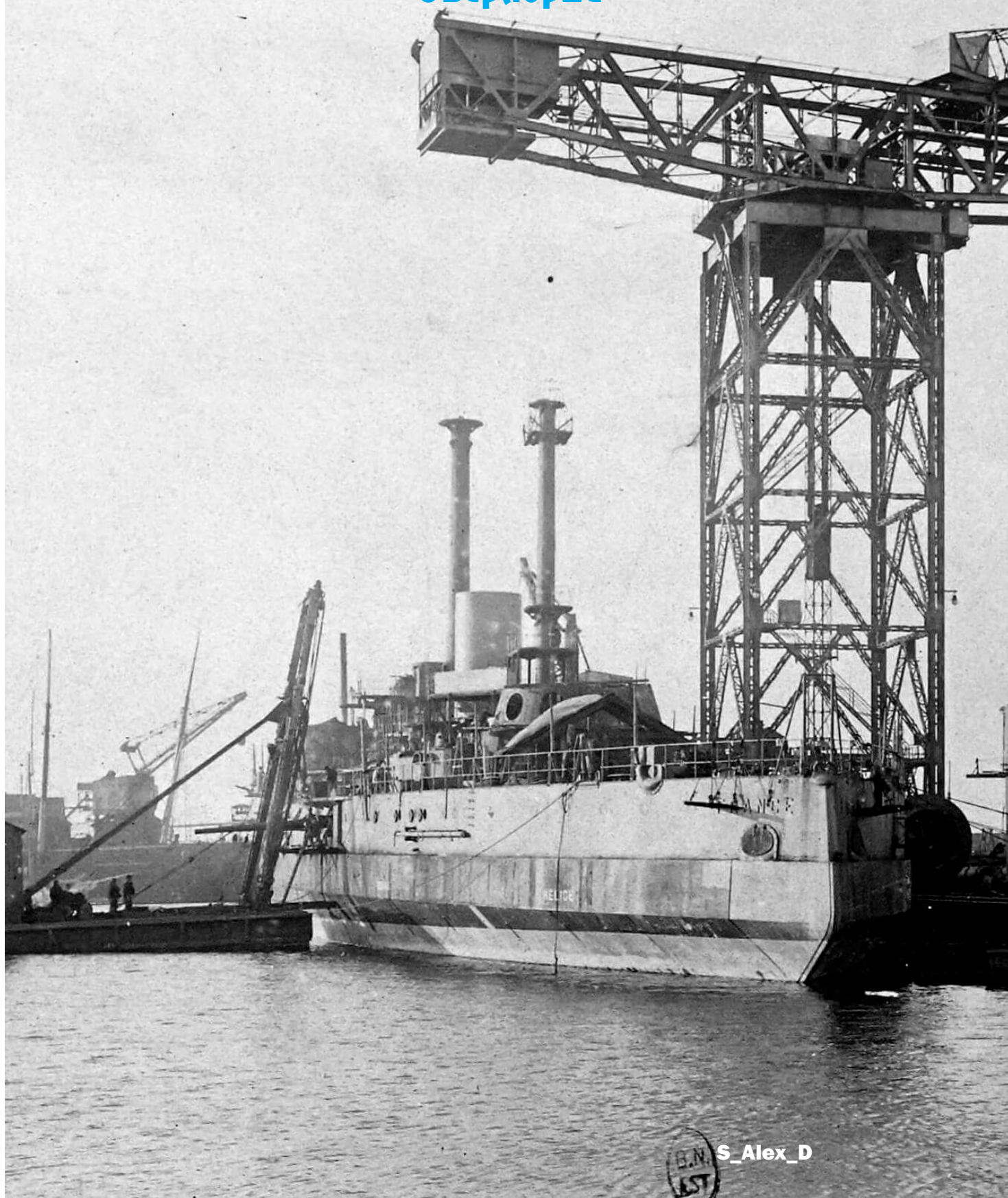
Однако все это только расчеты и предположения. Как мы уже знаем, французским линкорам типа «Курбэ» (и то не всем) только один раз довелось использовать свой главный калибр по настоящему противнику, да и то по слабейшему. Но, к счастью, корабли часто только своим присутствием и наличием достигают определенных целей, и история линкоров типа «Курбэ» яркий тому пример.



Линкор «Жан Бар» у арсенала Сиди Абдалла в Бизерте, 1916 год

Гидрокор «Курбэ»

путь от флагмана Armee Navale до волнолома «Оверлорда»



S_Alex_D

Для французского флота вступление в строй линкора «Курбэ» и однотипного «Жан Бара» в ноябре 1913 года существенно усилило позиции Франции, в первую очередь, на Средиземном море.

По предвоенным планам вероятный союзник – Великобритания сразу определила для себя главным театром военных действий (ТВД) Северное море и установила возможность усиливать свой флот в этом районе за счет всех кораблей, в том числе и находящихся в Средиземном море. Такое решение с одной стороны снимало с Франции обязанность поддерживать «союзника» в Северном море, но с другой оставляло ее одну против двух держав Тройственного союза (в то время Италия являлась союзницей Германии и Австро-Венгрии). Как пишет А.Томази в своей книге «Морская война на Адриатическом море»: «...Мы оказались вынужденными принять эту концепцию и сосредоточить наши эскадры на Средиземном море, с риском, если бы мы оказались вовлеченными в войну с Германией один на один, оставить беззащитными наши побережья Ла-Манша и океана».

Видимо понимая всю сложность ситуации, французское командование не слишком затягивало с испытанием двух новых линкоров, и после ввода их в строй корабли занялись боевой подготовкой. После приемки флотом «Курбэ» вместе с «Жан Баром» были включены в состав 1-й дивизии 1-й эскадры, где кроме них было еще два линкора типа «Дантон» («Дидро» и «Вольтер»). А 5 января 1914 года новый командующий французским флотом вице-адмиралом Буэ де Лапьерьер перенес свой флаг с «Вольтера» на «Курбэ», сделав его своим флагманом. Последующие шесть месяцев новый линкор и его экипаж занимались боевой подготовкой, участвовали в учениях и маневрах. Разумеется, это впоследствии положительно сказалось на действиях кораблей французского флота, в том числе и новых линкоров. Но, как говорится: «все должно быть в меру».

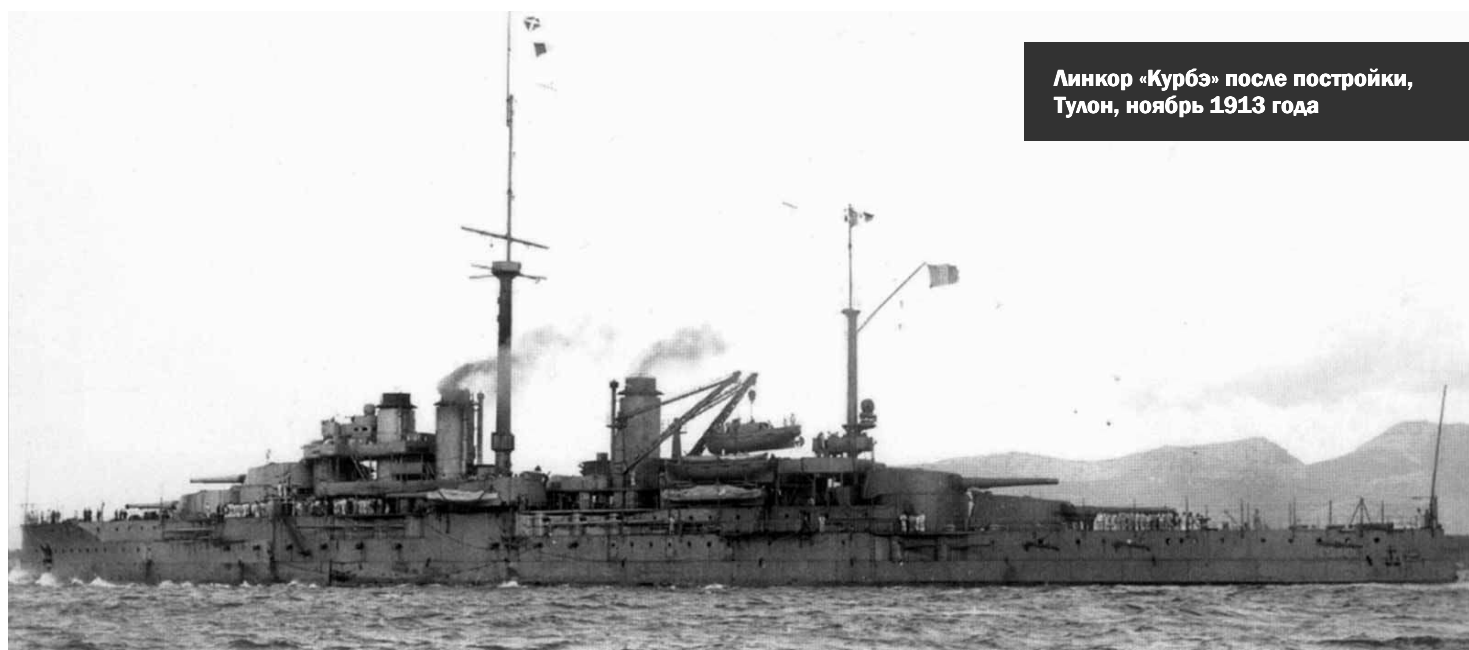
Как отмечали сами французы, очень интенсивная тренировка французского флота накануне войны имела и отрицательную сторону. Новый командующий так увлекся учениями и маневрами, что последние большие маневры закончил



Линкор «Франс» на достройке



Спуск линкора «Париж» на воду, сентябрь 1912 года



Линкор «Курбэ» после постройки, Тулон, ноябрь 1913 года

Линкор «Дидро» (тип «Дантон») не отличался высокой (дредноутской) скоростью хода



практически накануне войны. В результате боевой подготовки большинство кораблей нуждались в очистке подводной части в доке. К примеру, скорость крейсеров снизилась на 1-2 узла, броненосец «Дантон» мог развить скорость только 17 узлов (вместо своих 19), а наш «Курбэ» давал только 17 узлов вместо 20,74, показанных на испытаниях. Однако времени на приведение в порядок кораблей не оставалось.

Из-за понимания того, что два новых линейных корабля («Курбэ» и «Жан Бар») неэффективно использовать вместе с дредноутом, еще 10 июня 1914 года по плану реорганизации флота был создан отдельный отряд командующего флотом, куда и вошли два французских дредноута (вместе с крейсером «Жюрен де ла Гравьер», уже известным игрокам

World of Warships). Первая эскадра французского флота после этого включала в себя две дивизии однотипных линкоров типа «Дантон» (по три линкора в дивизии).

25 июля 1914 года флот был сосредоточен в Тулоне, были вызваны находящиеся в отпусках, выгружены учебные боеприпасы, на «Курбэ», как и на других кораблях, доукомплектовали экипажи – флот ждал приказа на выход в море.

После объявления войны Германии (3 августа 1914 года) первой боевой задачей для «Курбэ» стало обеспечение перевозки французских войск (войск 19 армейского корпуса) из Африки в Тулон. На тот момент это было важнейшей задачей, и для ее обеспечения был задействован практически весь французский Средиземноморский флот. Такое сосредото-

ние сил было обусловлено сложностью и неясностью обстановки на Средиземном море. Основным противником оставался австро-венгерский флот, в составе которого находилось три дредноута и шесть броненосцев, не уступавших французским «дантонам» и «демократи». Не ясна была позиция Италии, которая колебалась в своем выборе и могла в любой момент преподнести неприятный сюрприз в виде трех дредноутов и шести броненосцев. Но главную опасность для французских транспортов с войсками представляла немецкая Средиземноморская дивизия в составе линейного крейсера «Гебен» (флаг вице-адмирала Сушона) и легкого крейсера «Бреслау», оперирующая на Средиземном море с 1913 года. И если удаленность австро-венгерских кораблей от транспортных путей французов

Бронепалубный крейсер «Жюрен де Ла Гравьер»



позволяла оценить опасность с их стороны только как вероятную, то возможность удара «Гебена» и «Бреслау» по войсковым транспортам оценивалась как вполне реальная.

Здесь отметим, что в первую неделю войны «Гебен» и «Бреслау» только своим присутствием в этом районе внесли большую дезорганизацию и стали причиной «хаотичного» перемещения сил союзников с целью слежения за ними и возможного перехвата. В то же время артиллерийский обстрел, проведенный немецкими кораблями в первые часы войны 4 августа, двух французских портов на африканском побережье (Бон и Филиппвиль) подтвердил, что опасения французского командующего не были напрасными.

Итак, французский флот почти в полном составе вышел из Тулона и двинулся к африканскому побережью. Линкор «Курбэ» на тот момент был единственным dreadnoughtом в первой операции флота. Линкор «Париж» еще проходил сдаточные испытания, а «Жан Бар» сопровождал еще не принятый флотом и не имевший боеприпасов и боевого снаряжения линкор «Франс», с которым в конце июля совершил визит в Россию, имея на борту президента Французской республики Р.Пуанкаре и председателя Совета Министров – Р.Вивиани. Интересное, надо признать, решение: на одном линкоре не было боеприпасов, у другого (у «Жан Бара») были неисправны затворы орудий главного калибра.

По решению командующего флот двинулся тремя группами, каждая из которых имела свою задачу: группа «А» (1-я эскадра ЛК (6 линкоров типа «Дантон»), 1-я легкая бригада (3 крейсера) и 12 миноносцев) шла к Филиппвилю; группа «В», куда кроме «Курбэ» входила 2-я эскадра линкоров (5 линкоров), 2-я легкая бригада (3 крейсера) и 12 миноносцев направ-



Линейный крейсер «Гебен», «герой» первых недель Великой войны на Средиземном море

лялась к Алжиру; группа «С» – броненосец «Жорегиберри», резервная бригада (3 устаревших броненосца) и 4 миноносца двигалась на Оран. Однако вскоре планы изменились.

Получив известия о действиях немецкой Средиземноморской дивизии, вице-адмирал Лапайерьер объединил группы «А» и «В» для прикрытия французских коммуникаций и почти сутки патрулировал у берегов Алжира, надеясь что «Гебен» и «Бреслау» снова сделают попытку ударить по французским портам и базам. Но вскоре командующий французским флотом получил информацию о том, что немецкие корабли находятся в районе Сицилии, это позволило ему приступить

к выполнению главной задачи – обеспечению безопасности переброски войск из Африки на территорию Франции.

Однако в этой ситуации «Курбэ» был использован в другом качестве. Вице-адмирал Лапайерьер, отправив корабли всех трех групп к местам формирования конвоев, на «Курбэ» лично возглавил «отряд линейных кораблей особого назначения», в который включил два «дантона» («Кондорсье» и «Верньо»). В таком составе во главе с «Курбэ» французский командующий двинулся в район Балеарских островов, надеясь встретить «Гебен» и дать ему бой. Но уже в 12:30 5 августа Лапайерьер был вынужден изменить свои планы, так как получил информацию о том, что

**Линкор «Курбэ» (1913 год)
- основная ударная сила
французского флота в начале
войны**



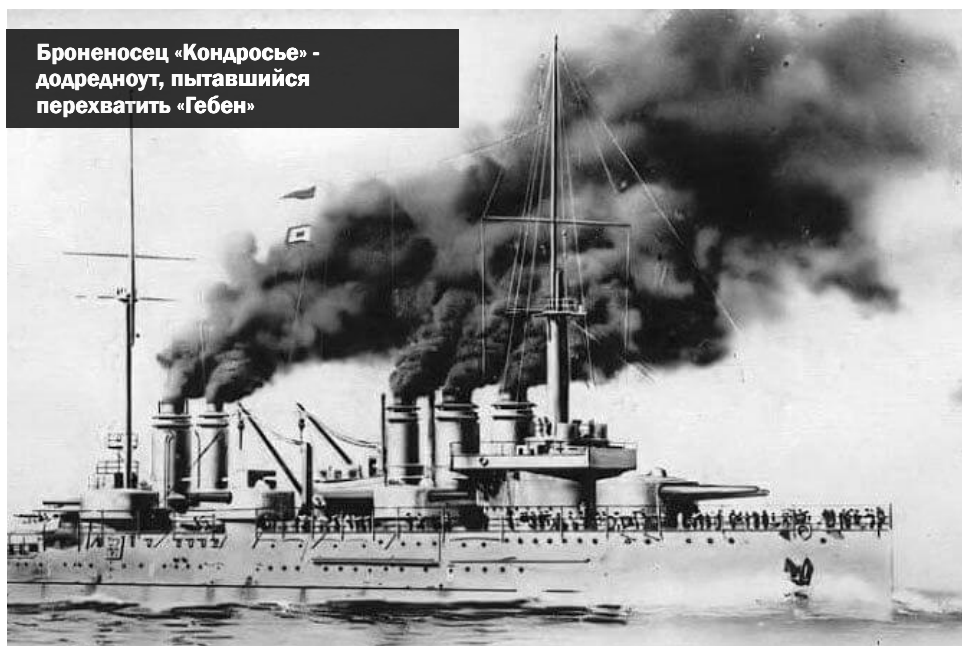


Линкор «Вольтер» в Тулоне – броненосцы типа «Дантон» составили «костяк» Armée Navale в первые недели войны

Броненосец «Жорегиберри» в первые месяцы войны был достаточно востребован



Броненосец «Кондросье» - додредноут, пытавшийся перехватить «Гeben»



немецкие корабли замечены к северу от Сицилии и идут на восток. В этой ситуации адмирал на «Курбэ» принял решение двигаться к Ибнице, где 6 августа встретил два новых французских dreadnought («Жан Бар» и «Франс»), которые совершали переход из Бреста в Тулон. Так, с одной стороны, безрезультатно закончился для «Курбэ» первый боевой поход. Но с другой стороны, войска благополучно достигли побережья Франции, практически беззащитные «систершипс» проведены в главную базу – неплохой результат для «неразберихи» первых дней Великой войны.

Вскоре (11 августа) главные силы французского флота во главе с «Курбэ» перешли в Бизерту – на тот момент еще не было ясности о положении «Гебена», кроме того активизировался австро-венгерский флот. Но в тот же день главнокомандующий французского флота получил несколько телеграмм от Морского министра с постановкой общей задачи: «Ваша задача на данном отрезке времени заключается в тесной блокаде выхода из Адриатического моря, в готовности дать бой австрийскому флоту с открытием военных действий против Австро-Венгрии», и об изменении места дислокации флота: «...Французское и английское правительства считают ваш приход на Мальту в высшей степени неотложным». В соответствии с данными распоряжениями главные силы флота во главе с «Курбэ» перешли на Мальту, где 13 августа адмирал получил известие о том, что Австро-Венгрия объявила войну Франции.

Преследуя цели по демонстрации своей мощи и оказанию впечатления на союзников и нейтралов (в первую очередь Италию и Грецию), французский главнокомандующий получил распоряжение на проведение активных операций в Адриатическом море, что и было исполнено. В результате активных действий флота в районе Каттаро был встречен и потоплен австро-венгерский крейсер «Зента», проведена разведка, но более существенных итогов и большого значения она не имела. Австро-венгерский флот не сделал попытки выйти навстречу и принять бой, как ожидалось, и флот Третьей республики вновь покинул Адриатику.

В то же время этот поход и последующие действия по тесной блокаде Отрантского пролива стали хорошей проверкой для технического состояния «Курбэ» и его механизмов. Французам требовалась военно-морская база, где бы могли находиться линкоры, которые по сигналу легких сил (крейсеров и эсминцев), дежуривших в проливе, могли бы быстро подойти к месту сражения в случае появления главных сил австро-венгерского флота. Но у французов, во-первых, не было такой базы вблизи Отрантского пролива – база на Мальте находилась на удалении более чем в 300 миль (15-16 часов 20-узловых хода), во вторых – не было быстроходных крейсеров (легких крейсеров), способных быстро информировать командование и отбивать атаки легких сил противника, в третьих – не было необходимого количества мореходных миноносцев, способных долгое время находиться на позиции. В итоге блокаду пролива несли броненосцы и линкоры, круглые сутки находящиеся в движении, состав кораблей в первые недели войны менялся только в случае крайней необходимости.

В итоге первый блокадный период потребовал непрерывного нахождения в

море в течение почти 15 суток без захода в порты. Только 18 августа, наконец-то, «Курбэ» с линкорами под флагом Лапейрьера двинулся на Мальту – если крейсера и миноносцы принимали уголь с угольщиков в открытом море, то линкорам все-таки требовалось зайти в базу, в том числе и для устранения мелких повреждений. Однако 27 августа «Курбэ» вновь привел французские линкоры к выходу из Адриатики – блокада продолжилась.

Вскоре, после первого активного периода, наступило небольшое затишье, если не считать бомбардировку австрийской базы в Бока-ди-Каттаро, предпринятую 1 и 6 сентября французскими линкорами.

Как вспоминает А.Томази: «...Крейсерство в Отрантском проливе, само по себе, подвергало наши корабли значительному риску, и только благодаря пассивности противника мы имели возможность его продолжать, не имея потерь. Подводная лодка, пришедшая из Каттаро, могла легко атаковать наши корабли, не имевшие противолодочного прикрытия, и этого тем более можно было опасаться, что австрийцы начали вводить в строй подводные лодки, обладающие большим радиусом действия. Ночью и днем линейные корабли крейсеровали экономическим ходом к западу от Корфу или Паксоса, останавливаясь только два раза в неделю для приемки угля: адмирал требовал, чтобы каждый в любую минуту имел угольные ямы, заполненные не менее, чем на две трети...».

В таком режиме практически два ме-



Линкор «Франс» в 1914 году

сяца «Курбэ» вместе со своими сестрицами и броненосцами более ранней постройки действовал в море, пока командование флота решало вопросы с поиском мест базирования в том районе. Сейчас можно только удивляться, почему Лапейрьер не выбрал один из греческих островов и не оборудовал там передовую базу, как в свое время сделал адмирал Того под Порт-Артуром. Но, видимо, дипломатические трудности были достаточно велики, чтобы так бесцельно тратить ресурс машин и механизмов новейших линкоров, недавно вступивших в строй.

К этому времени в состав флота (11 сентября 1914 года) наконец-то вошел линкор «Париж» (с 19 сентября – флагман 2-й эскадры линкоров). Флагманом флота стал «Жан Бар» (после 19 сентября), заменив «Курбэ», а 10 октября подошел и линкор «Франс», включенный в 1-ю дивизию 2-й эскадры линкоров. Кажется бы, наступило самое время для активных действий, но их не последовало – корабли продолжали блокировать выходы из Адриатики. Кто знает, может быть именно такая эксплуатация и привела впоследствии к быстрому износу

Бронепалубный крейсер «Зента» (Австро-Венгрия), модель



Австро-венгерский броненосец
«Радецкий»



Линкор «Жан Бар» на базе на
Мальте, 1915 год



Линкор «Париж» в Тулоне (октябрь
1918 года) – с сентября 1914 года
в составе флота

Le Paris à Toulon en
septembre ou octobre 1918



турбин и котлов новейших линкоров.

Но скоро французы наконец-то поняли, что время, когда блокадные действия круглые сутки должны были осуществлять линкоры, закончилось. Утром 21 декабря в линкор «Жан Бар», который шел под флагом главнокомандующего, попала торпеда австрийской подводной лодки U-12, а вторая торпеда прошла вблизи «Дантона». Это случилось, когда французские линкоры осуществляли дальнейшее прикрытие транспортов, разгружавшихся в Антивари, и двигались в кильватерной колонне экономическим ходом на параллели Бриндизи. Командиру и экипажу «Жан Бара» удалось остановить распространение воды, и через три дня его отправили на Мальту для ремонта. Лапейрьер перенес свой флаг на «Франс» и увел линкоры в бухту Мирто (Кефалония).

Возможность потерять новейшие дредноуты от действий австрийских подводных лодок ввиду слабой организации противолодочной обороны эскадры и недостатка миноносцев для охраны линкоров заставила французского главнокомандующего в дальнейшем отказаться от привлечения их для блокады пролива. Наиболее «значимым» для «Курбэ» стал выход в море 11 января 1915 года, когда его вместе с «Парижем» и «Франсом» отправили на перехват австро-венгерского флота. Однако информация оказалась ложной, а выход в море – безрезультатным.

Первую половину 1915 года «Курбэ» провел в походах вместе с линкорами французского флота, курсируя в районе греческого побережья. Главнокомандующий ввиду отсутствия активности со стороны линейных сил противника держал одну дивизию линкоров в районе Корфу, а другую в Наварине для пополнения запасов угля, периодически их меняя.

Время от времени французские линкоры объединялись и проводили совместные упражнения и стрельбы. Только в феврале и в мае «Курбэ» заходил на Мальту, где в подготовленной базе его экипаж и механизмы получали небольшую передышку.

Еще с весны 1915 года французские линкоры держались между Критом и Мореей на пути, которым следовали транспорты в Дарданеллы, используя для погрузки угля рейд Суды. Это и было основной задачей – дальняя блокада Адриатики.

Вскоре, после гибели «Леон Гамбетта» от торпед австрийской подводной лодки, адмирал Лапейрьер еще дальше увел свои линкоры от опасного пролива, сделав основной базой сначала Мальту, а потом назначил Бизерту основным местом базирования для линкоров, где они иногда грузились углем. Это стало возможным еще и благодаря тому, что в войну на стороне Антанты вступила Италия, и на ее флот легла главная задача по плотной блокаде Отрантского пролива.

В последующем 1915 год для «Курбэ» был достаточно спокойным: линкор в составе дивизии линкоров патрулировал Ионическое море, делая кратковременные заходы на Мальту и в Бизерту, причем с 16 октября уже вновь в качестве флагмана нового командующего флотом – вице-адмирала Дартиж-дю-Фурне. До конца года линкор успел пройти небольшой ремонт в Тулоне и к декабрю снова был на Мальте.

С января 1916 года для базирования главных сил французского флота вместо Мальты был выбран рейд Аргостоли (порт на острове Кефалония). Здесь и провел практически всю войну линкор «Курбэ», периодически совершая переходы на Мальту, в Тулон, в Бизерту. Можно отметить, что рейд Аргостоли не был полностью безопасным – постоянная угроза атаки вражеских подводных лодок изматывала экипаж. Казалось бы, Отрантский пролив был надежно перекрыт, и можно было не опасаться австрийских подводных лодок, но в Средиземном море начали действовать немецкие подводные лодки, экипажи которых были подготовлены лучше своих союзников по блоку. Можно вспомнить погибших на Средиземноморском ТВД от торпед вражеских подводных лодок броненосцев «Дантон», «Голуа», крейсеров «Леон Гамбетта», «Амираль Шарнэ», «Шаторено», торпедирование линкора «Жан Бар» и броненосца «Вольтер», чтобы согласиться тем, что вероятность внезапных атак вражеских подводных лодок была достаточно велика. В этих условиях два захода в Тулон для ремонта могли считаться для корабля и его экипажа временем «отпуска».

В конце 1916 года линкор «Курбэ» перешел на Корфу, которая стала для него базой до окончания войны. В течение 1917-1918 годов линкору не удалось особо отличиться: снова патрулирование, переходы между базами: Корфу – Мессина – Бизерта – Корфу. С июля 1918 года «Курбэ» становится флагманом 2-й дивизии 1-й эскадры линкоров (флаг вице-адмирала Саго Дювару) и в этом качестве остается до 1 апреля 1919 года, когда это «звание» он передал линкору «Париж». Отметим, что к осени 1915 года в состав французского флота стали вступать линкоры нового типа, по сути – сверхдредноуты, линкоры типа «Бретань», которые сформировали 1-ю дивизию 1-й линейной эскадры.



Броненосный крейсер «Леон Гамбетта» - его гибель в 1915 году от торпед подводной лодки изменила тактику действий французских линкоров



Линкор «Жан Бар» - единственный из линкоров типа «Курбэ», который получил серьезное повреждение



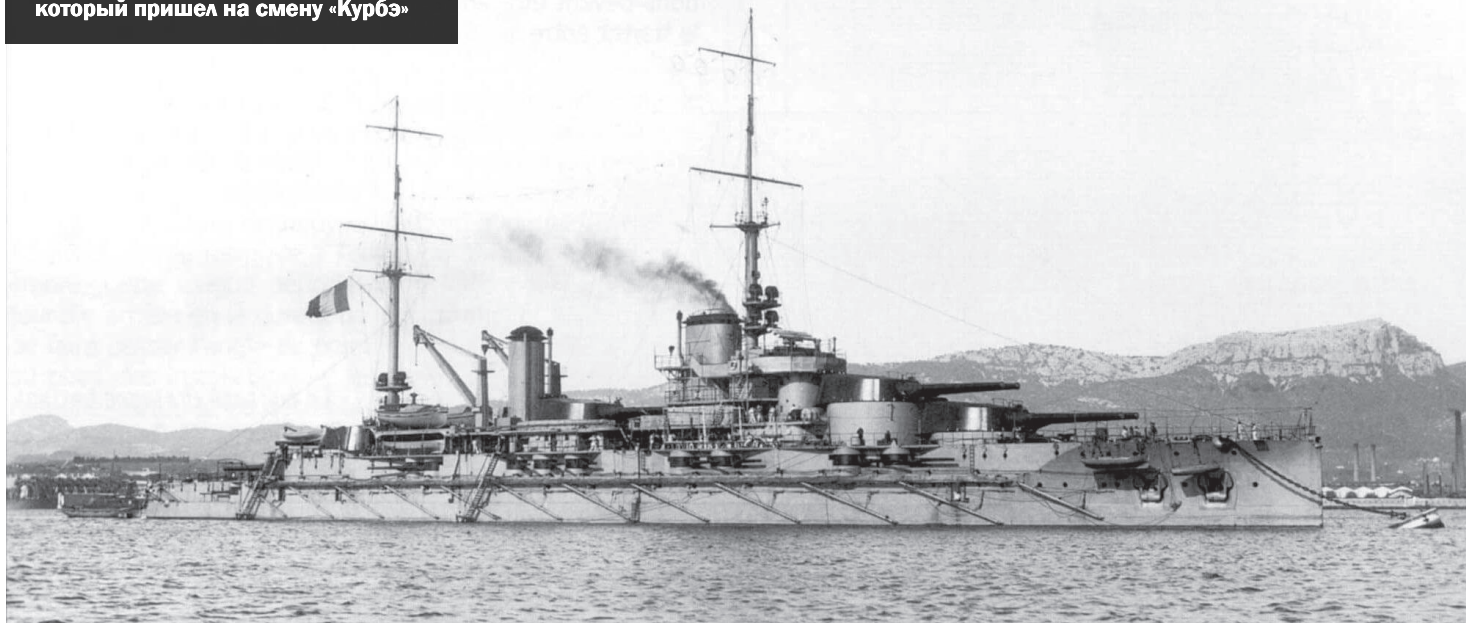
Линкор «Франс» (1920 год) - последний из вступивших в строй линкоров «Курбэ»

Вскоре война закончилась, и для «Курбэ» наступили мирные дни в составе резервной эскадры, а затем – в качестве флагмана 1-й дивизии 1-й эскадры вице-адмирала Шарлье. Подводя итоги, можно сказать, что в годы Великой войны «Курбэ», ввиду практического отсутствия равного соперника на ТВД, не удалось «блеснуть» своими боевыми возможностями и проверить правильность реализованных инженерных решений. В этом судьба этого линкора во многом схожа с судьбой других дредноутов французско-

го флота, в том числе и типа «Бретань». На долю «Курбэ» хотя бы пришелся один «чисто артиллерийский» бой, который можно назвать «расстрелом», а вот новым французским сверхдредноутом не удалось даже выстрела сделать по противнику.

В 1920 году Средиземноморский флот Французской республики был разделен на две эскадры: Западного и Восточного Средиземноморья. Флагманом 1-й эскадры линкоров в Эскадре Западного Средиземноморья стал «Курбэ». Это звание

Линкор «Бретань» - сверхдредноут, который пришел на смену «Курбэ»



он нес до 20 октября 1921 года, когда ушел на ремонт, передав его линкору «Париж». В этот период на нем провели небольшую модернизацию: сняли «родные» 4-47-мм пушки и две 75-мм пушки образца 1897 года, которые установили в начале войны для использования в качестве зенитных.

Последующие 17 лет после выхода из ремонта в 1922 году для линкора «Курбэ» прошли в череде учебных походов по Средиземному морю в качестве учебно-артиллерийского корабля, а также в постоянных ремонтах (крупных и мелких)

и модернизациях.

Один из первых ремонтов на корабле был проведен в период с июля 1923 года до середины апреля 1924 года на верфи «Форш э Шантье» в г.Ла Сейн-сюр-Мер. Одной из основных задач ремонта было устранение конструктивных недостатков, заложенных еще на этапе проектирования, к которым эксперты относили: малый угол возвышения орудий главного калибра (ГК), слабую противоторпедную защиту, угольное отопление котлов и недостаточную противовоздушную оборону корабля.

В ходе проведенных работ с корабля сняли часть носовой бортовой брони (уменьшив ее толщину до 151 мм), что позволило улучшить мореходность линкора за счет уменьшения веса носовой оконечности; в одном котельном отделении заменили угольные котлы Никлосса на котлы Дю Тампля, имевшие нефтяное отопление. Самым заметным стало изменение внешнего вида корабля за счет того, что две передние трубы объединили в одну, срезали грот-мачту и вместо нее позади надстройки установили трехногую мачту с КДП, оснащенным дальномером с базой 4,57 м. Также на крыше боевой рубки установили встроенный дальномер с базой 7,6 м, башни оборудовали дальномерами с базой 2 м, установили два оптических визира. А главное – были увеличены углы возвышения орудий ГК, что вместе с обновлением дальномеров позволило вести огонь до 23,6 км.

Но на этом работы на корабле не закончились, до начала Второй мировой войны линкор в общей сложности еще не менее пяти раз вставал на ремонт и модернизацию. Самый длительный из них был проведен с 15 января 1927 года по 12 января 1931 года, то есть длился почти четыре года, дольше чем строился!

В ходе этого ремонта на корабле модернизировали энергетическую установку, усилили зенитное вооружение и улучшили систему управления огнем. В частности, еще в двух котельных отделениях поставили нефтяные котлы Дю Тампля, в остальных трех установили хотя и угольные, но более совершенные узкотрубные водотрубные котлы Бельвиля, то есть оставили линкор на смешанном отоплении.

Эти ремонты и модернизации позволили кораблю очень активно действовать в составе резервной эскадры и в качестве учебно-артиллерийского корабля на протяжении почти 15 лет. Перечень походов и учений достаточно обширен, линкор участвовал в маневрах и походах флота, артиллерийских стрельбах.

Вот как описывает службу линкора в течение 1925 года Ю.И.Александров в своей книге: «...с начала 1925 года и до 24 апреля линкор занимается боевой подготовкой у побережья Прованса и у берегов

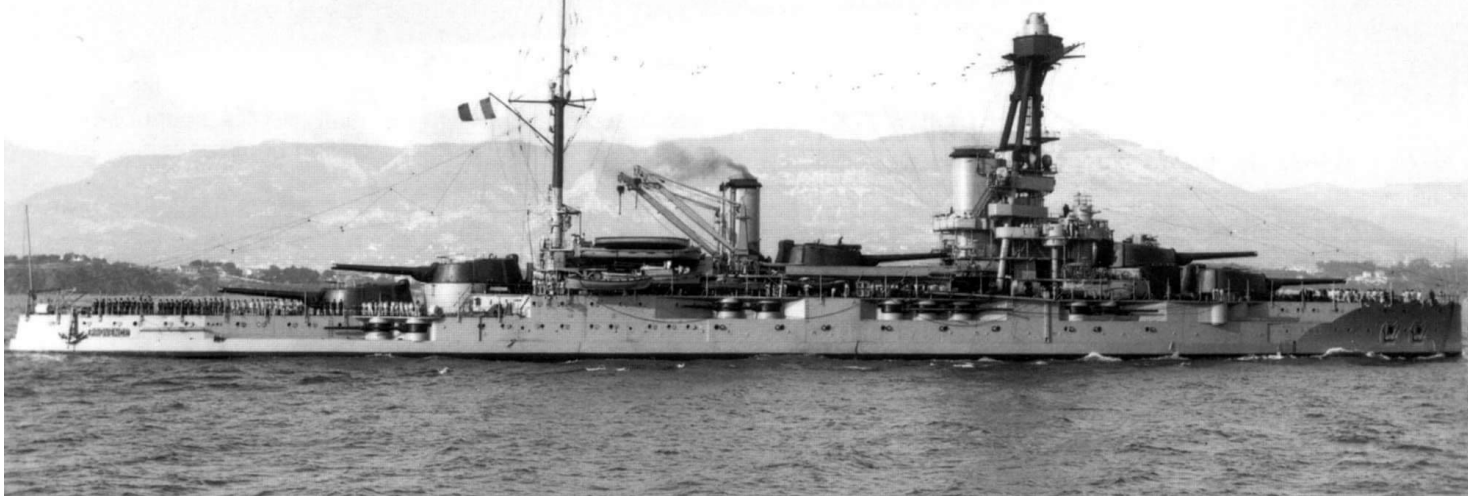
Линкор «Курбэ» после модернизации (1933 год)



Линкор «Париж» в 1933 году после работ по модернизации



Линкор «Прованс» (тип «Бретань») – напарник «Курбэ» по предвоенным походам и учениям



о. Корсика. С 15 по 19 июня «Курбэ» вместе с линкором «Прованс» наносит визит в Неаполь. 21 июня «Курбэ» и «Прованс» приходят в Мерс-эль-Кебир, где соединяются с остальными линкорами 1-й эскадры. 24 июня эскадры уходят на Запад для участия в маневрах в Атлантическом океане и в проливе Ла-Манш. В этот период «Курбэ» посещает порты Брест (2-8 июля), Сен-Мало (9-11 июля), Шербур (11-16 июля) с участием в морском параде вместе с линкором «Прованс», Сен-ку-Порте (17 июля), Брест (18-23 июля), Сэйбл де Оллонэ (24-26 июля), Руан (26-29 июля).

В начале августа линкор возвращается к берегам Алжира. Со 2 по 5 августа «Курбэ» находится в Мерс-эль-Кебиро, а с 6 по 10 августа в Алжире и 12 августа возвращается в Тулон. Затем, до конца года, линкор совершил только несколько выходов к берегам Прованса...

Как видно из этого короткого отрывка, линкор не «застаивался» в гавани. Поэтому и неудивительно, что к концу 30-х годов линкор «Курбэ» уже был достаточно устаревшим кораблем с изношенными механизмами и вооружением, которые не могли уже привести в порядок частые модернизации и ремонты.

Лето 1939 года линкор «Курбэ», несмотря на почтенный возраст, встречает все еще на ходу в составе 3-й дивизии линкоров 5-й эскадры. В составе этого соединения в июле он переходит в Брест, где продолжает готовить курсантов артиллерийской школы, проводя стрельбы в бухте Киберон. К концу мая 1940 года, в то время, когда немецкие войска уже осуществляли прорыв через Бельгию, линкор «Курбэ» был укомплектован по штатам военного времени и готовился принять участие в боевых действиях на севере Франции. С июня 1940 года он был временно назначен для береговой обороны с базированием на Шербур.

Оборона Франции в начале войны – отдельная история, и, по нашему мнению, этот этап Второй мировой можно охарактеризовать как период всеобщей растерянности, отступлений, капитуляций и бегства британских экспедиционных войск и французских соединений. Такая оценка не умаляет героизм отдельных

частей, подразделений, солдат и офицеров, которые старались сдержать танки Гудериана и Роммеля, но характеризует неспособность британского и союзного командования организовать сопротивление. Общеизвестна эвакуация войск (по сути, бегство) из Дюнкерка, за которой последовала сдача Кале, Булони, Гавра, а вскоре дошла очередь и до Шербурга и Бреста. В этой неразберихе, когда за 4 недели июня немецкие войска от границ Бельгии дошли до Атлантического побережья Франции, французские корабли были больше озадачены эвакуацией войск и собственным спасением, чем сопротивлением противнику и оказанием помощи сухопутным войскам. Впрочем,

сухопутных войск как организованной силы практически уже не оставалось. В этой ситуации французское Адмиралтейство пыталось хоть что-то предпринять, предлагая иногда довольно авантюрные решения.

Так для помощи Дюнкерку, когда еще ситуация не вырвалась из под контроля союзного командования, был подготовлен план, согласно которому, как вспоминает П.Офан и Ж.Мордаль: «... два старых линкора «Курбэ» и «Париж», имеющие по 10-305-мм орудий на борт каждый, были срочно, за 96 часов, снаряжены к походу в Брест, оборудованы зенитками и посланы в Шербур 28 мая, где ожидали приказа адмирала, готовясь к использо-

Генерал-майор Роммель ведет переговоры с офицером французского флота о капитуляции Шербурга



Французский вице-адмирал Жюль Ле-Биго перед подчиненными после капитуляции Шербура: «Мы не смогли???».



Эсминец «Леопард» мог бы оказать артподдержку «Курбэ», но такого приказа не получил



Линкор «Курбэ» в Портсмуте под флагом «Свободной Франции»



ванию в качестве «расходного материала». В намерения адмирала Абриала (так называемого «Адмирала Севера») входило применить эти корабли на дистанции прямого выстрела для поддержки контратаки, запланированной для расширения периметра укрепленного района Дюнкерка на запад, в направлении Кале.

К счастью для первых французских dreadnoughtов, у союзников не нашлось войск для проведения этой операции. Интересное утверждение, если, по словам тех же авторов в Дюнкерке «... немцы взяли от 35 000 до 40 000 пленных, однако 215 000 англичан и 123 000 французов удалось ускользнуть от врага». Действительно, откуда взять войска для контратаки, если имеется «только» 373 000 человек, да простят меня читатели за иронию.

К тому же возникает вопрос, как «бравый адмирал» собирался вывести линкоры с осадкой 9,5 метров на дистанцию прямого выстрела для стрельбы по берегу, если подходы к Дюнкерку достаточно мелководны, за исключением фарватеров и портовой гавани. В любом случае «Курбэ» и «Париж» не были задействованы для обороны Дюнкерка. А вскоре линкор «Париж» получил бомбовое попадание (повреждение носовой части), когда вел обстрел немецких войск в районе Гавра, после которого он ушел в Шербур, а затем в Брест для ремонта.

Во второй половине июня французские войска отступили к Шербуру. Несмотря на то, что была намечена линия обороны между Карантаном и Картре, которую удерживали около 5 000 солдат и моряков, остановить танковые колонны немцев не удалось. Интересно, что в этом районе ширина перешейка около 35 км, что позволяло бы пушкам «Курбэ» простреливать его практически целиком. А если учесть, что у западного побережья полуострова действовали эсминец «Леопард» (тип «Ягуар»), aviso «Саворьян де Бразза» (тип «Бугенвиль») и 2 миноносца, то была возможность создать огневой вал, который был способен, при должной корректировке, остановить колонны противника хотя бы на время. Но этого не случилось.

Сражение с танками Роммеля, стремившимися к Шербуру, началось 18 июня уже на подступах к городу – французское командование не смогло организовать оборону базы на дальних рубежах. Но про «Курбэ» не забыли – к востоку от Шербура, там, где четыре года спустя высадились американцы, старый линкор (командир – капитан 1-го ранга Круазе) огнем своих пушек накрыл колонны противника, заставив его остановиться.

При линкоре находился aviso «Амьен» (644 т, 19 узлов, 2х1-138-мм, 1х1-75-мм, 4 пулемета), практически ровесник линкора, и охотники «Ch.13» и «Ch.43» (134 т, 15,5 узла, 1х1-75-мм, 2 пулемета). Благодаря огню корабельной артиллерии, этот участок обороны сдался лишь после падения Шербура, который пал 19 июня 1940 года. Как видим, оборона базы была не долгой, в этой ситуации «Курбэ» ушел в Портсмут, где 3 июля был интернирован англичанами.

В жизни старого линкора наступил новый период. По данным Ю.И.Александрова, на линкор в этот период был нанесен искажающий камуфляж, а уже 10 июля 1940 года, то есть через три недели после интернирования, линкор «Курбэ» был передан британцами морским силам «Свободной Франции». Интересно, что уже 18

июня, когда еще не пал Шербур, де Голь в Великобритании заявил о создании движения, в последующем получившем название «Свободная Франция». И к концу 1940 года участников этого движения было всего около 7 000, но у них уже был свой линкор!

В 1940 году линкор «Курбэ» был включен в систему противовоздушной обороны Портсмута, а 10 марта 1941 года его зенитчики отличились, сбив несколько немецких самолетов при налете на эту британскую базу. Но этот боевой успех стал практически последним огневым успехом старого дредноута – 31 марта корабль разоружили, видимо у «Свободной Франции» были более важные и первоочередные задачи, чем обеспечение ПВО Портсмута.

Про старый линкор вспомнили при подготовке вторжения союзников во Францию (операция «Нептун» / «Оверлорд»). В ходе подготовки к высадке десанта прорабатывались многие детали. В частности, понимая, что высадка будет осуществляться на необорудованное побережье, был сделан вывод о необходимости обеспечения прикрытия мелких десантных судов от волнения и ветра. В этих целях были подготовлены так называемые «гузберри» – блокшивы, старые суда, которые должны были быть затоплены в районах высадки. В некоторых источниках термином «Гузберри» («gooseberry») обозначали не сами суда, а своеобразные причальные стенки, защищавшие от ветра и волны стоянки и места разгрузки большого числа малых судов.

Первый конвой «Конкоб», состоявший из «Гузберри», прибыл к берегам Нормандии уже на второй день высадки («Д+1»). Флагманом этого конvoja был старый английский крейсер «Дурбан», на котором находился капитан 1-го ранга Л.Б.Хилл, ответственный за затопление «Гузберри» в нужных местах.

В состав этого конvoja вошел и линкор «Курбэ», с которого заранее сняли все ценное оборудование. Анализируя фотографии того периода, видно, что орудия ГК были сохранены в башнях линкора, но данных о том, что они вели огонь, нет – видимо к этому времени его 305-мм орудия уже не имели никакой ценности для союзников. В то же время, судя по тому, что все суда конvoja, за исключением «Курбэ», пересекли Ла-Манш самостоятельно, а линкор вели на буксире, его ГЭУ уже была или демонтирована или полностью неисправна. Линкор, как и все суда конvoja, был подготовлен к затоплению при помощи подрывных зарядов, подвешенных на обоих бортах на три фута ниже ватерлинии.

В число «Гузберри», кроме того, входили бывшая радиоуправляемая цель – старый линкор «Центурион», голландский крейсер «Суматра», а также 31 английское и 25 американских торговых судов – всего 60 различных кораблей.

По данным А.Б.Широкограда, «Гузберри» были разделены на пять групп. Одна из них должна была быть затопленной восточнее Сен-Мар-тен-де-Варревиля, четыре других – севернее Сен-Лорана, Арроманша, Курселя и Уистреама. Несмотря на противодействие противника и уничтожение многих береговых ориентиров, корабли были затоплены строго по плану. Работа была закончена ко дню «Д+4».

Позицию «Гузберри» у Уистреама занял линкор «Курбэ», интересно, что его место затопления было изменено по требова-



Корабли в качестве «Gooseberry», затопленные в районе высадки в Нормандии

нию адмирала Тэлбота с тем, чтобы дать якорной стоянке большую защиту с северо-запада, а не с северо-востока – решение, о котором позднее пришлось очень пожалеть. По оценкам современников и послевоенных экспертов, «Гузберри» оправдали все возложенные на них надежды. Они оказались совершенно бесценными в качестве искусственных брекетов, обеспечивающих нормальную работу малых судов и барж вблизи побережья. Кроме того, они служили базами для производства эксплуатационных и ремонтных работ, а также жилыми помещениями для личного состава, выполнявшего эти работы.

Как отмечает А.Б.Широкоград в книге «Атлантический вал Гитлера»: «...Прошло много времени, прежде чем немцы поняли их назначение. В боевом дневнике группы «Запад» в записи от 27 июня (день «Д + 21») об этих судах говорится как о судах, подорвавшихся на минах».

Но затопленный «Курбэ» не был брошен, на нем остались зенитные расчеты, более того, как пишет Ю.И.Александров: «...был вывешен огромный флаг с лота-

рингским крестом (символом «Свободной Франции»)». Судя по всему, немцы заинтересовались затопленным кораблем и регулярно подвергали его бомбардировкам, а чуть позже, 17 августа линкор был атакован и подорван двумя немецкими человеко-торпедами. Полученные повреждения уже не могли ухудшить его положение и только способствовали тому, чтобы после окончания боевых действий корпус первого французского дредноута был разобран на металл.

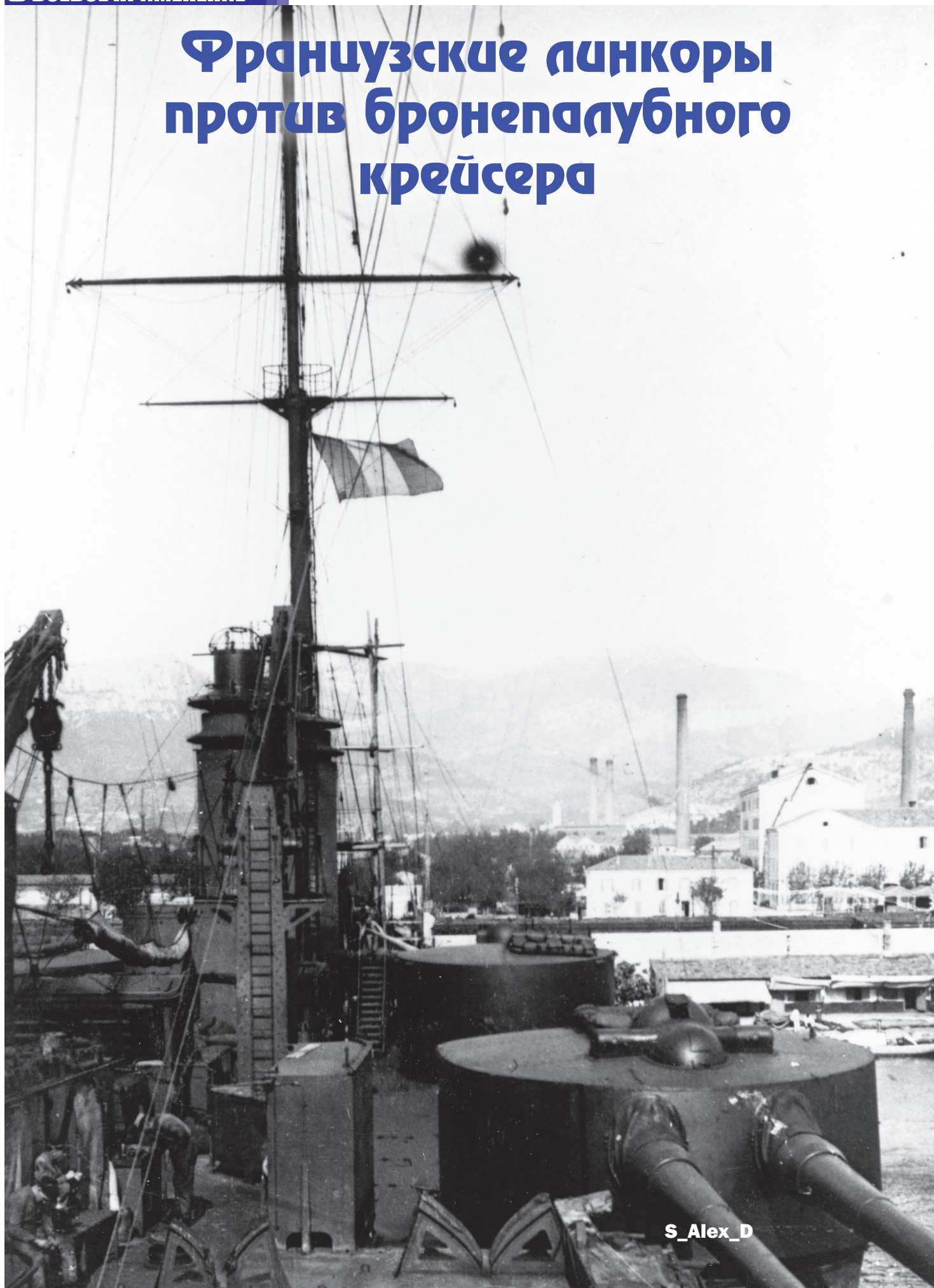
Возможно, анализируя боевой путь линкора «Курбэ», может показаться, что его судьба была «скучной» и «неинтересной», позволю себе не согласиться. Да, конечно, на долю «Курбэ» не выпала возможность принять участие в известных операциях или громких сражениях. Но построенный на заре «дредноутской эры» этот корабль как «честный солдат» нес повседневную службу, выполнял свой долг просто и без претензий на славу, а когда потребовалось – пожертвовал собой ради освобождения своей Родины. Что может быть лучше?



Линкор «Курбэ» затопленный у побережья Нормандии (район Уистреама) в 1944 году

Courbet, juin 1944

Французские линкоры против бронепалубного крейсера



S_Alex_D

Ранее мы установили, что начало Первой мировой войны французский флот встретил подготовленным к активным действиям, заранее отобилированным и сосредоточенным. На август 1914 года состав и организация его основных сил имела следующий вид (по данным Ю.И.Александрова):

- отдельный отряд командующего флотом: «линкоры «Курбэ» (флагман) и «Жан Бар»;

- репетиционный корабль флота: крейсер «Жюрен да Ла Гравьер»;

- 1-я эскадра: первая дивизия (флагман «Дидро», «Дантон», «Вернье») и вторая дивизия (флагман «Вольтер», «Мирабо», «Кондорсье»);

- 2-я эскадра: первая дивизия (флагман «Веритэ», «Республик», «Патри») и вторая дивизия (флагман «Жюстис», «Демократи»);

- дополнительная дивизия линейных кораблей: броненосцы «Сюффрен», «Сен Луи», «Голуа», «Бувэ», «Шарлемань»;

- 1-я легкая дивизия: броненосные крейсера «Жюль Мишле», «Эдгар Кине», «Эрнест Ренан», «Вальдер Руссо»;

- 2-я легкая дивизия: броненосные крейсера «Леон Гамбетта», «Виктор Гюго», «Жюль Ферри»;

- специальная дивизия: броненосец «Жорегиберри», крейсера «Брюи», «Адмирал Шарнье», «Латуш Тревиаль», «Д'Энтрасто», «Кассар», «Космао».

Как мы видим, линкоры «Франс» и «Париж» все еще заканчивали сдаточные испытания и проходили курс боевой подготовки. Но и в существующем составе французский флот на Средиземном море представлял собой достаточно внушительную силу, с которой считались и союзники, и противники.

С началом войны с Германией (3 августа 1914 года) корабли флота выполнили свою первоочередную задачу – обеспечили перевозку войск из Африки на побережье Франции, после чего сделали безуспешную попытку перехватить «Гебен» и «Бреслау». К 13 августа в войну вступает Австро-Венгрия, что актуализирует задачи по блокаде ее флота в базах Адриатического моря и по недопущению его прорыва в Средиземное море. Как следствие, командующий французским флотом переводит свои корабли на Мальту, которая становится его основным местом базирования.

Как отмечает А.Томази, у французского морского генерального штаба никогда не было планов на ведение войны на море с Австрией, тем более в Адриатическом море, но, видимо, в первый дни войны очень хотелось успехов. Тем более что еще весь мир помнил о роковой ошибке, которую допустили союзники французов – британцы, упустив Средиземноморскую дивизию Германии. В результате командующий французским флотом вице-адмирал Лапьерьер получил приказ на проведение демонстрационной операции в южной части Адриатического моря с использованием всех имеющихся в его распоряжении сил.

Флот во главе с «Курбэ» вышел из Мальты и сосредоточился к северу от острова Фано 15 августа 1914 года, где Лапьерьер собрал флагманов эскадры для постановки задачи. Вместе с французским флотом в операции принял участие и адмирал Трубридж, чья эскадра крейсеров (2 броненосных крейсера и 12 эсминцев) была придана французскому адмиралу. Согласно замыслу адмирала объединенная эскадра должна была вой-

Линкор «Жан Бар» - флагман 2-й дивизии линкоров



Броненосец «Голуа» - один из французских броненосцев погибших в годы Великой войны



Линкор «Франс» успешно прошел всю войну, чтобы погибнуть из-за навигационной ошибки у родных берегов



ти в Адриатическое море, найти и уничтожить австрийские корабли, блокирующие побережье Черногории, а в случае, если удастся встретить неприятельскую эскадру, то заставить ее принять бой. При этом не планировались какие-либо действия против береговых объектов или обстрелы фортов и батарей (например, в заливе Каттаро). Вице-адмирал Лапьерьер,

как пишет А.Томази в книге «Морская война на Адриатическом море», считал: «... что эти операции себя не оправдают и что они связаны с риском потери боевых единиц, вызывая одновременно такой расход боевых припасов, который может иметь самые тяжелые последствия с точки зрения снабжения». Французский флагман надеялся найти значительные

Легкий крейсер «Бреслау» - один из «реальных» противников французского флота



Линкор «Франс» на стоянке (Средиземное море, 1914-1918 гг.)

Броненосный крейсер «Дефенс» - один из британских крейсеров Трубриджа, взаимодействующих с французским флотом



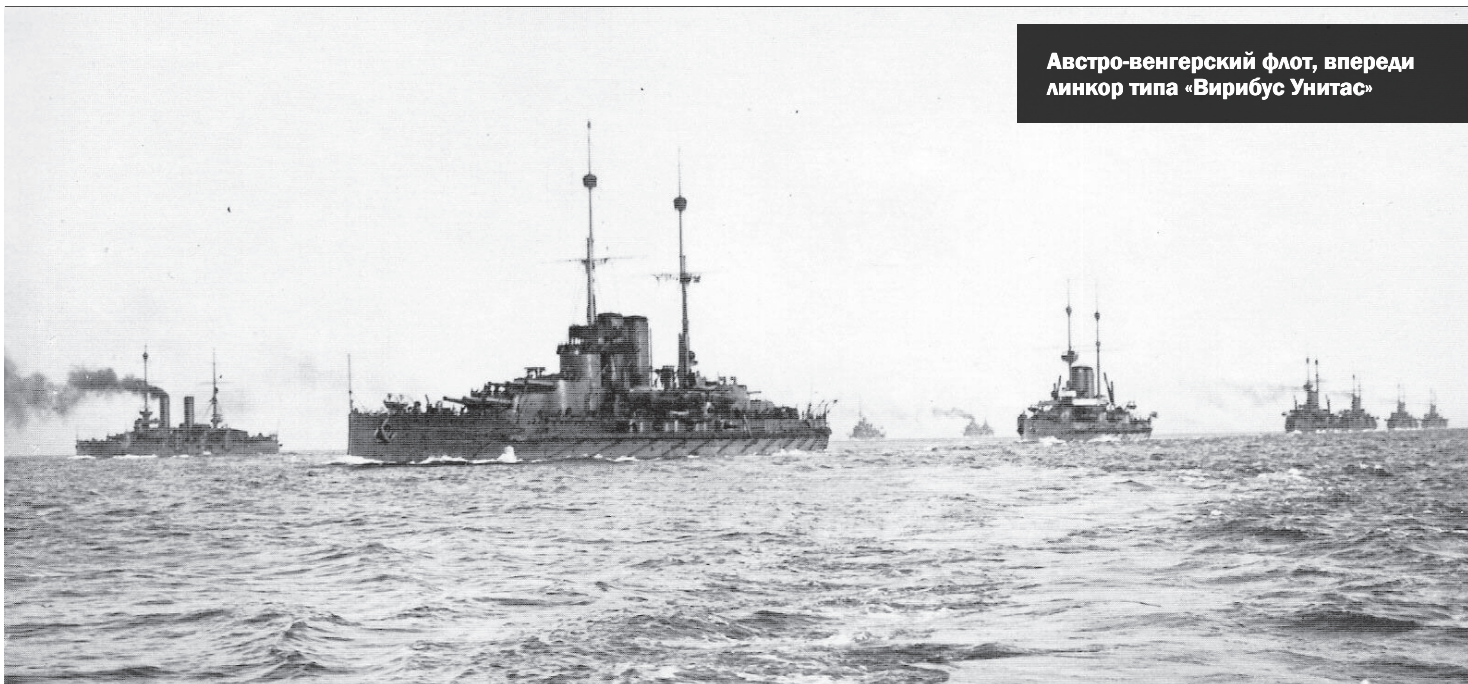
австрийские силы в черногорских водах и уничтожить их, или, по крайней мере, создать впечатление высокой активности флота. Отметим, что это имело еще и политический смысл, так как следовало поддержать Италию в ее стремлении остаться нейтральной.

Морской министр Франции писал командующему французским флотом: «...Операция, которую вам предстоит провести, является необходимой демонстрацией с точки зрения общей политики. Она может, кроме того, заставить австрийскую эскадру выйти из своих портов и дать вам случай принудить ее к бою. Далее, не подлежит сомнению, что ваше появление в Адриатическом море заставит австрийцев снять блокаду Черногории. Правительство вам предоставляет полную свободу в выборе пункта для нанесения удара. Очевидно, что атака Пола открытой силой является совершенно невозможной. Она повлекла бы, без сомнения, значительные потери, которые не могли бы быть оправданы достигнутыми результатами. В равной степени представляется проблематичной возможность проникнуть открытой силой к Каттаро. Но содействие Черногории, которая ожидает нашей помощи и может, обладая горой Ловчен, в значительной степени осложнить положение австрийских кораблей, вам облегчит, быть может, систематические операции в этом районе». Тем самым можно увидеть, что данная операция, проводимая практически без всякой подготовки и разведки, а также не имевшая ясных целей, больше походила на авантюру, чем на обдуманную атаку. В то же время черногорский король действительно предоставил в распоряжение союзников порт Антивари, который был в дальнейшем использован для базирования легких сил.

Единственным противником французского флота на тот момент был Императорский и Королевский флот Австро-Венгрии, основное ядро которого к августу 1914 года включало в себя 3 дредноута, 3 линкора-дредноута, 6 броненосцев и 3 броненосных крейсера, 3 современных легких крейсера и 6 больших эсминцев. Как видим, по количеству дредноутов на данном ТВД австрийцы превосходили ВМС Франции, а наличие у них современных легких крейсеров позволило им впоследствии осуществить много дерзких и успешных операций на Адриатике. По мнению экспертов, австрийский флот был достаточно сбалансирован, а его немногочисленность частично компенсировалась высокими боевыми качествами современных боевых кораблей.

И с такой силой приходилось считаться, поэтому Лапайерье взял с собой все имеющиеся силы, разделив флот на две группы. Первая группа, в которую вошли французские крейсера и британская эскадра Трубриджа, шла вдоль албанского побережья на север. Вторую группу составили французские линкоры и три дивизиона миноносцев (36 единиц), они двигались вдоль итальянского побережья (на удалении 10 км от берега), а затем повернули к побережью Албании (между Каттаро и Антивари). В колонне французских линкоров кильватером во главе с «Курбэ» шли «Жан Бар», 4 линкора типа «Дантон», 2 линкора типа «Демократи» и 2 линкора типа «Республик». Три дивизиона миноносцев обеспечивали противолодочную оборону линкоров, прикрывая строй впереди и на обоих флангах. Обе группы должны были встретиться утром

Австро-венгерский флот, впереди линкор типа «Вирибус Унитас»



16 августа в районе Антивари.

Встреча с противником произошла 16 августа в 08:30 утра. Колонна французских линкоров находилась на расстоянии около 15 миль от албанского побережья, когда были замечены дымы двух миноносцев, уходящих в направлении Каттаро. А несколькими минутами позже были обнаружены дымы, а затем еще одна группа кораблей противника. Эта группа включала в себя австро-венгерский бронепалубный крейсер «Зента» и эсминец «Улан».

Французский флагман принял решение отрезать австрийские корабли от базы и перекрыть им пути к отступлению, развернув свою эскадру на север, и около 9 часов утра с дистанции 12 000 м приказал открыть огонь. При этом цели были

разделены: по крейсеру «Зента» французские линкоры открыли огонь артиллерией главного калибра, а по эсминцу «Улан», который преследовали французские миноносцы и крейсер «Жюрен да Ла Гравьер», тот самый, что находится на 3 уровне в «ветке» французских крейсеров игры World of Warships, – вспомогательной. Кстати, не стоит забывать, что вспомогательной артиллерией у французских линкоров были орудия калибром 240-мм, 194-мм, 164-мм и 138-мм (у дредноутов).

Итак, только по составу видно, что на стороне французов было подавляющее превосходство, но что представляли собой их противники в этом бою?

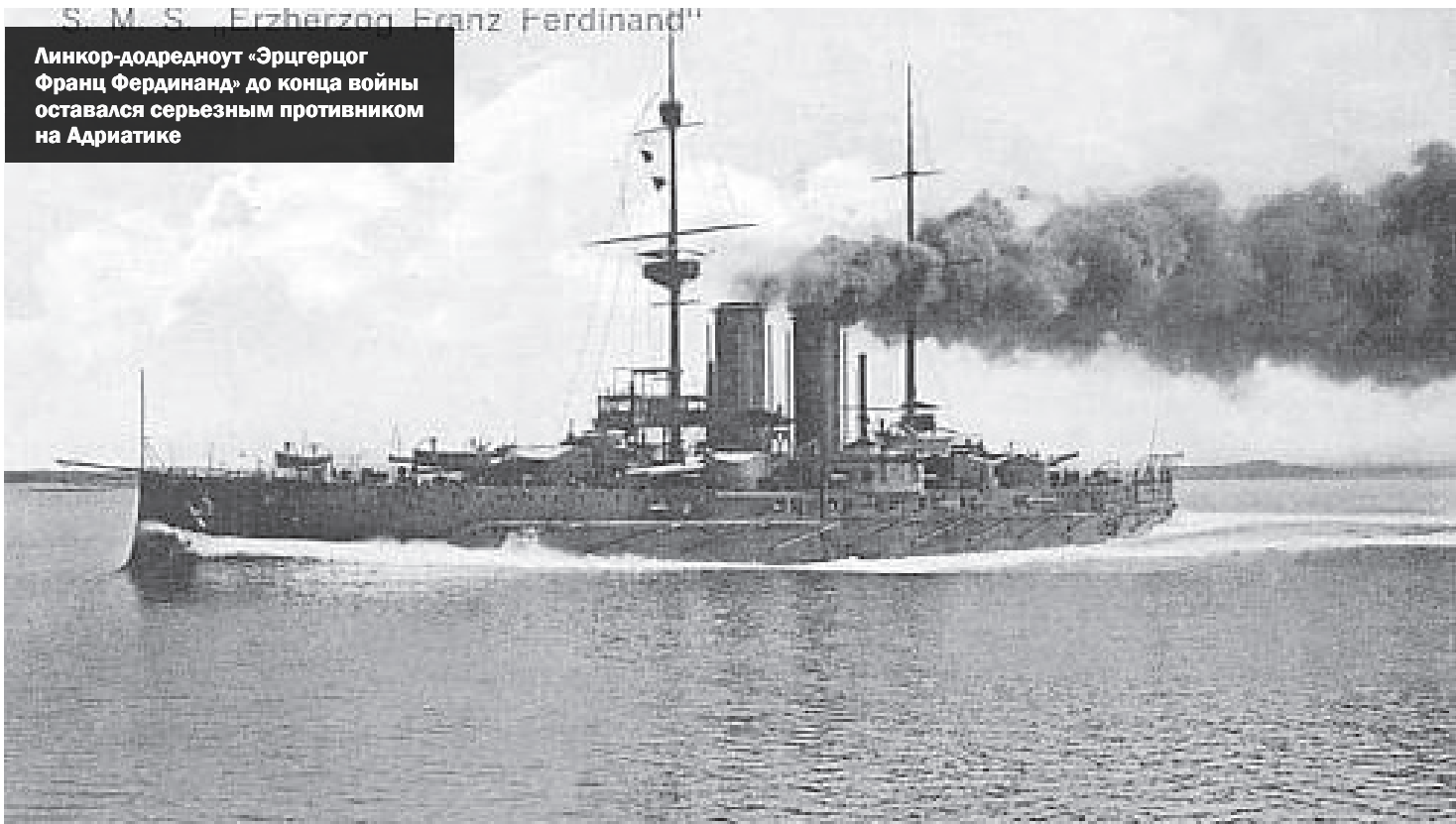
Крейсер SMS «Зента» был одним из трех бронепалубных крейсеров флота Австро-Венгерской монархии, построен-

ных по одноименному проекту еще в начале XX века. Крейсер имел полное водоизмещение 2 543 т, мощность ГЭУ всего 8 160 л.с., однако его паровые машины обеспечивали неплохую для своего времени скорость 20,5 узлов. В свое время эксперты оценивали эти крейсера как довольно удачные корабли, специально предназначенные для дальних плаваний. Также не следует забывать, что они имели бронирование: палуба – 50-25 мм, казематы – 35 мм, рубка – 50 мм. Вооружение «Зенты» состояло из восьми 120-мм/40 орудий, десяти 47-мм пушек и двух пулеметов, двух 450-мм торпедных аппаратов.

Это был уже достаточно устаревший к началу Первой мировой корабль, но он успел заслужить себе репутацию «боево-

S. M. S. "Erzherzog Franz Ferdinand"

Линкор-дредноут «Эрцгерцог Франц Фердинанд» до конца войны оставался серьезным противником на Адриатике



Линкор «Жюстис» не получил повреждений от «Зенты», но его 194-мм орудия не выдержали испытания боем.



Бронепалубный крейсер «Зента» в Южных морях (рисунок)



го» корабля. Сразу после ввода в строй он был отправлен на Дальний Восток, где и прослужил почти два года, проводя демонстрацию флага и представляя Австро-Венгерскую Империю. Принял активное участие в подавлении боксерского восстания в Китае, причем его десант действовал в составе международного сводного отряда адмирала Сеймура, а командир крейсера капитан Эдуард Томан Эдлер фон Монтальмар погиб при штурме фортов Таку. После возвращения с Востока крейсер совершил походы в Африку (Кейптаун), Южную Америку (Монтевидео, Буэнос-Айрес Рио-де-Жанейро). Прибыл на родину только в 1903 году, посетив порты Кадиса, Танжера, Малаги, Туниса, Корфу. Перед началом войны «Зента» находился в резерве, однако это не помешало ему активно начать боевые действия и сразу отличиться.

Именно этому крейсеру (по некоторым данным) принадлежит честь «первого» выстрела в морской войне. Когда 6 августа Черногория объявила войну Австро-Венгерской империи, орудия с горы Ловчен открыли огонь по порту Каттаро и окружающим его зданиям. В ответ 8 августа крейсера «Зента» и «Сигетвар» (однотипный) в сопровождении эсминца «Улан» и миноносца 72F (тип «Кайман») уничтожили радиостанцию (радиотелеграфную станцию Маркони) и обстреляли железную дорогу в районе Антивари (Томице, близ Бара (бывшая Антивари)). Следующим шагом со стороны Австро-Венгрии стала блокада порта Антивари, для этого были выделены 2 крейсера («Зента», «Сигетвар»), 3 эсминца типа «Хуссар» («Улан», «Штрайтер» и «Ускоке») и 3 миноносца типа «Кайман» (64F, 68F, 72F).

16 августа 1914 года именно крейсер «Зента» и эсминец «Улан» осуществляли блокаду порта Антивари, когда в 07:46 утра заметили дым на юго-юго-западе. Командир крейсера коммодор Пол Пачнер повернул корабли и стал отходить в сторону Каттаро. Однако уже в 08:25

Крейсер «Жюрен де Ла Гравьер» оказался слишком медлительным для борьбы с австро-венгерскими эсминцами



утра также был замечен дым на севере, и выяснилось, что они встретились со всем французским средиземноморским флотом. Было уже слишком поздно, когда они поняли, что облака дыма со стороны Отранто на самом деле представляют собой большой флот французских кораблей, выполняющих миссию по снятию блокады черногорского порта.

Эскадра союзников была также обнаружена и австрийским эсминцем «Штрайтер», который шел из Каттаро для замены «Улана». Командир «Штрайтера» обнаружил сначала два корабля противника, а затем около 08:30 много кораблей в юго-западном направлении, поэтому он повернул назад и вернулся на базу.

Первое морское сражение Великой войны оказалось коротким.

Эсминец «Улан» (водоизмещение 400 т), введенный в строй в 1906 году, был сравнительно «молодым» и быстроходным кораблем. Несмотря на то, что его тип «Хуссар» принадлежал к последним представителям многочисленного семейства английских «истребителей», которые строили много стран в начале XX века, эти корабли очень активно и результативно действовали на Адриатике. Прекрасно понимая, что эсминец с шестью 66-мм орудиями и двумя 450-мм торпедными аппаратами не сможет ему помочь, командир «Зенты» Пал Пачнер приказал ему отрываться и уходить на базу. Пользуясь превосходством в скорости (28 узлов), «Улан» быстро оторвался от «Жюрен да Ла Гравьер» (22,5 узла) и французских эсминцев и вскоре сумел достичь Бока-Которской бухты.

По австрийским данным, французы после того, как приблизились на необходимую дистанцию, передали приказ «Зенте» остановиться и сдаться, а затем открыли огонь. Командир «Зенты» в этих условиях сдаться отказался и повернул крейсер на северо-восток, чтобы приблизиться к побережью. Он рассчитывал, что на мелководье французские линкоры будут менее активны, а у его команды появится больше шансов спастись с предпо-



Бой крейсера «Зента» и миноносца «Улан» с французскими линкорами (рисунк)

ложительно тонущего корабля.

Бой, а вернее расстрел, начался примерно в 9 утра с дистанции около 12 км (вспомним, что это было почти предельной дистанцией для артиллерии «Курбэ» и «Жан Бара»). Крейсер «Зента» не смог оторваться от неприятеля, его паровые машины уже не обеспечивали необходимой скорости хода, тем более что вскоре один снаряд попал в машинное отделение, и корабль лишился хода. Но устаревший крейсер защищался – как только дистанция сократилась, его 120-мм орудия открыли огонь по французским линкорам, но безрезультатно. По данным А.Томази, снаряды австрийского крейсера падали с недолетом 300-400 м от колонны линкоров. Силы были слишком неравны, и сосредоточенный огонь французов быстро превратил одинокий крейсер в пылающий костер.

В книге «Морская война на Адриатическом море» так описаны последние минуты австрийского крейсера: «...в 09:20

адмирал, видя столбы пара и дыма, поднимающиеся на корме крейсера, приказал прекратить огонь. На палубе «Зенты» произошел ряд взрывов; в 09:35 крейсер накренился на 45 градусов, носовая часть его показалась из воды, и он пошел ко дну, не спустив своего флага». По австрийским данным, в 09:20 экипаж крейсера получил приказ покинуть корабль, и вскоре корабль, который боролся до последней возможности, затонул.

Интересно, что в книге вице-адмирала Бьенэмэ «Война на море 1914-1915» отмечено, что во время этого «боя» на кораблях французского флота не обошлось без аварий, причем наиболее крупные были связаны с артиллерией. Так, например, «на линейном корабле «Кондорсье» вышли из строя два 24-см орудия, а на линейном корабле «Жюстис» одно 19-см». В то же время на некоторых сайтах в интернете эти повреждения относят к действиям снарядов «Зенты», утверждая, что именно их попадания вывели из

Австро-венгерский крейсер «Зента» - бесстрашный противник французских линкоров

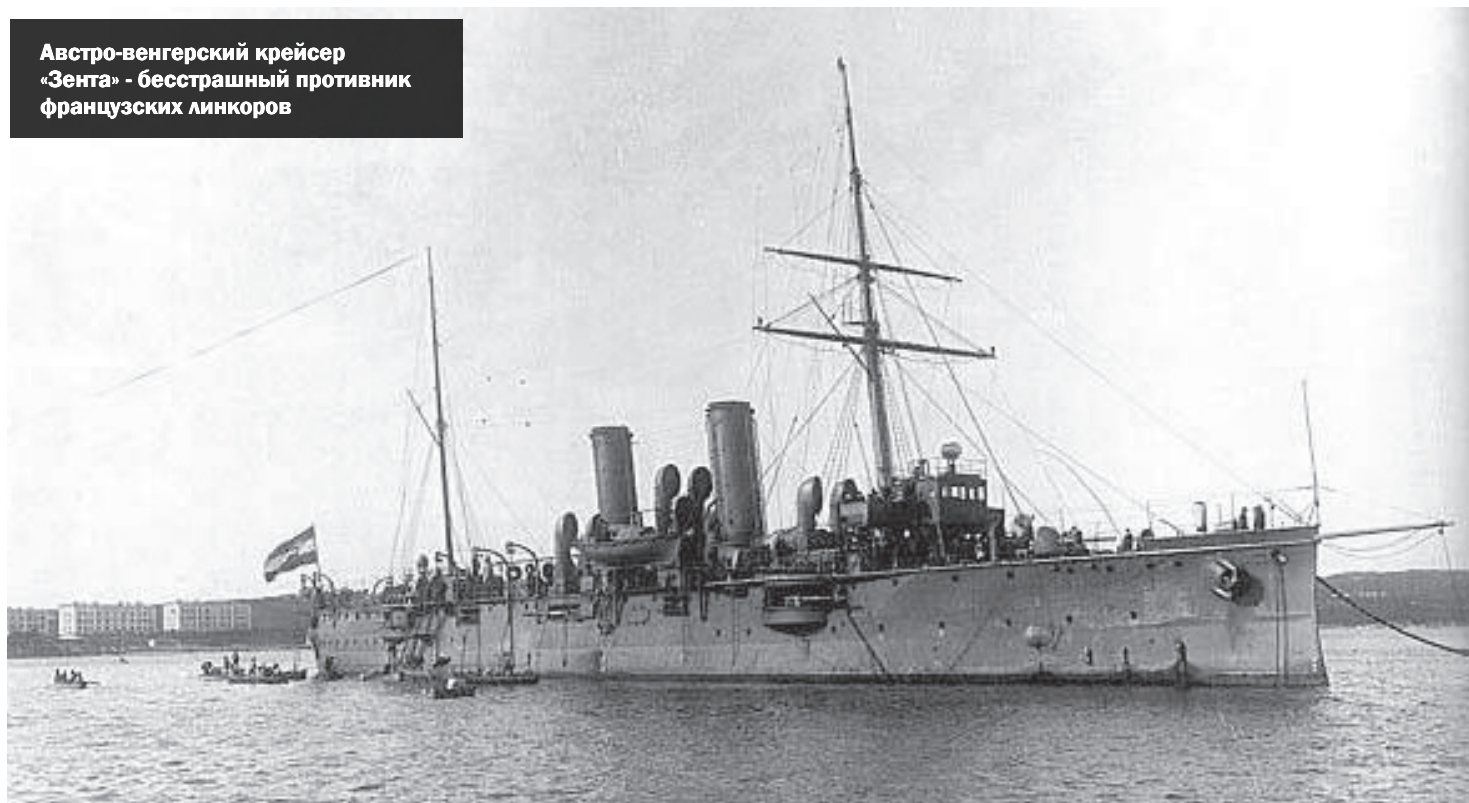
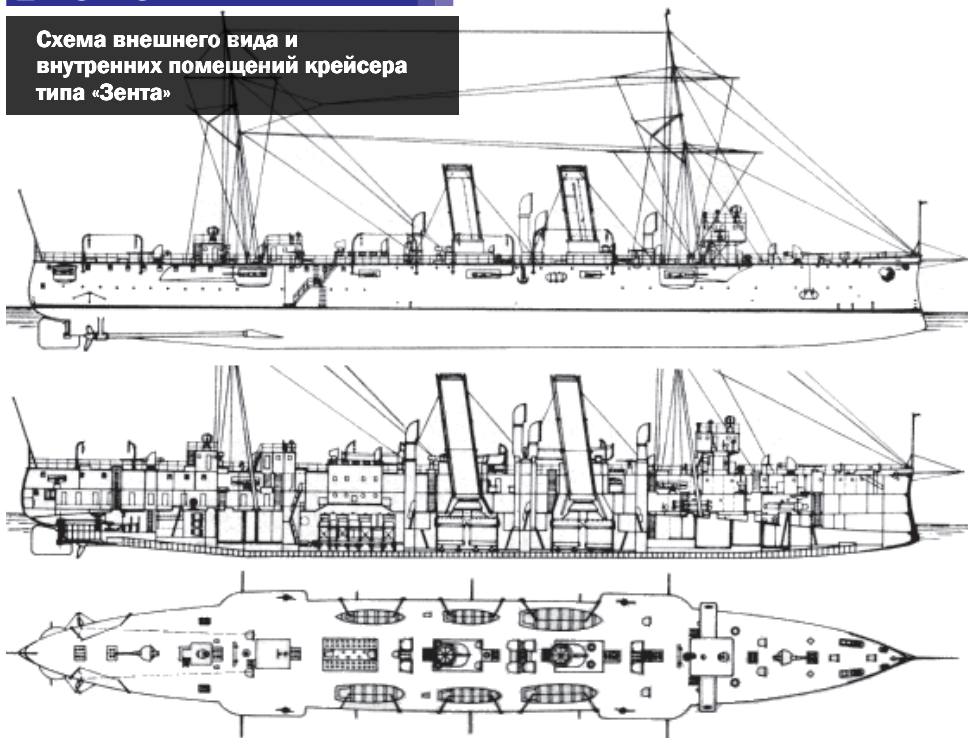


Схема внешнего вида и внутренних помещений крейсера типа «Зента»



S. M. S. Torpedoboot „Straitor“.
Эсминец «Штрайтер» (тип «Хуссар»)



Эсминец «Улан» (тип «Хуссар») – соратник «Зенты» в последнем бою



строю французские орудия.

После потопления «Зенты» к главным силам французского флота присоединились крейсера, и командующий повернул соединение на юг, к выходу из Адриатики. При этом спасение экипажа австрийского крейсера организовано не было. По данным А.Томази: «... Близость батарей Каттаро и опасение мин препятствовали английским эскадренным миноносцам, которые одни только находились в этот момент при флоте (наши были слишком далеко к северу, они преследовали «Улан»), спасти уцелевших австрийцев. Однако 6 офицеров и 130 матросов были спасены черногорскими шлюпками». Сложно, конечно, предположить, что все 36 французских эсминцев, которые охраняли эскадру линкоров, «бросились» за одним австрийским, но это представляется именно так. В любом случае факт остается фактом – французская эскадра не стала спасать команду «Зенты».

Уцелевшие австрийские моряки после пяти часов плавания достигли побережья и были взяты в плен черногорскими войсками. Из 324 человек экипажа «Зенты» выжили 150 (по другим данным, 6 офицеров и 130 матросов), всего погибло 54 % (по другим данным, 179 человек) от всей команды. Выжившие моряки были освобождены 15 января 1916 года, после того как Черногория капитулировала перед австро-венгерскими войсками. Миноносцев 81Т привез их в Полу, куда они прибыли 23 сентября. В честь героической команды этого корабля и в честь крейсера «Зента» была названа небольшая бухта (ранее Калафатич) в Сплите.

Оставшиеся в живых моряки вернулись на место сражения в 1923 году, где на вершине скалы у берега была построена часовня, чтобы увековечить память их подвига. Здание все еще стоит, сильное Далматинское землетрясение 1975 года его разрушило, но в 2008 году оно было отремонтировано.

На этом история «Зенты» не закончилась. Почти до конца XX века остатки корабля покоились на глубине 73 м недалеко от побережья, пока в октябре 1996 года корабль не нашли дайверы. Как оказалось, корабль лежит на дне в вертикальном положении, корабельные конструкции и надстройки возвышаются на 5-10 м над дном. Большая часть вооружения, пушек и пулеметов все еще на месте. Объекты на палубе также все еще узнаваемы, как и навигационные устройства на ходовом мостике. Сейчас крейсер «Зента» является крупнейшим искусственным рифом в Черногории, оазисом для разнообразной морской жизни, в течение многих лет защищенным от посетителей удаленным местоположением и глубиной.

А что же французский флот? В полдень 16 августа французский флагман повернул линкоры во главе с «Курбэ» на юг, чтобы не подвергаться ночным атакам миноносцев противника. По оценкам Лапьерьера, их пришлось бы отражать в неблагоприятных условиях, так как сопровождавшие линкоров миноносцы уже израсходовали почти весь запас горючего, а английские эсминцы Трубриджа уходили к Дарданеллам. Но больше в этот день столкновений с неприятелем не было, французский флот записал на свой счет первую «победу»: поставленная правительством задача была выполнена, хотя эта импровизированная операция не имела большого значения.

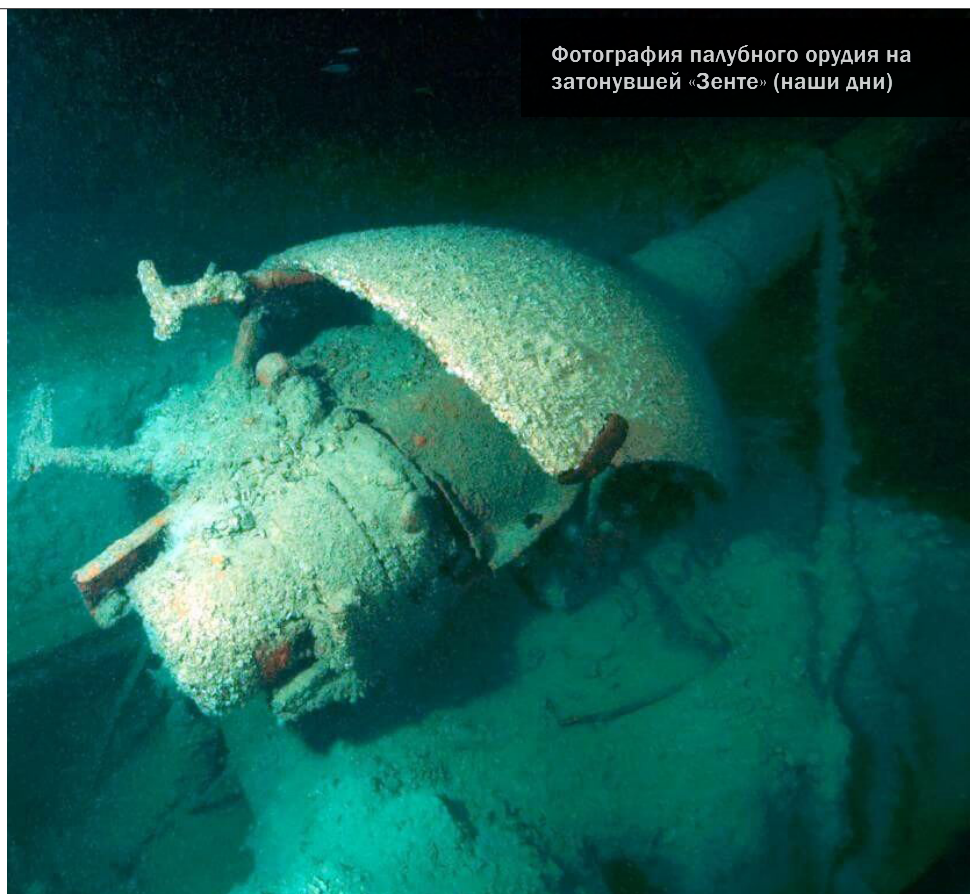
В истории австро-венгерского флота

«Зента» и ее экипаж стали героями. Наверное, отношение наследников Императорского и Королевского флота к этому подвигу можно сравнить лишь с нашим отношением к «Варягу». И тот, и другой приняли бой с более сильной вражеской эскадрой и погибли, не сумев нанести неприятелю какого-либо ущерба. Но, по моему мнению, разница все-таки есть: «Варяг» принял бой по собственному выбору и погиб от рук своего экипажа, а у «Зенты» выбора не было никакого. Это, в общем-то, не умаляет героизм моряков, но... Пусть читатели сами решают и делают выводы.

Что касается французских линкоров, то «не много чести» для них в том, что вместо боя с линкорами и броненосцами Австро-Венгрии они расстреляли слабый бронепалубный крейсер. Зато это был бой с реальным противником, линкорам типа «Бретань» за всю войну вообще не довелось вести огонь по вражеским кораблям.

На войне редки честные дуэли и поединки равных по силе противников, чаще преобладают бои, в которых противник сумел сосредоточить большие силы на данном участке.

Подобные случаи неравных боев были нередки и в то время, и позже. Можно вспомнить, как еще в марте 1904 года 2 японских крейсера и 4 эсминца перехватили на подходах к Порт-Артуру русский миноносец «Страшный» и уничтожили его. Или случай, когда в мае 1905 года (после боя в Цусимском проливе) японские броненосные крейсера «Ивате» и «Якумо» догнали русский броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков» и, пользуясь огневой мощью, в несколько раз превосходившей возможности «Ушакова», потопили его не входя в зону действия русских орудий. Чуть позже уничтожения «Зенты», в декабре 1914 года, два британских линейных крейсера у

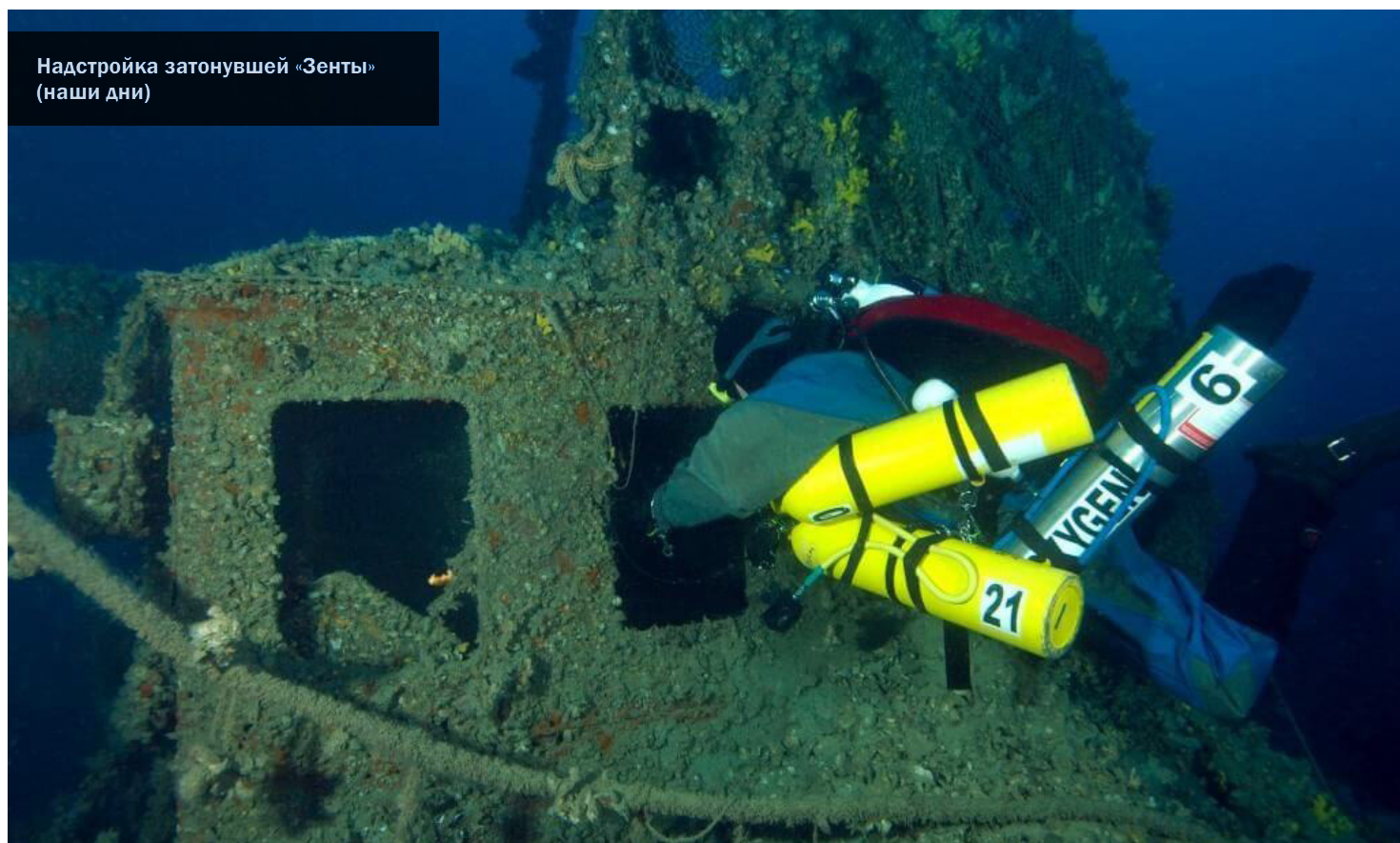


Фотография палубного орудия на затонувшей «Зенте» (наши дни)

Фолклендов потопили броненосные крейсера вице-адмирала Шпее. Можно вспомнить и более поздние факты: 17 февраля 1944 года японский крейсер «Катори» был перехвачен двумя американскими тяжелыми крейсерами «Индианаполис» и «Новый Орлеан», идущими в сопровождении двух эсминцев, и в течение 30

минут японский корабль был уничтожен.

Как видим, трудно искать справедливости в боевых действиях, следует лучше готовиться к войне и исключать неожиданности, тогда простым людям не придется проявлять героизм.



Надстройка затонувшей «Зенты» (наши дни)

Дальние вояжи первых французских dreadnoughtов

S_Alex_D

Линкор типа «Курбэ» - корабль, оправдавший надежды



Так сложилось, что, не обладая лучшими тактико-техническими характеристиками, французские линейные корабли типа «Курбэ» за годы службы оправдали возложенные на них ожидания и достаточно полно «отработали» поставленные перед ними задачи. Причем события развивались таким образом, что этим кораблям вполне «хватало» и скорости хода, и бронирования, и вооружения.

Возможно, это мое субъективное мнение, но, действительно, судьбе было угодно так распорядиться, что эти корабли, участвуя и в Великой войне, и в послевоенном обустройстве Европы, и в годы Второй мировой, не имели повода «пожаловаться» на свои боевые возможности. Можем вспомнить, например, что в боях в Рижском заливе броненосцы «Слава» и «Цесаревич» («Гражданин») испытали большие сложности из-за низкой дальности своих орудий главного калибра; черноморские броненосцы русского флота из-за малой скорости хода не могли состязаться с немецким линейным крейсером «Гебен»; немецкие броненосные крейсера адмирала Шпее из-за недостаточной скорости хода и дальности своих 210-мм орудий не смогли оторваться от британских линейных крейсеров или оказать им серьезное сопротивление. К счастью для линкоров типа «Курбэ», на их боевом пути не было таких испытаний, и они не пострадали даже от недостаточной дальности орудий главного калибра, им почти всегда «хватало» своих возможностей.

Анализируя тактико-технические характеристики первых французских дредноутов, мы отметили, что в целом они соответствовали своим «одноклассникам», а если в чем существенно и «проигрывали», так это в дальности плавания. Но и здесь судьба кораблей этого типа сложилась таким образом, что им вполне хватало заявленных 4 200 миль на скорости 10 узлов для действий на Средиземном море. Действительно, дальность перехода Гибралтар – Дарданеллы составляла примерно 1 760 морских миль, Марсель – Алжир – 400 миль, Марсель – Тунис – 460

миль. Так что «Курбэ» и его сестершипы могли себе позволить на одной бункеровке дважды пересечь Средиземное море с запада на восток (или с востока на запад) или дойти до Лондона через Гибралтар (расстояние примерно 2 000 миль). И при этом французские линкоры практически никогда не покидали Средиземноморье, почти никогда, хотя исключения были, и об этих исключениях и пойдет наш краткий рассказ.

В судьбе четырех линкоров типа «Курбэ» было максимум два случая, когда корабли этого типа покидали пределы Средиземноморского бассейна (операции в Адриатическом море мы отнесем к этому же району). И, как ни странно, но оба эти «дальних вояжа», так или иначе, были связаны с Россией (Российской империей и Советской Россией). Посещение «Жан Баром» Портсмута в 1913 году, которое заняло несколько часов, не будем относить к «дальнему вояжу», как и выходы линкоров к марокканским портам на побережье Атлантического океана.

Итак, первый дальний поход новых французских линкоров относится к лету

1914 года, практически накануне Первой мировой войны. Обстановка в мире была достаточно напряженной, и европейские страны старались в последние мирные дни заручиться поддержкой держав, на помощь которых они хотели бы рассчитывать. Для Франции такой державой была Россия, и именно в Россию в середине июля 1914 года направляется президент Французской республики Раймон Пуанкаре. Учитывая важность визита и его направленность, французский президент выбрал морской маршрут, чтобы не пересекать территорию Германской империи, к войне с которой и шла Франция (по некоторым оценкам – желала такой войны, хотя бы как реванш за войну 1870-1871 года). А в качестве президентской яхты был выбран новейший дредноут «Франс» (четвертый корабль типа «Курбэ»).

Интересно, что к этому времени «Франс» не закончил всех испытаний и официально был принят флотом только после завершения этого визита – 1 августа 1914 года, за два дня до объявления Германией войны Франции. В большинстве источников упоминается, что



Линкор «Франс» (до модернизации) - участник дальних походов

Линкор «Жан Бар» после модернизаций 20-х годов



Архив Б. фотографии
amivfoto@bk.ru



Бронепалубный крейсер 3 класса
«Лавуазье»

Французский миноносец
«Тромблон»



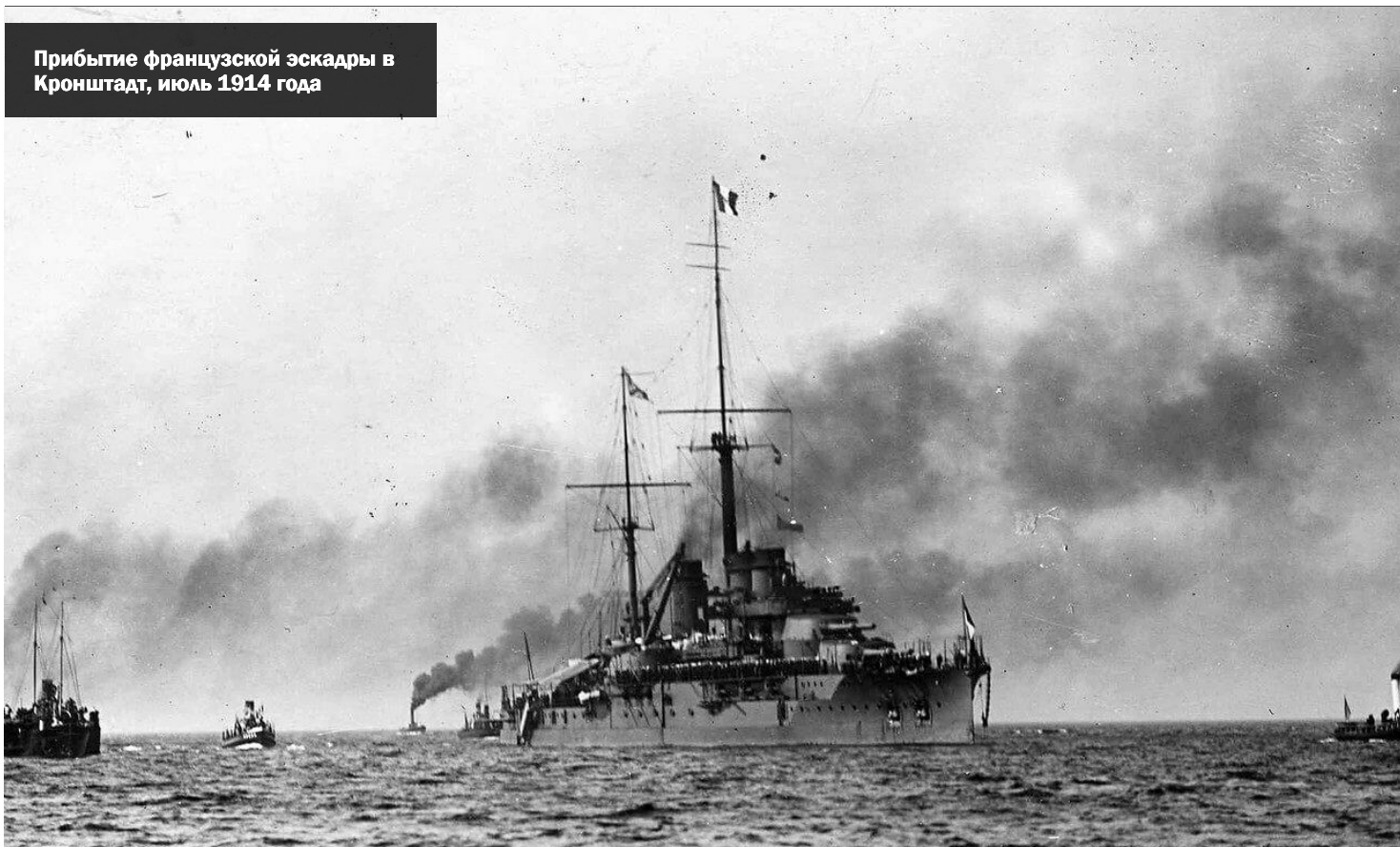
«Франс» в этот поход вышел без боеприпасов, тем самым придавая этому «во-яжу» вид авантюрной затеи, но в итоге французам повезло, и они успели вернуться на свои базы.

В качестве почетного сопровождения «президентского» «Франса» выступили линкор «Жан Бар», крейсер «Лавуазье», два миноносца: «Стилет» и «Тромблон». Видимо, оказывать впечатление на «русских союзников» французы решили именно новыми линкорами, потому что остальные корабли были уже далеко «не молодые». Так крейсер «Лавуазье» представлял собой бронепалубный крейсер 3-го класса и относился к так называемым «колониальным крейсерам». Он вступил в строй французского флота еще в апреле 1898 года, был ровесником русской «Светланы», с которой его роднила главная артиллерия, размещенная в спонсонах, а два его сестришки были списаны еще в 1910-1911 годах. Вообще, согласно справочнику С.А.Балакина, перед Первой мировой крейсер «Лавуазье» базировался в Исландии, где обеспечивал охрану французских рыболовных судов, откуда его оперативно вызвали в Шербур и включили в состав президентского «эскорта».

С современными эсминцами во французском флоте ситуация была такой же, как и с быстроходными турбинными легкими крейсерами, то есть таких эсминцев во флоте не было. Возможно, по этой причине для сопровождения новых линкоров были выделены два 300-тонных («350-тонных») миноносца, которые строились в 1906-1910 годах для флота Третьей республики. Это были корабли, во многом напоминавшие русские эсминцы типа «Буйный» времен русско-японской войны, с 1-65-мм, 6-47-мм орудиями и двумя 450-мм торпедными аппаратами, однако их паровые машины позволяли развивать скорость до 28 узлов, что вполне достаточно для функций, которые на них могли быть возложены в таком походе.

16 июля 1914 года французская эска-

**Прибытие французской эскадры в
Кронштадт, июль 1914 года**



дра во главе с «Франс» вышла из Дюнкерка и взяла курс на Кронштадт, куда и прибыла 20 июля. Если учесть, что расстояние от Дюнкерка до Кронштадта примерно 1 700 миль (примерно 3 200 км), то в течение этих четырех суток французские корабли должны были двигаться со средней скоростью около 17-18 узлов – неплохая проверка для механизмов новых линкоров.

Вместе с президентом Р.Пуанкаре на «Франсе» в Россию прибыли премьер-министр (председатель Совета министров), министр иностранных дел Рене Вивиани и другие крупные политики и чиновники Французской Республики.

20 июля 1914 года в два часа дня французская эскадра бросила якоря на Кронштадтском рейде. Жители города и столицы Российской империи очень тепло встречали французских гостей и союзников. Для встречи французских кораблей из Кронштадта вышло несколько коммерческих пароходов с представителями дворянства и различных сословий, а также множество частных судов и яхт. Прибытие в порт французских гостей стало событием и для Кронштадта, и затем для Санкт-Петербурга. По некоторым данным, навстречу Пуанкаре из Санкт-Петербурга вышло больше 20 небольших пароходов. Газета «Русское слово» в своем номере от 21 (08) июля 1914 года так описывала эти события: «... На отдельном пароходе встречала президента депутация от французской колонии Петербурга и других городов России. Представители печати были приглашены морским министерством на специально зафрахтованное судно, которое вышло из Петербурга около 11-ти часов утра. Помимо находящихся в Петербурге представителей крупных парижских изданий, из Франции на торжества по случаю прибытия в Россию Пуанкаре приехали около 20-ти специальных корреспондентов. Кроме того,



**Линкор «Франс» в сопровождении
посыльного судна «Луна» и судов
Петербургского порта направляется
в Кронштадт, 7 июля 1914 года**

прибыли представители английской, германской, австрийской и итальянской прессы...».

Такое событие не осталось незамеченным и самим российским императором, который посветил этому несколько строк в своем личном дневнике: «... 7-го июля. Понедельник.... Пошел на «Александрию» в Кронштадт и завтракал в пути. Перед уходом был ливень с грозой; затем погода поправилась. Ровно в два часа на малый рейд вошла французская эскадра

в составе брон. «France», «Jean Bart» и двух миноносцев».

В Кронштадте Пуанкаре и сопровождающие его лица покинули «Франс» и перешли на императорскую яхту «Александрия», которая и доставила французскую делегацию в столицу. Линкоры «Франс» и «Жан Бар» вместе с крейсером «Лавуазье» остались на Кронштадтском рейде, а вот два миноносца получили право сопровождать императорскую яхту в Санкт-Петербург, где все было готово к



Линкор «Франс» в сопровождении портовых судов «Лев» и «Елена» направляется в Кронштадт, 7 июля 1914 года



Представители городского управления и сословных учреждений на палубе парохода «Русь» приветствуют французскую эскадру



Русские пароходы «Либава» и «Русь» сопровождают французскую эскадру у берегов Кронштадта. 7 июля 1914

встрече.

Очень красочную картину встречи французских гостей, хотя и с определенной иронией, нарисовал Л.Соболев в своем романе «Капитальный ремонт»: «... Столица ... обвила трехцветными лентами трамвайные столбы и колонны подъездов, переплела эти цвета в причудливых розетках на белых платьях дам и на отворотах сюртуков и визиток, надетых мужчинами, несмотря на жару. Она перекинула через улицы огромные полотнища, на которых колыхались те же три полосы: белая, синяя и красная – красная, белая и синяя. Расположенные горизонтально – они назывались российским национальным флагом, вертикально – французским. Составленные из тех же цветов флаги поразительным и живописным образом выражали солидарность народов, вступивших в союз: Российской империи и Французской республики...»

....У самого моста, облепленные яликами, шлюпками и моторами, стояли два небольших французских миноносца. Катера речной полиции кружились около, отесняя кормой лавину шлюпок.... Оркестры вспыхивали на набережной короткими тушами и заглушались криками: «Vive la France, урра!» Изящная белая яхта стояла ниже миноносцев, усыпанная цветами, цилиндрами, флагами и парижскими платьями; это был «Нарцисс», пришедший вместе с эскадрой и привезший крупнейших представителей французской промышленности....»

Обширная протокольная программа изобиловала пышными мероприятиями, которые были призваны продемонстрировать тесные дружественные отношения. Пуанкаре был сторонником жесткой линии в отношении Германии, основанной на убеждении, что итоги франко-прусской войны сорокалетней давности рано или поздно будут пересмотрены. Поэтому Пуанкаре пытался «прибодрить» императора Николая II и заверить его, что Франция готова всячески помогать и содействовать своему союзнику в случае будущей войны, приближение которой многие уже видели. Весь визит был рассчитан ровно на восемьдесят один час, в результате которого, несмотря на то, что никаких конкретных соглашений по его окончании подписано не было, французскому президенту, судя по последовавшим событиям, удалось заручиться поддержкой русского императора в надвигающейся войне.

Может предположить, что новейшие французские дредноуты «Франс» и «Жан Бар» были призваны подчеркнуть решимость французского правительства и их потенциальные возможности в будущей вооруженной борьбе. Вспомним, что к тому моменту русские линкоры типа «Севастополь» еще проходили испытания и не были введены в состав русского флота.

Кстати, примерно такой же «дружественный» визит с демонстрацией морской мощи был проведен британцами практически накануне прихода «Франса» и французской эскадры. Примерно за месяц до прихода французских кораблей, 18 июня 1914 года на Ревельском рейде бросили якорь линейные крейсера «Лайон», «Принцесс Ройял», «Куин Мери» и «Нью Зеланд», легкие крейсера «Блонд» и «Боадия» под флагом контр-адмирала Битти. Британская эскадра провела в Ревеле четыре дня, после чего перешла в Кронштадт, где продолжились мероприятия по иллюстрации «триумфа англо-рус-

ской дружбы». Пребывание эскадры в Кронштадте, как и в Ревеле, сопровождалось пышными празднествами и приемами, в том числе с участием русского императора и членов императорской семьи. Однако и в этом случае визит британской эскадры не привел к заключению конкретных договоров или союзов.

Пребывание французской делегации было гораздо короче (чуть больше трех суток), чем британской эскадры, которая провела в России 16 суток. В заключение визита на «Франсе» был устроен прощальный ужин с участием российского императора и президента Франции.

Из личного дневника Николая II: «... 10-го июля. Четверг... прошла гроза с ливнем как раз перед нашим уходом с Пуанкаре в Кронштадт. В 7 1/2 переехали на новый брон. «France», на юте кот. был обед на 104 челов. Все прошло очень хорошо, и в 10 час. мы простились с президентом и пошли в Петергоф, куда прибыли в 11 час. штилем и с темнотою...».

Итак, 24 июля «Франс» увел эскадру сначала в Стокгольм, где они пробыли 24 часа, а затем – полным ходом по Францию, едва успев вернуться на родину до начала войны: 30 июля корабли зашли в Брест, а затем 2 августа ушли в Тулон, куда добрались 7 августа. Мы уже отмечали, что у «Франса» не было боеприпасов, к тому же, как отмечается в большинстве источников, у «Жан Бара» были неисправны затворы орудий главного калибра – так что поход был довольно рискован. Странно, но нам не удалось найти подробностей, в чем заключалась неисправность затворов орудий ГК, а также в какой период времени она была устранена. Но в любом случае уже 16 августа «Жан Бар» участвовал в потоплении «Зенты», имея вполне исправную артиллерию. Итак, первый дальний вояж французских линкоров типа «Курбэ» в Россию был завершен, вскоре началась Первая мировая война, и французские dreadnoughts оказались надолго «прикованы» к бассейну Средиземного моря.

Но судьбе было угодно распорядиться таким образом, чтобы французские линкоры типа «Курбэ» снова посетили Россию, и в этот раз для такой задачи вновь были выбраны «Франс» и «Жан Бар». Только прием, который они получили, был уже не такой радушный, видимо потому, что задачи, которые попытались решить с использованием данных кораблей, также не были «дружественно ориентированными».

Этот период «взаимодействия» России с западными странами получил в отечественной истории название «иностранной интервенции». В последние два десятилетия было много книг, которые представляли иной, отличный от официальной версии, взгляд на события Гражданской войны. Мы постараемся здесь не давать оценку с идеологической и политической точки зрения, попробуем просто оценить поступки и конкретные действия сторон, в первую очередь бывших союзников по Антанте, которые послужили фоном для действий линкоров.

Решение об отправке иностранных войск в Советскую Россию для помощи силам, ведущим борьбу с большевиками, было принято еще весной 1918 года, но только в ноябре на Черном море появились корабли стран Антанты и их союзников.

24 ноября в Севастополь пришел британский легкий крейсер «Кентербери»



Президент Французской Республики Р.Пуанкаре, министр-президент Р.Вивиани, адмирал Ле-Бери и сопровождающие их лица на верхней палубе линкора «Франс». 7 июля 1914 года



Президент Пуанкаре, адмирал Ле-Бри, министр-президент Р.Вивиани и сопровождающие их лица пересаживаются с катера «Петергоф» на императорскую яхту «Александрия», 7 июля 1914



Президент Пуанкаре и сопровождающие его лица на палубе императорской яхты «Александрия», 7 июля 1914

Пуанкаре со свитой в сопровождении русских дипломатических и военных представителей отъезжают в карете с Английской набережной. На Неве- французские миноносцы



Пуанкаре и сопровождающие его лица обходят почетный караул 90-го Онежского полка на Английской набережной



Британские линейные крейсера и русские корабли в Кронштадте, 1914 год



(тип «Каллиопа»), посланный «на разведку». А на следующий день появилась эскадра кораблей Антанты. По воспоминаниям князя Оболенского: «...Все напряженно смотрели в прозрачную синюю даль. Вдруг толпа заволновалась, кто-то из стоявших на скамейках крикнул – «вот они», и действительно, на горизонте показалась полоска дыма, потом другая, третья... Суда шли в кильватерной колонне. Дредноуты, крейсера, миноносцы...». Впереди шли британские дредноуты «Суперб» и «Темерер», за ними французский дредноут «Жюсти» и итальянский «Леонардо да Винчи», крейсера «Галатей», «Аргонавт» и девять эсминцев. На берег был высажен десант (600 британских морских пехотинцев и 1 600 сенегальцев из 75-го французского полка), после чего англичане потребовали, чтобы на всех судах в Севастополе были спущены Андреевские флаги и подняты английские, другие союзники также потребовали и свою долю в разделе германских и русских судов. Странное поведение прибывших «на помощь»!

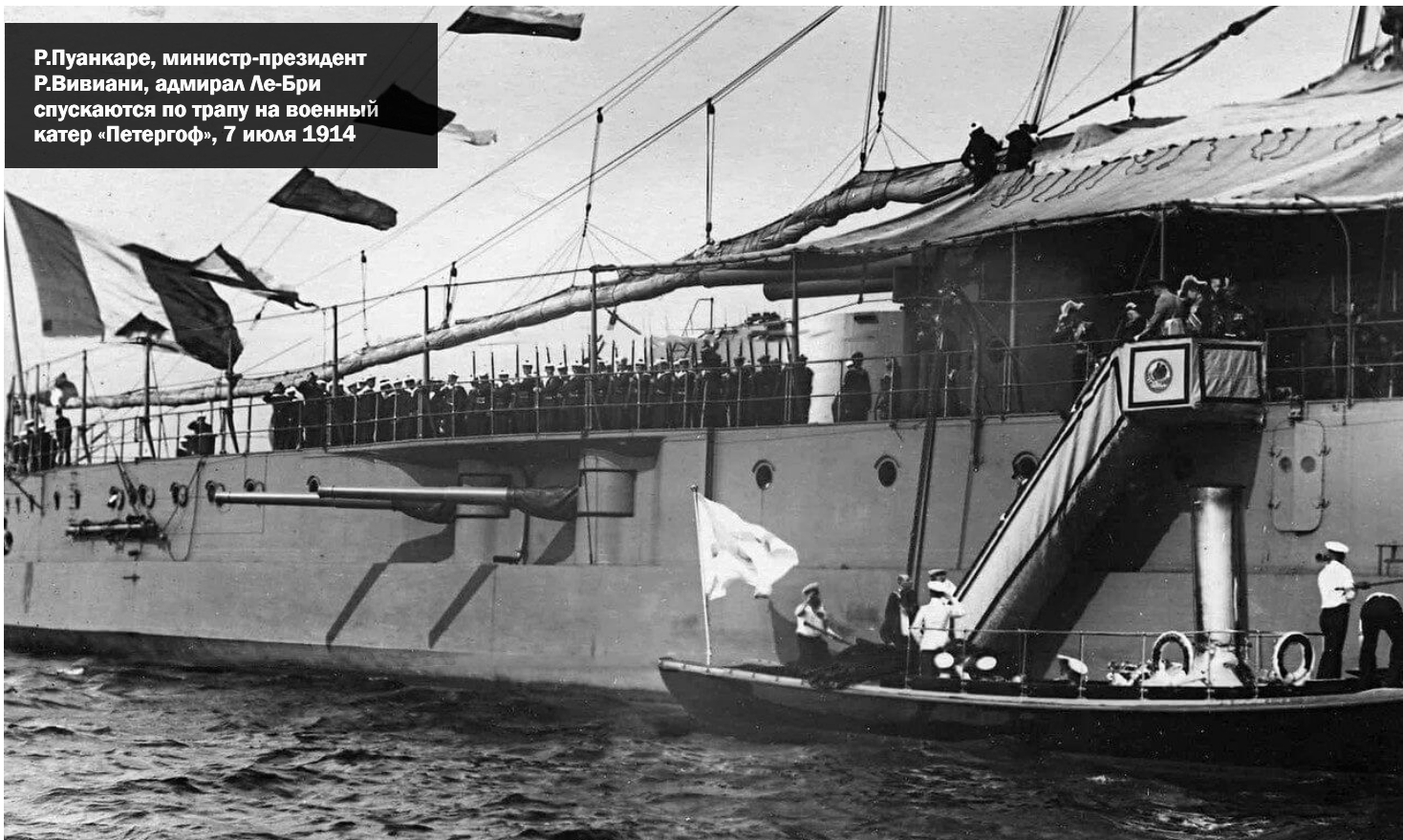
Как писал советский военно-морской историк В.Лукин: «... Англичане желали все годное в боевом отношении забрать себе или сделать так, чтобы этих судов не было, так как всякий военный флот, кроме своего, им органически противен; французы желали взять флот для того, чтобы как трофеи привести его в свои порты; итальянцы были скромны и вели себя вежливо, греки зарились на коммерческие суда. Для русского офицества приход союзников вместо ожидаемой радости принес много огорчений. Они не учли того, что Россия была дорога Антанте как сильный союзник, с потерей же силы Россия потеряла для них всякое значение...». В общем, не все было просто во взаимоотношениях.

Складывается такое впечатление, что союзники пришли не для участия в классовой борьбе, а за... «зипунами»! Они пришли просто пограбить, а при хорошем раскладе и добиться иных политических целей. При этом на первом этапе их более заботили даже не большевики, а «друзья-союзники» – как бы те не урвали более жирные куски. Для информации, в 1918 году в Севастополь кроме французских, английских и британских кораблей пришли болгарские, греческие корабли и даже один японский эсминец, видимо, все хотели успеть к «разделу пирога». На Черном море англичане побаивались французов и итальянцев, а на Дальнем Востоке американцы – японцев, и так далее. Последующие действия как раз и свидетельствовали об этом.

Первые задачи обеспечения «французского» присутствия на юге России возлагались на отдельные корабли и на генерала Франше д'Эсперэ, командующего Салоникским фронтом, в распоряжении которого было 29 дивизий, из них 8 – французские. Но вскоре пришлось усилить корабельную группировку, и в Константинополе стала собираться 2-я эскадра французских линкоров, к которой и присоединились 11 декабря 1918 года линкор «Франс», а 10 января 1919 года – «Жан Бар».

Эскадра вышла к берегам России под флагом командующего соединением вице-адмирала Аме (Amet) и в последующем базировалась, в основном, на Севастополь. Первые месяцы «Франс» и «Жан Бар» не проявили особой активности, совершая кратковременные переходы в русские порты, больше показывая реше-

Р.Пуанкаре, министр-президент
Р.Вивiani, адмирал Ле-Бри
спускаются по трапу на военный
катер «Петергоф», 7 июля 1914



мость своим партнерам по Антанте, чем противнику, которым на тот момент могли быть и германские войска, и войска Красной Армии. Так с 11 по 21 февраля «Жан Бар» находился в Севастополе, а затем ушел в Константинополь. 20 и 22 марта линкор «Жан Бар» находился на рейде Одессы, откуда перешел в Севастополь для помощи потерпевшему аварию линкору «Мирабо» (типа «Дантон»).

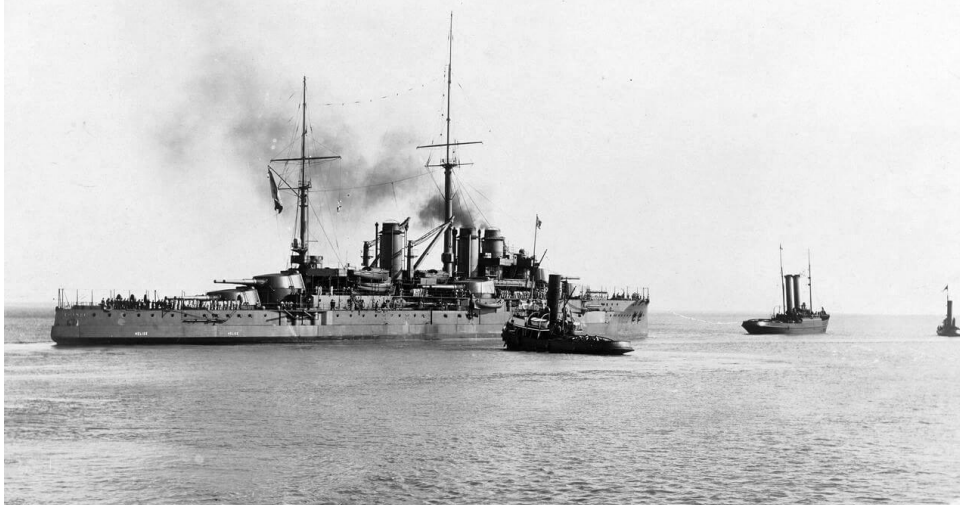
Линкор «Франс» находился на Черном море до 3 марта 1919 года, после чего вернулся на базу на острове Корфу. Вновь вернулся к берегам России он только весной 1919 года, когда 15 апреля бросил якорь в Одессе, а на следующий день, 16 апреля перешел в Севастополь. И именно этот период стал самым «горячим» для французских дредноутов на Черном море.

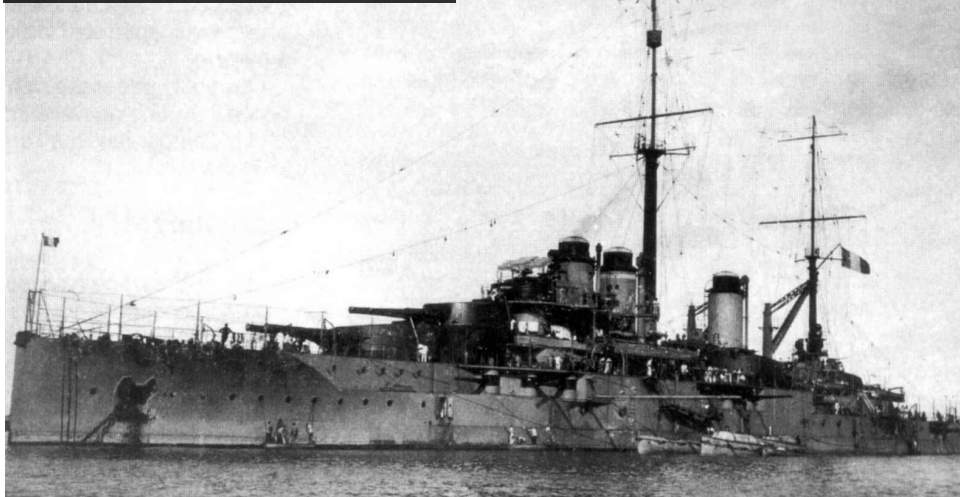
Вспомним, что весной 1919 года Красная армия вела успешное наступление против интервентов и Добровольческой армии Деникина. Уже 4 апреля красные вступили в Крым, 10 апреля вошли в Симферополь, а 12-го – контролировали Балаклаву. 14 апреля войска Красной армии атаковали Севастополь, но были встречены огнем корабельной артиллерии Антанты, были вынуждены остановиться и вступить в переговоры.

Вот как вспоминает эти события очевидец, француз, помощник военврача Рене Ле Друмаге, прибывший в апреле 1919 года в Севастополь, который вел свой дневник: «... Наш корабельный катер пристает к борту линкора «Франс». На судне царит ужасная суматоха. В салоне, обитом красной тканью, нас принимает командир корабля. «Добро пожаловать, господа. Вы прибыли в самый разгар военных действий; именно в этот момент мы разрабатываем боевую диспозицию». Боевая диспозиция?! Но против кого? Все вокруг тихо, мирно, прекрасная погода, как бывает на юге Франции в мае. Кто же этот невидимый враг?... Наконец, к

Линкор «Франс» - первый
французский дредноут посетивший
Россию



Линкор «Франс» в Бресте, 1920 год

Линкор «Жюстис» (тип «Демократии») - участник иностранной интервенции против Советской России

Линкор «Франс», дважды посетивший Россию за свою службу


нам подошел один молоденький младший лейтенант и все прояснил: «Представьте себе, именно в тот момент, когда мы меньше всего этого ожидали, большевики захватили Инкерман, расположенный вот за этими холмами на том конце бухты, и продвигаются сюда». Затем он поспешил успокоить нас: «...Не волнуйтесь, много шума из ничего. Все утрясется. Мы прибыли сюда из Одессы. Большевики нас там хорошенько потрепали. То же самое будет и здесь».

На тот момент ситуация для французской эскадры складывалась неблагоприятно. Белогвардейские части, отступившие к Севастополю, готовились к эвакуации, на войска союзников надежды было мало. Хотя в городе находился батальон греков, несколько батальонов алжирских и сенегальских стрелков и два батальона французского 175-го пехотного полка, они просто отказывались воевать против красных. Стоявшие в Северной бухте французские линейные корабли могли своей артиллерией создать помеху продвижению красных, но орудийный огонь иностранных кораблей причинил бы городским постройкам ощутимые разрушения.

Осложнял положение и тот факт, что в Северном доке городского порта все еще оставался недвижим линейный корабль «Мирабо», который в феврале 1919 года в шторм сел на мель у берега Крыма и только недавно был стянут с камней при помощи крейсера «Кагул». Линкор «Мирабо» удалось снять с камней только после демонтажа носовой 305-мм башни и части бортовой брони, соответственно, он не был готов к походу.

Состояние «Мирабо» очень красочно описал помощник военврача Рене Ле Друмаге: «... через час катер доставляет меня в порт на броненосец «Мирабо». Сейчас передо мной просто развалина. Ни пушек, ни брони. Больно видеть все это».

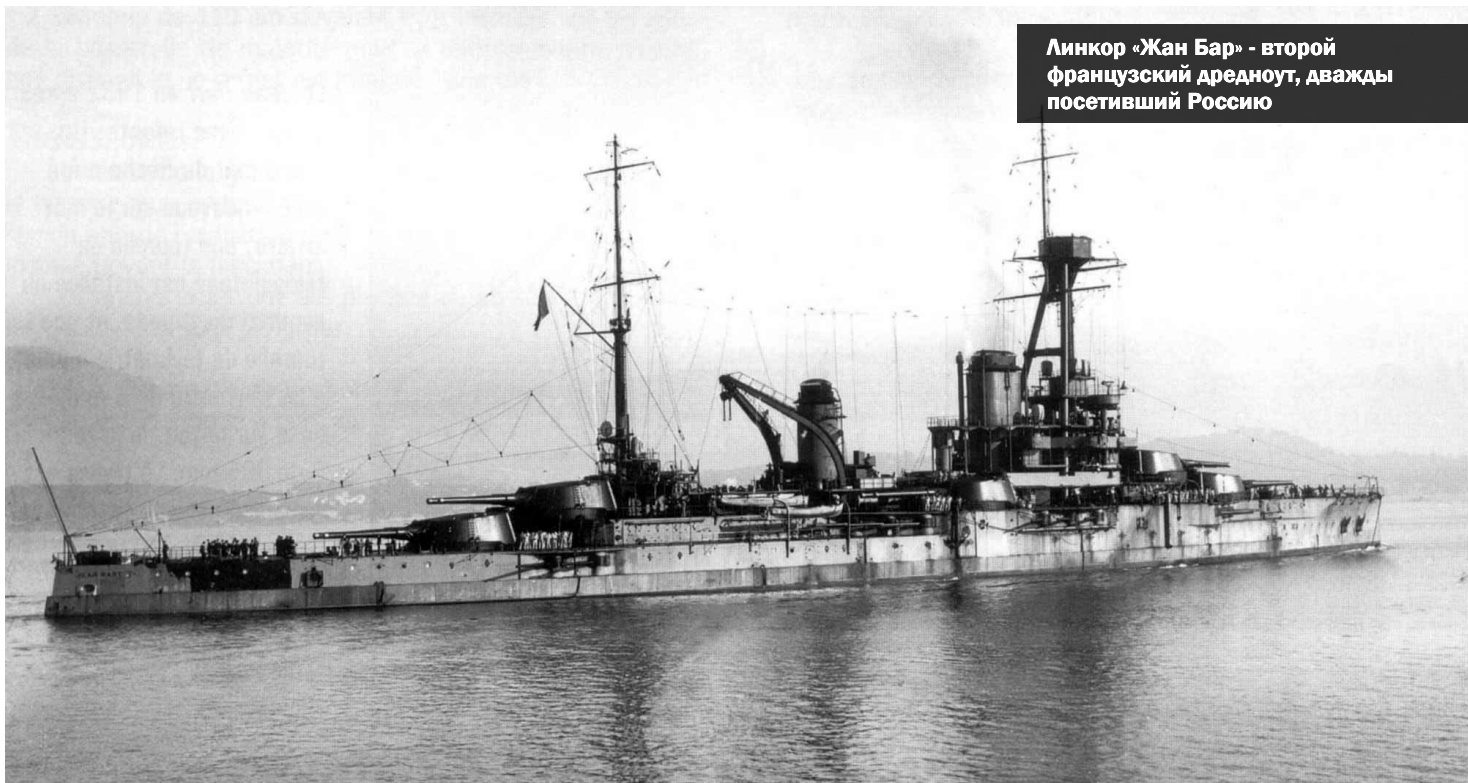
Для ликвидации повреждений, полученных линкором при посадке на мель, требовалась как минимум двухнедельная работа. А 15 апреля передовые части красных уже заняли Инкерман и подошли к Корабельной слободке. Чтобы остановить их дальнейшее продвижение, французская полевая артиллерия открыла огонь, но по ошибке обстреляла район Черной речки и находившуюся там радиостанцию денкинских войск.

Понимая все это, адмирал Аме, пытавшийся спасти линкор республики «Мирабо», считал, что необходимо заключить перемирие с большевиками, помочь им овладеть городом и портом в обмен на возможность простоять на якоре еще пару недель, чтобы завершить запланированные работы. Французский флагман сам поторапливал своих «белых союзников» поскорее покинуть пределы Севастополя, назначив последним сроком для выхода русских судов 16 апреля в 15 часов, после чего все оставшиеся суда должны были спустить русские флаги и поднять французские, если желают, чтобы их не тронули большевики.

Видимо, для поддержания значимости своего положения, по приказу адмирала Аме утром 16 апреля (по некоторым данным – 17 апреля) французские линейные корабли «Жан Бар», «Франс» и «Верньо» начали обстрел Севастополя: Корабельной стороны, района Английского кладбища, Малахова кургана, снаряды частично падали и в кварталах пригорода.

Делалось это с единственной целью –

Линкор «Жан Бар» - второй французский дредноут, дважды посетивший Россию



задержать продвижение к городу красных частей, но, скорее всего, больше для психологического воздействия. Систематический обстрел продолжался и ночью, он был остановлен в 10 часов следующего утра, когда прибыли парламентарии, уполномоченные от командования Красной армии.

Уже известный нам помощник военврача Рене Ле Друмаге вспоминал: «... выхожу на палубу. «Франс» покидает порт и через некоторое время бросает якорь в открытом море. Как борец, который отходит назад, чтобы лучше оценить обстановку, а затем поточнее нанести противнику удар, так и наш корабль как бы засучивает рукава перед мощным обстрелом красных. Наше судно похоже на грозное, затаившееся животное, приготовившееся к прыжку. Что же, раз вы настаиваете на этом, господа большевики, так получайте! Вы уже ощутили мощь наших сухопутных семидесятипятимиллиметровых орудий? Теперь почувствуйте корабельную артиллерию!....

...Стосорокамиллиметровые орудия готовы к бою, вот-вот по невидимому сигналу начнется стрельба. Стрельба впустоту...

«Внимание! Видите там, за городом справа эту высотку с кучкой деревьев? Это английское кладбище».

В ту же секунду раздался оглушительный выстрел: «стосорокамиллиметровки» «Франс» начали свой концерт.... Рядом с высоткой вздыбилась земля. Недолет. Дают корректировку на 2-3 градуса. Вскоре обстрел прекращается. Ожидание продолжения представления тянется до четырех часов вечера. И вот линкор «Жан Бар» телеграфирует приказ открыть плотный огонь по району Английского кладбища. Опять все вокруг задрожало, и мгновенно высотка покрылась разрывами снарядов, пылью и дымом. К нашему концерту присоединились «Жан Барт», «Верньо» и полевая артиллерия. Через некоторое время пришел приказ о прекращении огня. Но там, на суше все громыхало еще до самой глубокой ночи...».

Демонтаж орудий главного калибра на броненосце «Мирабо» в Севастополе



Иностранные корабли интервентов на рейде Одессы



Линкор «Франс» в Тулоне, 1921-1922 годы



Как видим, обстрел вероятных позиций Красной армии французские дредноуты вели из 138,6 мм орудий, что вполне обоснованно. Доля фугасных 305-мм снарядов в погребах «Франса» и «Жан Бара» (из нормы по 100 штук на ствол) вряд ли была велика, да и к чему было расстреливать снаряды двенадцатидюймовок, если можно было использовать фугасные снаряды для противоминных орудий, составлявшие основу боекомплекта (275 снарядов на ствол).

Адмирал Аме (командующий французской эскадрой), как старший на рейде, от имени всех союзников заявил, что к 30 апреля союзные войска будут эвакуированы из города, русские подводные лодки, находящиеся в порту, будут потоплены, а все русские боевые корабли будут

приведены в негодность путем взрывов цилиндров машин. «Дружественность» данного шага сложно переоценить. Французы тем временем не только грузили на транспорты свои войска и вооружение, но попутно тащили все, что попадалось им под руку со складов порта, и иногда это были далеко не мелочи. Поставленный незадолго до описываемых событий в Северной бухте на якорь русский крейсер «Алмаз» был уведен ими в Константинополь.

18 апреля было подписано перемирие с командованием Красной армии, предусматривающее эвакуацию интервентов и передачу города красным. Но и у французов начались свои проблемы. Еще 16 апреля на линкоре «Франс» начались волнения французских матросов, кото-

рые перекинулись на броненосец «Мирабо» и линкор «Жан Бар», на французских кораблях произошли революционные выступления матросов.

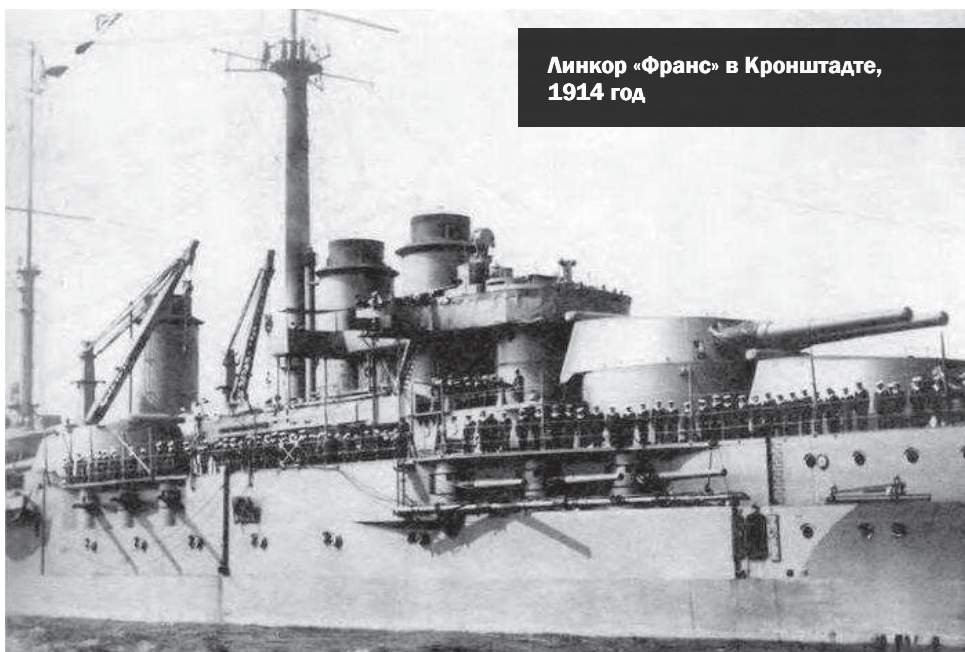
20 апреля около часу дня съехавшие на берег команды с французских кораблей «Франс», «Жан Барт», «Мирабо», «Дюшайль» и «Верньо» устроили по улицам Севастополя демонстративное шествие с красными флагами и пением «Интернационала». Эта демонстрация революционно настроенных французских моряков и населения города была расстреляна на улице Большой Морской греческими войсками.

По воспоминаниям помощника военврача Рене Ле Друмаге:

«20 апреля. Произошло очень неприятное событие. В течение всей ночи на борту «Франс» и «Жана Бара» матросы распевали «Интернационал». А сегодня утром на этих кораблях были подняты красные флаги. И все это на глазах местного населения! Пехотинцы, еще недавно воодушевленные огневой мощью «Франс» и «Жана Бара», деморализованы. Они опасаются того, что флот покинет их. Больно до слез!

3 часа пополудни. Толпы матросов, получивших увольнительные, оказавшись на берегу, провели общее собрание. Они разделились на группы и, смешавшись с гражданским населением, двинулись по улицам города, распевая «Интернационал». Впереди несли красное знамя. При виде этого безобразия греческий патруль, усиленный моряками с «Жана Бара», открыл огонь. Многие были ранены, а один матрос с «Верньо» был убит. Боже мой, все сошли с ума!...».

Боясь эскалации конфликта, командующий французским флотом адмирал Аме отдал приказ как можно быстрее покинуть Севастополь. После расстрела демонстрантов линкор «Франс» первым в срочном порядке под командованием судового комитета поднял якоря и убыл



Линкор «Франс» в Кронштадте, 1914 год

Учебное судно «Океан» (бывший «Жан Бар») в Тулоне, 1939 год



восвояси. И 1 мая 1919 года дредноут был уже в Бизерте – российский вояж для него завершился.

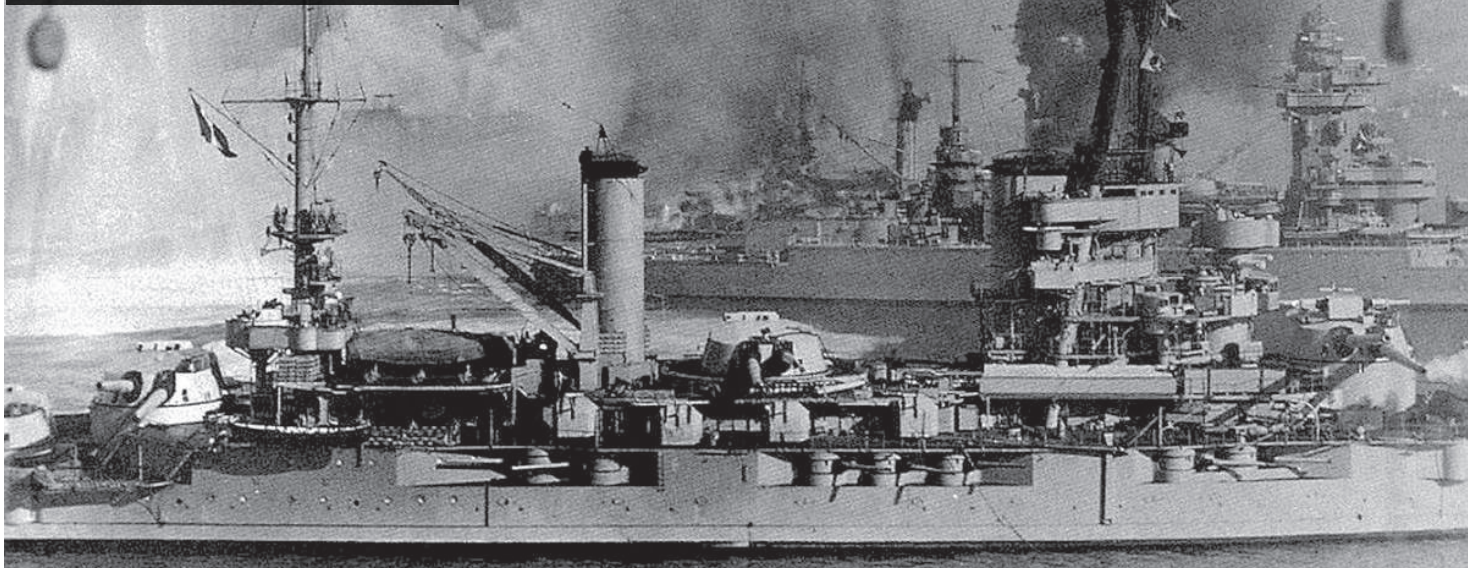
Через несколько дней после интенсивного ремонта «Мирабо» смог, наконец, выйти из дока и на буксире французского линейного корабля «Жюстис» на малом ходу ушел в Константинополь, оставив по недостатку времени снятые с него тяжести в доке. Немного позже врангелевское правительство, стремясь получить валюту, погрузило более тысячи тонн броневых плит «Мирабо», оставленных в Севастополе, увезло их в итальянский порт и там продало местным предпринимателям.

Такой вот бизнес.

Наконец-то 28 апреля 1919 года была закончена эвакуация французских войск. Во второй половине 29 апреля, когда большевистские войска победителями вступили в город, последний из французской эскадры линейный корабль «Жан Бар» еще оставался в порту и вышел из бухты лишь 1 мая, направляясь в Константинополь, а оттуда в Тулон. Парадоксально, но в 1940 году британцы, союзники французов, поступили с ними так же, как когда-то в 1919 году французы поступили со своими русскими союзниками, уничтожая их флот в Севастополе.

Итак, второй российский вояж французских дредноутов завершился. Может быть, со временем откроются новые подробности этого «визита», пройдет определенная переоценка действий французских «союзников», но пока их сложно отнести к тем, которыми следует гордиться. В последующем все походы первых французских дредноутов ограничивались Средиземным морем и переходами между портами на Атлантическом побережье Франции.

Неподвижный «Прованс», уходящий «Страсбург», горящая «Бретань» (Мерс-эль-Кебир, 1940 год) – расплата за Севастополь ?



Линкор «Курбэ» - «среднячок» на своем уровне, который не ушел далеко от «Тюренна»



Дорогие друзья, по традиции представляем вашему вниманию мнения игроков о корабле, которому посвящен данный выпуск нашего журнала. Линейный корабль «Курбэ» – не простой корабль, и, по нашему мнению, в первую очередь потому, что требует умения играть, а не умения пользоваться фидами и возможностями, доступными на высоких уровнях. По сути, это как управлять машиной без автоматической коробки передач, без гидроусилителя руля, АБС, интеллектуального света – требуется просто умение и навыки вождения. Предлагаем познакомиться с мнениями игроков о «Курбэ», узнаем, в чем же особенности данного корабля. По традиции мы представляем мнения нескольких игроков, в том числе и те, которые были размещены на общедоступном форуме. Кроме того, в обзорах вы встретите и мнение о предшественнике «Курбэ» – линкоре «Тюренн», нам кажется, у них много общего. Надеемся, что разные точки зрения позволят вам получить максимально емкое и общее представление о корабле, и у вас сложится свое впечатление о нем.



Antitank240814
(контрибьютор, партнер журнала Navygaming,
<https://vk.com/lummesk>)

В своей группе я как то обещал спуститься в «песок», чтобы отдохнуть от «хай-лвл». И вот, я попробовал! Начать решил с «Courbet» («Курбэ»), французского линкора 4-го уровня, который находится на начальных ступенях подъема к «Республике». Давайте разберем наше-го красавца.

Начнем с живучести, и уже здесь чувствуется влияние ветки – ХП у нас меньше всего на уровне, всего 41 000, живучесть можно назвать худшей среди линкоров 4 лвл. А еще он прекрасно горит, «национальная черта» работает на полную мощность.

ГК 305мм – довольно стандартно для уровня. Стволов десять, но на борт могут стрелять максимум 8. Дальность стрельбы 17,4 км, вторая на уровне. Перезарядка – 30 секунд, на уровне есть и лучше. Неплохая точность и приемлемая баллистика, однако слабое бронепробитие. А еще башни медленно вращаются.

ПМК тут есть, стволов много, но стреляют недалеко, в общем, все типично для 4 лвл. ПВО после 0.8.0 работает довольно случайно, разрыв может сильно помешать авику, но скилловый авик при желании сможет утопить вас.

Оценив маневренность, скажем сразу – здесь «национальная фишка» в силу уровня себя не проявила: «Курбэ» – это типичный утюг со скоростью 21-22 узла... Это если под «маневренностью» понимать скорость хода. В то же время радиус циркуляции лучший на уровне – 580 метров.

А вот маскировка одна из худших на уровне – 15,8 км в стоке. Но так ли это важно для ЛК 4 лвл?

По снаряжению все стандартно: «ремка», «хилка».

С модернизациями тоже все предельно

просто, сказывается уровень, как у всех – «Основное вооружение» и «Система борьбы за живучесть».

Капитана также «закачиваем в живучесть», даже «многоперковый» кэп здесь не нужен. Берем перки со скрина, а затем мастер-наводчика, маскировку и бдительность либо основы борьбы за живучесть на третьем уровне.

Думаю, никого не удивлю, если скажу, что тактико-технические данные и определяют нашу тактику в бою.

Что тут можно сказать? Ну, мы «Утюг». Менять направления для нас задача практически невыполнимая, то есть мы должны выбрать какое-то одно направление и давить его «до конца» (либо до конца направления, либо до конца полоски ХП...) Стреляем мы в основном ББ, нужно стараться стрелять по КР. Линкорам в борт отправляем ББ, если линкор не хочет подставляться, сжигаем фугасами.

С нашей неплохой точностью мы можем уверенно карать крейсера на небольших дистанциях, набивая урон и приближая

победу команды. Оптимальная рабочая дистанция – 10-13км.

Общие итоги:

Линкор «Курбэ» – типичный «утюг», при этом обладает неплохими пушками, то есть это обычный, ординарный «дредноут». И если вам нравится такой геймплей, то он вам определенно зайдет. Если нет, то вы будете страдать...

Я на нем катался впервые, так как ветку начал проходить с выпавшего из контейнера «Лиона», и сначала он мне не зашел, однако потом, после перерыва, у меня начало получаться, мне даже понравилось.

Мнения с форума Word of Warships, январь 2019 года (стиль изложения сохранен):

Evii_vuyko

Взял, прокатился, не имба.

Но по сравнению с предыдущим просто «огонь». Особо не распробовал, но за 5





Труня («Тюренн») просто откровенно косой, и снаряды летят недалеко, иногда ВБР выдает ему попадание. Сабж («Курбэ») же достаточно предсказуем в точности.

TOXA-356

Полная ***! Ни одного плюса! Броня удар не держит, палуба слабая, стараешься быстрее уйти из под навесного огня, попадаешь под дождь снарядов и «авиакров торпеды», от которых никак не увернешься, а ПТЗ слабая. Больше лечишься и уворачиваешься, чем стреляешь. Средний урон не превышает 30-45к, самое большое набивал 60к. Вижу, там кто-то 100к набил..., что за бог Египта такой?

Kratbowl

Прямо со старта ветка французских ЛК генерирует негатива больше, чем чуть ли не все предыдущие вместе... «Тюренн» отвратительный, столько матов из меня не извергалось ни на одном ЛК Звлл, даже на «Кавати», который я считал самым деревянным. Давно уже не заряжал «свободку» на проход корабля, но на нем просто не вытерпел. «Курбе», к сожалению, лучше разве что расположением башен, вот только это мало что дает на практике.

На фоне всех остальных ЛК 4лвл он однозначно ужасен. С содроганием жду времени, когда «докачаюсь» до остальных... Но теперь с этой халявой на «камо» для «Ришелье» придется уделить некоторое время этой жуткой ветке.

ExcaGamer

Ооочччеенньь неторопливый «утюжок», как и следующий, «Бретань», довольно скучный из-за малой скорости и



плохо поворачиваемых орудий.

«Тюлень» намного веселее (и эффективнее) их обоих).

Ну а вообще, играть можно, бьет сносно, периодический огонь выдерживает, а под сильным фокусом никто долго не живет.

RusSolo

Отличный корабль. Нет как явных сильных плюсов, ... но нет и явных сильных минусов. Очень хорош именно своей «золотой» серединой. Тащить на нем получается очень даже не плохо, ... главное борт не ставить. Из-за «интересного» расположения башен получается атаковать носом (получается 8 орудий на нос, главное потихоньку перекачивать чуть-чуть с одного борта...на другой).

Electric_Light_Orchestra

Очень печальный корабль. Хуже только «Миоги», а, может, даже и самый худший. Отвратительная баллистика, отвратительная точность. Если на любом линкоре 4-го уровня можно рассчитывать на несколько цитаделей за бой, то этот не выбивает их вообще. По крейсерам «сквозняки», по линкорам «непробития». Башни приварены, скорость ужасная, даже 20 узлов с трудом набирает. ПМК выглядит внушительно, но короткое, и отсюда бесполезное, ПВО нет совсем. При этом высокие борта охотно принимают любой урон. Короче, та еще «кака».

Kitblack

«Имбочка». Такая маленькая, маленькая, но «имбочка». Следующая за ним «Бретань» уже поспокойнее, но тоже не плохо. Ну, может, конечно, и «Корбет», и «Бретань» не «имбочки», но уж всяко лучше невнятных немцев аналогичного уровня. Прошлись влет.





Den Strager

В целом, на любителя, но мне пока терпимо. Бесит, конечно, что невозможно реализовать артиллерию одним залпом. С другой стороны, в последнем бою, когда с противоположной стороны внезапно нарисовался крейсер, смог ему оперативно врезать, прежде чем остальные башни развернутся.

Точность и убийность, конечно, не ахти, но крейсера в целом топит неплохо, да и коллегам может накидать, если повезет.

Что-то странные у меня отношения с «Корбетом» складываются. С одной стороны, мне он нравится. Результаты показывает хорошие. Два-три корабля за раунд потопить не проблема. В дуэлях с линкорами один на один тоже вполне себе комфортно чувствует. Но вот процент побед с ним какой-то мизерный. Очень часто остаюсь в итоге один на один против половины флота противника.

Cortlandt

Можно, конечно, пролететь за 5 боев, если повезло с командой, и хвастаться этим на форуме.

Однако по серверной «стате» корабль занимает весьма незавидное положение, учитывая то, что для большинства игроков это был далеко не первый линкор. ГК у него весьма посредственный и косой, ББ только на близких дистанциях, фугасы воображение не поражают. Большинство одноклассников и часть «троек» его пробивают в силуэт, про «пятерки» я вообще молчу. Давить он не может при наличии у противника линкоров.

Просто никакой корабль, играть можно, но вытаскивать бои лучше на «Кайзере» или «Орионе». Про «Николай» я вообще скромно умолчу.



Anonym_a7onLT6UpH0Z

Линкор неплохой, но требует скилла и осторожной игры. Нет особо сильных створон (кроме, хорошего ПМК), но нет и особых недостатков. ПВО разве что слабая, но это у всех на 4 уровне, есть и вообще без нее ЛК)))

Интересен для умельцев воевать носом: можно задействовать 6-8 орудий ГК без подставы борта для противника.

Начал выкачивать сей «пепелац». Периодически выкатываю «Арканзас» и буквально за неделю до этого прошел британский «Орион», поэтому имею возможность сравнивать.

Во-первых, броня, вроде, есть, но то ли в силу высоты бортов, то ли в силу особенности этой брони урон «Курбет» впитывает неплохо. Я очень удивился, когда от «Южной Каролины» (амер. ЛК 3 уровня) мне почти на 10к в корму прилетело с 11 км. Что-то я не припомню, чтобы на остальных ЛК 4 уровня такие чудеса встречались.

Во-вторых, вооружение «Курбета» стандартное для этого уровня, на один борт могут смотреть 10 стволов, и дальность радует, только вот точность подкачала. Я понимаю большой разброс, когда стреляешь на максимальную дистанцию – тут вопросов нет. Но когда в 9 км от тебя идет бортом «Кольберг», и ты за три полных залпа сносишь ему половину ХП «сквозняками», то это заставляет задуматься. «Арканзас» и «Орион» как-то шустрее цитадели выносят. В общем, «фиговенький» проходной линкор. Если аккуратно играть, то полтора своего ХП отбить можно, но на героические победы надеяться не стоит.

Forroshnik

Прошел линкор наконец. Боев мало, поэтому винрейт слишком сильно зависел от альтернативно-одаренных союзников в моих командах. Поиграл бы еще боев 15-20 и наверняка имел бы на нем нормальный винрейт, а не печальные 30%. Сам линкор неплох – обычный косой «бронетазик» четвертого уровня. Туговат конечно, но вполне играбелен.

Опытный линкоровод сможет стабильно зарабатывать на нем по 2-3 крейсера за бой. По линкорам слабовато бьет, по эсминцам кучность мешает нормально «дамажить». Но я как-то раз смог за два залпа прихлопнуть два ЭМ в 15-14 км от себя. По 2 снаряда в каждый попало, и остатки ХП выбило. В последнем бою «Исокадзе» «сокрушительным» ударом сложил с 8 км.

ПВО нет, ПМК формально есть и злое, но такое короткое, что, по сути, его нет. Маневренность и броня средние. Модули не ставил, чтобы голду потом не тратить. Из расходников поставил серебро-голдую ремку, ибо пожары для «Кубика» это реальная проблема. Кэп маленький, на 9 очков, но этого вполне хватает.

Jerahmiill

Пройдено за 14 боев. Посмотрел средние показатели, они у меня «точь в точь» с моим «Арканзасом», «Курбэ» даже чуть получше. Впечатления в общем и целом положительные. Удар держит хорошо.

Маневренность позволяет, двигаясь носом на кидающего в упор торпеды (с 4-5км) эсминца, уворачиваться и расстреливать его из носовых орудий. Прodelывал этот фокус дважды, с «Дерзким» и «Акастой». Башни прикручены намертво, французские канониры крутят их, по ходу, сами своими же трудовыми

ручищами. Какой-то суперсилы и супербаллистики у фугасов не нашел. ПВО в каком-то бою даже сбило самолетик, или это японский камикадзе с «Хосе» сам убился об мою палубу, непонятно. На какой-то момент даже мелькнуло желание оставить в порту, но там уже пришвартован «Арканзас». Главное теперь, чтобы «Бретань» не оказалась хуже. В остальном можно сдюжить.

* * *

Итак, уважаемые друзья, мы вам представили несколько мнений игроков, которые помогут вам получить комплексное представление о таком корабле, как линейный корабль «Курбэ» и его предшественник «Тюренн». Надеемся, вы обратили внимание, что присутствуют как негативные отзывы, так и позитивные, что является обычным делом в игре – кто-то из игроков удачливее, кто-то лучше играет. Не забудьте посмотреть наш видеобзор по игре на этом корабле, размещенный в теме журнала на форуме в соответствующей теме, чтобы сложилось свое мнение об этом типе линейного корабля. Да, корабль непростой, но это был реальный корабль французского флота, значит, он имеет полное право быть в этой игре. Надеемся, каждый из вас найдет что-то полезное в представленных советах и использует в игре – каждому свое.

Желаем удачи!



КЛУБ «ПАТРИОТ»

БОГАТА ЗЕМЛЯ РУССКАЯ ТАЛАНТАМИ!



Дорогие друзья!

Продолжаем знакомить вас с достижениями наших читателей и игроков World of Warships в области моделирования. И в этом номере в рубрике «В мире моделей» мы предлагаем оценить результаты творчества не одного человека, а целого коллектива единомышленников, которых связало любимое увлечение. Представляем вашему вниманию краткий обзор о деятельности клуба «Патриот» из города Ступино (Московская область), подготовленный известным уже своими работами читателям журнала Navygaming и игроком World of Warships – **Алексем aka lejnev**. Напомним, что именно его модель линкора «Парижская коммуна» была представлена в прошлом выпуске журнала.

24-26
августа 2018

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА СТЕНДОВОГО МОДЕЛИЗМА И ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ МИНИАТЮРЫ

Организатор
выставки:



Клуб историко-технического
стендового
моделизма «Патриот»

Лауреат премии губернатора
Московской области
«Наше Подмосковье» 2015, 2017 гг.



Выставка открыта для посетителей:

25.08.2018 с 13.00 до 20.00,

26.08.2018 с 9.00 до 13.00

Художественная
галерея «Ника»

Московская обл., г. Ступино,
ул. Бахарева, д.8

Подробное расписание
на сайте клуба
ИТСМ «Патриот»:

www.kism-patriot.ru
info@kism-patriot.ru
+7 (916) 708-62-54

В далеком уже 2008 году в городе Ступино был создан клуб историко-технического стендового моделизма «Патриот».

Небольшой, но дружный коллектив единомышленников при создании клуба основными целями для себя видел военно-патриотическое воспитание молодежи, изучение истории Отечества, увековечение памяти погибших при защите Родины. И как один из методов реализации поставленных перед клубом целей является проведение выставок-конкурсов военно-исторического стендового моделизма.

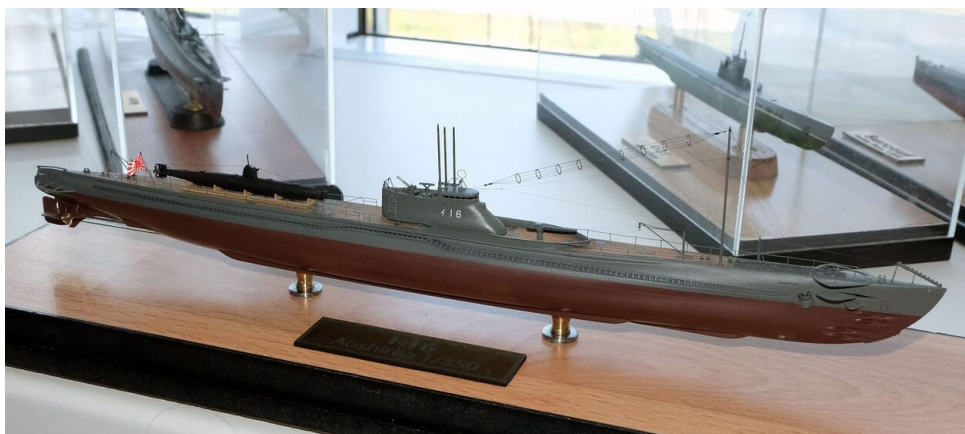
Формат выставок в течении прошедших десяти лет постоянно менялся, так как мы пытались найти наиболее удобную форму общения с посетителями этого мероприятия.

Надо отметить, что администрация города очень положительно относится к проведению подобных мероприятий, постоянно выделяя клубу для проведения выставок самый большой зал во Дворце культуры. Ежегодно на открытии и на закрытии выставок неизменно присутствует глава администрации, что, несомненно, придает этим мероприятиям еще больший вес.

В первые годы мы остановились на формате проведения выставки в летнее время в течение месяца. Это означало, что желающие поучаствовать в мероприятии должны были привозить свои модели на открытие и потом через месяц приезжать снова, чтобы забрать свои модели и получить призы. Но здесь возникли трудности с выполнением основной задачи клуба – работе с молодежью, так летом большинство детей или на дачах, или в отпусках с родителями.

В 2014 году решили провести эксперимент с проведением выставки в ноябре, когда все школьники находятся на месте. Совместно со школами города Ступино был составлен график посещения экспозиции целыми классами ребятшек. И целый месяц мы проводили экскурсии для них.





Да, нагрузка на нас при этом легла приличная, но результат превзошел все ожидания! Глаза у малышни просто горели при виде всего этого разнообразия великолепных моделей.

С каждым годом наши выставки расширяли свои границы и постепенно превратились в международные. В последние три года мы изменили свой формат, ведь не каждый моделист может два раза в месяц издалека приезжать на это мероприятие. Финансовая сторона тут тоже сыграла с нами свою злую шутку. И поэтому последние годы мероприятия проводятся в трехдневном формате – с пятницы по воскресенье. Сменилось и место проведения, в настоящее время администрация города предоставила клубу прекрасное помещение в художественной галерее «Ника».

В августе 2018 года прошла уже двенадцатая подобная выставка-конкурс. Несмотря на то, что в этом году участников и работ было почти вдвое меньше (419 против 738 в 2017 году), в Ступино приехали моделисты из Новосибирска, Читы, Пензы, Твери, Усово-Тупика. А также моделисты из ближнего и дальнего зарубежья (Сербии, Франции, Польши, Чехии, Испании, Молдовы).

Хочется отметить, что в предыдущие годы количество представленных на выставке моделей переваливало за тысячу. При этом модели всегда разноплановые, а не только морские, много танков, самолетов, другой боевой техники. Например, в 2018 году «изюминкой» стала экспозиция «Антология танка Т-26», состоящая из 20 моделей танков Т-26 и машин на их базе. Причем, это была только часть из коллекции в 53 модели танка Т-26 и машин на его базе, которые построил Александр Егоров.

Но и флот представлен тоже достойными экспонатами, количество моделей кораблей в 2018 году составило 47 моделей. Это позволило провести конкурс на лучшую модель, причем в нескольких номинациях.

Например, среди моделей в масштабе 1/350 призерами стали: I место – модель USS «Liberty» (автор: Михаил Родин, город Павловский Посад); II место – модель линкора HMS «Warspite» (автор: Александр Юдаев, город Обнинск); III место – модель линкора «Бисмарк» (автор: Пеш-

ков Егор, город Воронеж).

Отдельно были отмечены модели в масштабе 1/350: бронепалубный крейсер «Emden», бронепалубный крейсер «Варяг», линкор HMS «Warspite» (автор: Владимир Уткин).

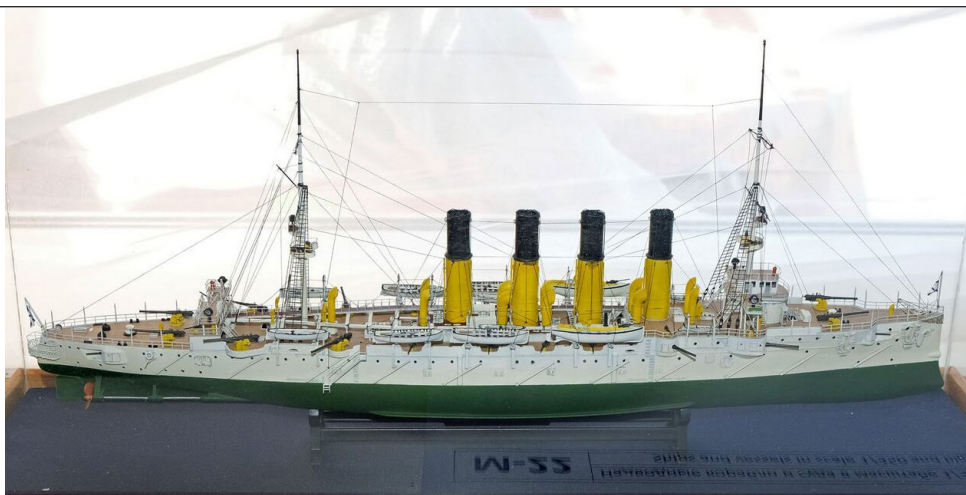
Места среди моделей в масштабе 1/700 определились следующим образом: I место – модель тяжелого крейсера «Нагато» (Андрей Кузнецов, город Москва); II место – модель броненосца «Потемкин» (автор: Станислав Попов, город Тверь).

Был проведен конкурс и среди моделей парусников в масштабе 1/200: I место – модель «Halifax» (автор: Роман Шафигулин, город Москва); II место – модель «Santa Maria» (Дмитрий Степунин, город Тула); III место – барк «Крузенштерн» (Егор Пешков, город Воронеж).

В юношеском конкурсе (в возрасте от 14 до 17 лет) были представлены две модели: I место – линкор «Севастополь» (автор: Мария Белякова, город Липецк); II место – эскадренный броненосец «Цесаревич» (автор: Роман Богачев, город Апрелевка). Как видим, среди моделистов есть и девушки!

Вне конкурса на выставке были представлены две модели Алексея Лежнева: линкор «Парижская коммуна» и линкор «Марат».

В корабельной экспозиции нельзя было пройти мимо личной коллекции моделей подводных лодок Даниила Скрипника из Обнинска. Им было представлено 32 модели подводных лодок, которые он собрал за 7 лет своего творчества. Причем это не серийные образцы отдельных типов, а конкретные боевые единицы, имеющие присущие именно им отличия и характерные особенности. Следует отметить, что Даниил собирает не только подводные лодки. Свою коллекцию моделей надводных кораблей он просто не смог привезти – машина и так была забита под завязку. Будем надеяться, что на следующей выставке он порадует зрителей и почитателей своего творчества. Полностью всю коллекцию моделей Даниила можно посмотреть вот по этому адресу:



http://scalemodels.ru/modules/myarticles/img_12388_1535408700_DSCF7475.jpg.html

А все модели с выставки можно увидеть вот здесь.

http://walkarounds.scalemodels.ru/v/expo/Stupino-2018_part1/?g2_page=1

http://walkarounds.scalemodels.ru/v/expo/Stupino-2018_part2/

Приглашаем всех заинтересованных лиц и моделистов присоединиться к нашим мероприятиям.



РЕКОМЕНДОВАНО К ПРОЧТЕНИЮ И ИЗУЧЕНИЮ

Крейсера типов «Монтекуколи» и «Аоста». «Пожарная команда» итальянского флота



Серия: Война на море

Авторы: Арсений Малов, Сергей Патянин

Москва: Яуза-Эксмо, 2019. — 160 с.

ISBN: 978-5-04-100726-3

Крейсера типа «Кондоттьери» серий «С» и «Д», стали вершиной развития линии итальянских легких крейсеров, предназначенных для борьбы с французскими контрминоносцами. Их 152-мм артиллерия главного калибра считалась оптимальной для противодействия крупным эсминцам и, в то же время, пригодной для боя с крейсерами, что определило универсальность этих кораблей. По толщине брони «Монтекуколи» и «Аоста» были вполне сопоставимы с близкими по размеру британскими крейсерами, заметно превосходя их по длине бронированной ватерлинии. Главным же их достоинством являлась высокая скорость хода, достигавшая 36 узлов не в «тепличных» условиях, а в реальной боевой обстановке. Именно она и предопределила интенсивное боевое использование этих крейсеров. Вставая перед необходимостью выбора кораблей для очередной ответственной операции, командование итальянского флота выбирало те, риск перехвата которых в море превосходящими силами противника был наименьшим.

The French Navy in World War II // Французский флот во Второй мировой войне

Author: Rear Admiral Paul Auphan, Jacques Mordal

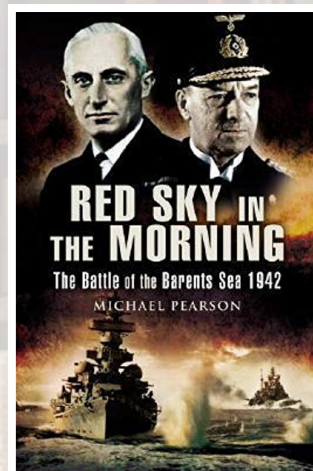
Publisher: Naval Institute Press (June 15, 2016)

Language: English

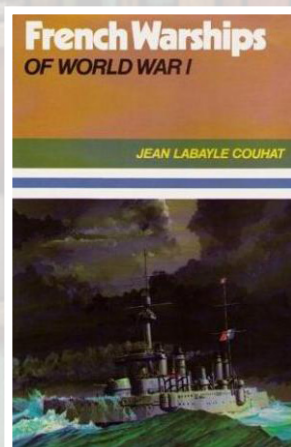
ISBN-10: 9781591145660

ISBN-13: 978-1591145660

До первой публикации этой книги в 1959 году было мало попыток, чтобы рассеять разногласия в отношении того, что действительно происходило с военно-морским флотом Франции во время Второй мировой войны. Мало кто осознавал то трагическое положение, в которое попала страна, вынужденная капитулировать перед своим традиционным врагом. После этого унижительного события военно-морской флот в своих попытках сохранить иностранные владения Франции и обеспечить снабжение метрополии оказался разорванным между различными интересами внутренней и международной политики. То, что французский флот вообще смог выжить в горниле войны - маленькое чудо. То, что смог сохранить свое единодушие, вернуться к борьбе и участвовать в окончательной победе, само по себе стало данью дисциплине и традициям, восходящим к крестовым походам.



French Warships of World War I // Боевые корабли Франции в Первой мировой войне



Author: Jean Labayle Couhat

Publisher: Ian Allan Ltd.; 1st edition (June 1974)

Language: English

ISBN-10: 0711004455

ISBN-13: 978-0711004450

Справочник известного французского историка Жана-Лебеля Куа посвящен корабельному составу Armée Navale (Французского военно-морского флота) в период Великой войны. Книга содержит богатый иллюстративный и справочный материал.

Сага о линкорах

Кто-то любит свою подружку,
А других опьяняют горы.
Третьим жизнь не мила без кружки,
Ну, а я полюбил... линкоры.

Океанские лорды стали,
Вы – не детища Тьмы иль Света.
Вы – лишь Сила. Вы – вне морали.
Хоть не все осознали это... .

Не всегда выпадали ставки
В вашу пользу, о, лорды стали:
Вас кромсали на переплавке
И во вражьем плену бросали.

Но и воинские таланты
Вы являли: в веках хранимы
Грандиозный размах Ютланда
И российская боль Цусимы.

Вновь война – и в строю солдаты.
Ко Второй мировой готовы!
«Ришелье»! «Дюк оф Йорк»! «Ямато»!
И «Литторио»! И «Аиова»!

Говорят, новичкам – везуха!
Только Бог посчитал иначе
И сказал он линкорам сухо:
«Не видать вам в боях удачи!»

Тем, кто вражьи считает орды?!
И за что вам сия опала?!
Но друг с другом и вправду, лорды,
В той войне вы сражались мало.

В фатерлянде гремят фанфары:
Кригсмарине – Зиг хайль героям!
«Худ» прикончен одним ударом!
«Принс оф Уэлс» избегнул боя!

Но британцы недолго ждали
И за «Худ» отомстили быстро –
И Монбланом оплывшей стали
Под воду оседает «Бисмарк».

Англичане до битв охочи.
Трубы дышат зловеще-жарко.
В сизом мраке полярной ночи
«Дюк оф Йорк» нагоняет «Шарнхорст»...

Да! Еще отличились янки:
Не прошла для французов даром
Перестрелка у Касабланки
«Массачусетса» с «Жаном Баром»!

Вот и все. А других топили
Вездесущие самолеты.
То счастливики. Третьи ж были
Списаны из состава флота...

Вас осталось совсем немного,
Да и тем не уйти красиво.
«Почему так?» – спрошу я Бога, –
«Так дразняще несправедливо?!»

Но Господь не дает ответа,
Хитрый взгляд из-за туч бросая.
Ладно, Боже, ведь я все это,
Дай лишь волю, переиграю!

И узнают еще потомки,
Благородные лорды стали,
И узнают они о том, как
Вы в сражениях умирали!

Как сошлись «Ришелье» и «Рома»,
Как «Миссури» стрелял в «Ямато»,
Как, враждою держав влекомы,
Бились «Гирпиц» и «Кинг Джордж-пя-
тый»...

Чем у пирса ржаветь в безвестье,
Одному на эскадру гордо
Лучше выйти – в том больше чести!
И в мечтах я, стальные лорды,

С дерзко вскинутой головою,
Стиснув зубы, расправив плечи,
Вас извечно готовлю к бою,
Хоть и знаю, что бой – не вечен.

Долг и честь, лорды, жестом сонным
Бог отнял у вас. Надо очень!
Встанем рядом – и мы способны
Небесам надавать пощечин!

Сталь и плоть против божьей воли –
Наши ставки ничтожно малы!
Но, уже утопая в боли,
Мы пройдем сквозь врата Валгаллы...

Стволяр.

Друзья, нам показалось вполне уместным в этом номере разместить данное произведение, созданное почти 20 лет назад. Ну, а за подробностями – к автору, ссылка ниже.

<http://alternathistory.com/fantasticheskoe-poeticheskoe-ili-saga-o-linkorah/>

Регламент конкурса

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

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

Призерами конкурса признаются первые три человека, кто правильно ответят на большинство вопросов.

Призеры могут получить **КАЖДЫЙ** по 5000 дублонов на аккаунт World of Warships. Если за период проведения викторины от участников не будет получено три полных и правильных ответа, то ПРИЗ начисляется из расчета: за один правильный ответ – 1500 дублонов, за два правильных ответа – 3000 дублонов, за три правильных ответа – 5000 дублонов.

Приоритетом в ответах является конкретность, полнота и четкость ответа на заданный вопрос. Просим избегать от лишних подробностей.

Наличие в журнале только одной викторины не значит, что мы этим ограничиваемся – внимательно следите за объявлениями на форуме и в нашей группе в ВК, а еще лучше подписывайтесь на почтовую рассылку – и вы не пропустите ни одну нашу викторину или розыгрыш!

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

Оформляйте подписку на почтовую рассылку, читайте наш журнал на форуме и на нашем портале, подписывайтесь на наш канал <https://www.youtube.com/channel/UCsGIg2Ay0Euav6D0njuqNVg>, присоединяйтесь к нашей группе ВКонтакте, и вы будете всегда в курсе последних новостей и выпусков: https://vk.com/navygaming_journal

Внимание! Размеры и содержание призов могут быть изменены по решению разработчиков с учетом объемов выделенной поддержки.

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

Призеры основного конкурса:

Stalking_Tiger

5000

mishastirlitz

5000

rangvald79

5000

За волю к победе

Ledy_Stella

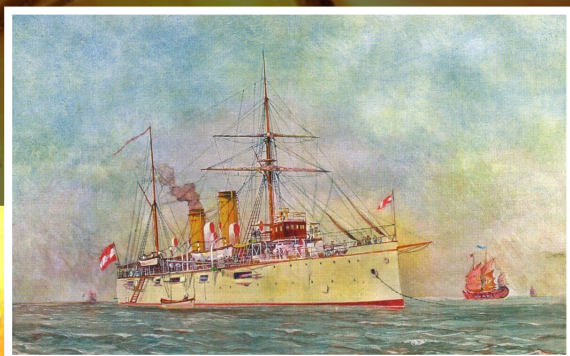
3000

- 1** На фото изображены Святой Патрик (памятник в Таре) и Анна-Вера Чемберлен. «Белфаст» был спущен на воду в день Св. Патрика 17 марта 1938, крёстной матерью выступила А.-В. Чемберлен.
- 2** На фото изображен войсковой транспорт «Эмпайр Трупер», бывший немецкий лайнер «Кап Норте». Корабль был захвачен «Белфастом» 9 октября 1939 года и введён в состав Королевского флота. 25.12.1940 повреждён КРТ «Адмирал Хиппер» во время атаки на конвой WS.5A
- 3** На фото легкий крейсер «Гамбия». При создании в 1967 году морского мемориала Имперский военный музей рассматривал возможность сохранения в качестве музея одного из двух оставшихся лёгких крейсеров-участников Второй мировой войны: «Белфаста» и «Гамбии». К счастью для «Белфаста», «Гамбию» продали на слом раньше, чем вопрос был окончательно решён.

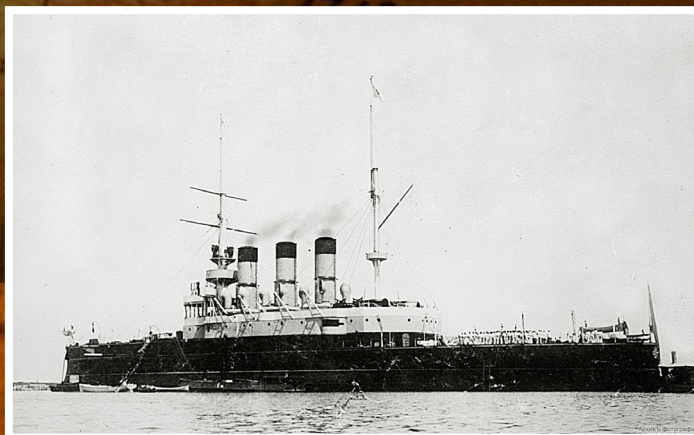
1 Таким причудливым образом история объединила одного из героев нашего повествования с ягодой рода смородиновых.



2 Каким образом корабль, изображённый на картине, помог, некоторым образом, прославиться в XX-м веке не только линкорам типа «Курбэ», но и всем французским линкорам ?



3 Эти два факта роднят русский броненосец с двумя его французскими одноклассниками. Назовите корабль на фото и его французских «колег», а также факты, роднящие эти корабли.



Используемые источники:

- Campbell, J. Naval Weapons of World War Александров, Ю. Линейные корабли типа «Курбэ». 1909-1945 гг. Ю.И.Александров. – СПб: Издатель Р.Р.Муниров, 2007. – 84 с.
- Алтабаева, Е. Смутное время: Севастополь в 1917—1920 годах. /Е.Б.Алтабаева.- Севастополь: Телескоп, 2004. С. 177-178.
- Балакин, С. ВМС Италии и Австро-Венгрии. 1914-1918. Справочник по корабельному составу / С.А.Балакин // Морская коллекция, № 4 (16) – 1997. – 32 с.
- Балакин, С. ВМС Франции. 1914-1918. Справочник по корабельному составу / С.А.Балакин // Морская коллекция, № 3 (33) – 2000. – 32 с.
- Больных, А.Г. Линкоры. Иллюстрированная энциклопедия /А.Г.Больных – М.:Яуза: ЭКСМО: 2013. – 288 с
- Броненосцы типов «Республик», «Демократи», «Дантон». Сборник статей и документов- СПб: Издатель Р.Р.Муниров, 2014. – 120 с.
- Гаррос, Л. Военно-морской флот Франции во Второй мировой войне. Часть 1./ Л.Гаррос.// Ретроспектива войны на море, № 4(15) – 1997.- 52 с.
- Засосов, Д. Из жизни Петербурга 1890-1910-х годов. Записки очевидцев /Д.А.Засосов, В.И.Пызин. – Ленинград: Лениздат, 1991.- 271 с.
- Иванов, В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Франции / В.В.Иванов // Морская коллекция, № 11 (68) – 2004. – 32 с.
- Ингерсолл, Р. Операция «Оверлорд». Вторжение с моря /пер.с англ.М.Богословского, Н.Волжиной и др. – М.: Вече, 2008. – 384 с.
- Иностранное военное кораблестроение. Линкоры Сборник переводов из инопериодики, ОНТБ, Л. 1941.
- Кузьмин, Г. Разгром интервентов и белогвардейцев в 1917-1922. /Г.В.Кузьмин.- М: Воениздат, 1977. – 416 с.
- Лихарев, Д. Адмирал Дэвид Битти. История британского флота в конце XIX – начал XX вв./ Д.В.Лихарев.- СПб, 1997.- 240 с.
- Лорей, Г. Операции германо-турецких сил, 1914-1918. / Г.Лорей – СПб: ООО «Издательство «Полигон», 2004. – 524 с.
- Морисон С.Э. Американский ВМФ во Второй мировой войне: Вторжение во Францию и Германию, июнь 1944 – май 1945 /С.Э.Морисон. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб: Терра Фантастика, 2003. – 512 с.
- Офан, П. Французский флот во Второй мировой войне/ П.Офан, Дж.Мордаль.- Екатеринбург: Зеркало, 1999. – 368 с.
- Пятянин, С. Дредноуты Первой мировой. Уникальная энциклопедия / С.В.Пятянин, А.В.Дашьян – М.: Яуза, ЭКСМО, 2015. – 384 с.
- Томази, А. Морская война на Адриатическом море /А.Томази.- СПб: Цитадель, 1997.- 88 с.
- Шалагин, Б. Взять море в свои руки/ Б.Шалагин. – Н.Новгород: Нижполиграф, 1996.- 432 с.
- Широкоград, А. Атлантический вал /А.Б.Широкоград. – М: Вече, 2010. – 384 с.
- Широкоград, А. Упущенный шанс Врангеля. Крым – Бизерта – Галлиполи / А.Б.Широкоград.- М: Вече, 2009.- 347 с.

Материалы с интернет-ресурсов:

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

«Navygaming»^{team}

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

АВТОРЫ СТАТЕЙ:
Линейный корабль «Курбе» - первый дредноут Третьей республики - S_Alex_D

Французские дредноуты – сила, с которой пришлось считаться - S_Alex_D

Раздел «Вооружение»
Главный калибр французских дредноутов – последний довод «королей»? - Ledy_STELLA, S_Alex_D

Раздел «Боевое применение»
Линкор «Курбе» - путь от флагмана Armee Navale до волнолома «Оверлорда» - S_Alex_D

Французские линкоры против бронепалубного крейсера - S_Alex_D

Дальние вояжи первых французских дредноутов - S_Alex_D

Раздел «Отзыв игроков»
Линкор «Курбе» - «середнячок» на своем уровне, который не ушел далеко от «Тюренна» - Antitank240814

Раздел «В мире моделей»
Клуб «Патриот» - богата земля Русская талантами!

Видеообзор: LongBen

Книжная полка
Викторина от Navygaming

ОТДЕЛЬНОЕ СПАСИБО:
Представителям Wargaming – за поддержку конкурса и всего проекта

Darth_Vederkin – за подготовку вопросов викторины и обзор литературы
<http://forum.worldofwarships.ru/index.php?/forum/98>

**В СЛЕДУЮЩЕМ
НОМЕРЕ!**

эсминец

«Дерзкий»



NAVYGAMING

NAVAL HISTORY AT ITS BEST!