

ДМИТРИЙ ЯКИМОВИЧ

**БРОНЕНОСЦЫ
ТИПА «ДАНТОН»**

ПОСЛЕДНИЕ БРОНЕНОСЦЫ ФРАНЦИИ



Москва
2025

Якимович, Дмитрий Борисович.

Я45 Броненосцы типа «Дантон» : последние броненосцы Франции / Дмитрий Якимович. — Москва : Яуза-пресс, 2025. — 128 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-9955-1257-8

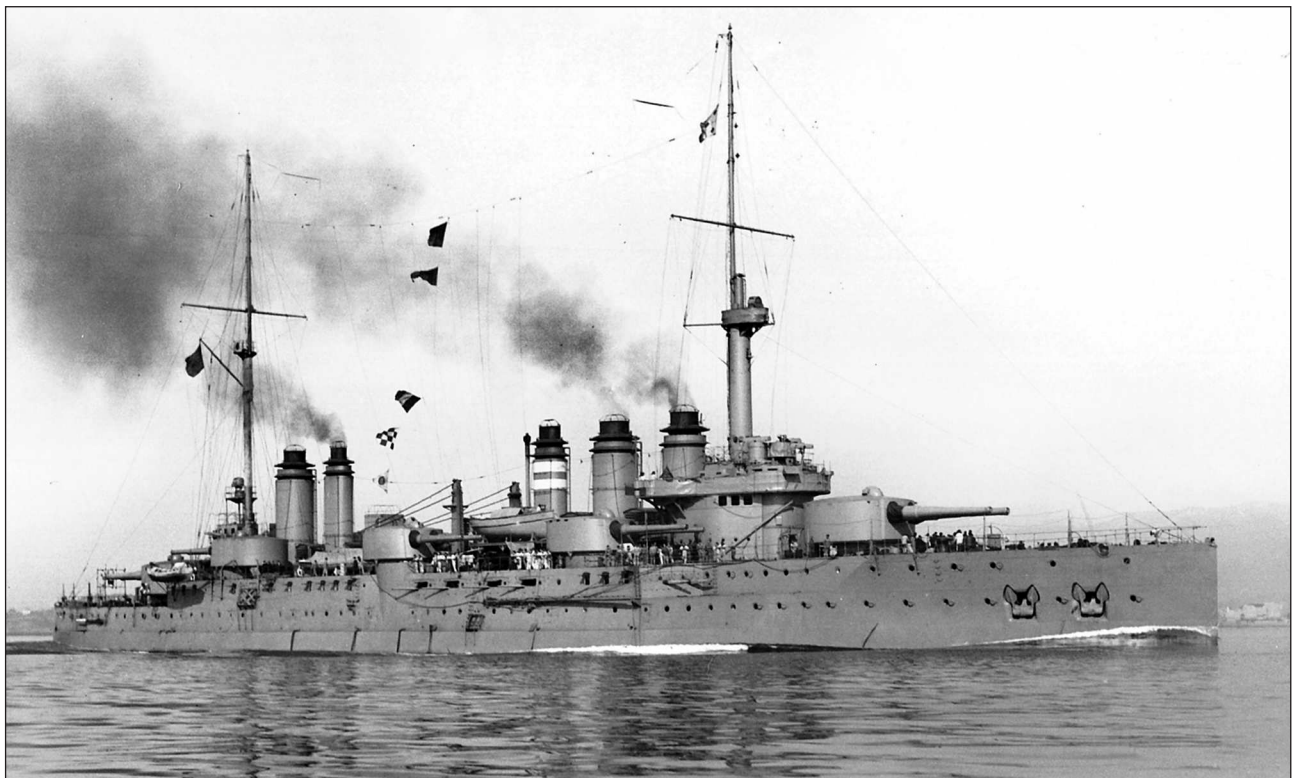
Эскадренные броненосцы, названные в честь выдающихся деятелей эпохи Просвещения и Великой французской революции, явились кульминацией развития кораблестроения во Франции накануне Первой мировой войны, символизируя ее амбиции в гонке военно-морских держав, и с полным правом могли претендовать на звание сильнейших в мире. Броненосцы типа «Дантон», вооруженные двенадцатью 305-мм орудиями главного калибра, были последней серией кораблей додредноутной эры, построенных для французского флота. Все шесть броненосцев, «Дантон», «Кондорсе», «Дидро», «Вольтер», «Мирабо» и «Верньо», активно применялись в военно-морских операциях Первой мировой: участвовали в сражении при Антивари в Адриатическом море, патрулировали Средиземное море, охраняли французские порты, обеспечивали безопасность конвоев, блокировали германский, австро-венгерский и турецкий флоты, поддерживали силы союзников. Единственной боевой потерей серии стал головной корабль — «Дантон», потопленный германской подводной лодкой в 1917 году (уже в XXI веке на дне его нашли дайверы). Броненосец «Мирабо» после войны был отправлен на Черное море, где участвовал в поддержке белой армии во время Гражданской войны в России.

Книга ведущего исследователя Военно-морского флота Франции во всех подробностях рассказывает об истории создания, конструкции, службе и боевом пути последних французских броненосцев, ставших символом морской мощи Третьей республики. Издание иллюстрировано большим количеством фотографий из частных коллекций и копиями подлинных чертежей.

**УДК 623.82(44)
ББК 68.54**

СОДЕРЖАНИЕ

История проектирования	5
Постройка	18
Испытания.....	27
Устройство кораблей	35
История службы	88
Оценка проекта	125



Броненосцы «Вольтер» (вверху) и «Дидро» (внизу) в море близ Тулона, 1913 г. Оба снимка сделаны знаменитым французским фотографом Мариусом Баром

История проектирования

Избавление пришло 19 января 1905 г.

Двумя с половиной годами раньше новый премьер-министр Эмиль Комб ради голосов Партии радикалов и радикал-социалистов взял в правительство известного политика — Камилла Пеллетена. Однако поручить ему Министерство общественных работ он не рискнул: это подразумевало бы регулярную работу с французскими железнодорожными баронами, с которых (по крайней мере, по слухам) Пеллетен вымогал деньги под угрозой написания критических статей. Так радикал, считавший себя ярким поклонником идей «Молодой школы», получил портфель морского министра — вымогать у имевших по европейским меркам скудное жалованье адмиралов было нечего.

Главной проблемой оказалась, однако, не физическая и моральная нечистоплотность нового министра, не его приверженность теряющим популярность теориям, не стремление защитить налогоплательщиков от расхода средств расточительными адмиралами. Даже не отказ от учета чужого мнения в случаях, когда сам Пеллетен в вопросе не разбирался совершенно, и не назначение на посты людей на основе лишь их лояльности и готовности соглашаться с министром — хотя все это едва ли помогало управлению флотом. Хуже всего было то, что Пеллетен не имел и не выработал за все время пребывания на посту министра хоть сколько-нибудь упорядоченной и последовательной концепции развития флота. Не представляя, как и какую военно-морскую политику ему проводить, Пеллетен спустился на уровень ниже — личного принятия сиюминутных решений, для которых за глаза хватало полномочий чиновников и комитетов. В кратчайшие сроки такое управление довело до бешенства людей, имевших отношение к руководству флота. Первыми стали те, от кого Пеллетен желал защитить республику: аристократы, клерикалы и реакционеры, также известные как «адмиралы».

Уже в июле 1902 г. Пеллетен вышвырнул с поста морского префекта Тулона вице-адмирала Бонньера де Бомона — представителя семьи с долгими морскими традициями, считавшегося способным администратором, имевшим особый талант к решению деликатных задач. Его

вина заключалась в несогласии с мэром Тулона. Следом должности лишился вице-адмирал Марешаль, посмевавший высаживать десант для защиты католических миссионеров в Китае. В январе 1903 г. выходящий в отставку вице-адмирал Жерве выдержал лишь считанные минуты общения с шефом пеллетеновского кабинета, после чего в буквальном смысле слова схватил того за грудки. За такую дерзость министр попробовал оставить «адмиралиссимуса» без полагавшейся по традиции военной медали Почетного легиона, но номер не прошел. Со скандалом в прессе Пеллетен разругался с Начальником морского штаба Бьенеме, подавшим после этого в отставку и ушедшим в политику. Наконец, в 1903 г. министр, несмотря на опасения офицеров, выгнал в море старый транспорт «Вьен»; гибель корабля вместе со всем экипажем мнения личного состава флота о министре не улучшила.

Но одними моряками министр не ограничился. Вскоре после прихода к власти Пеллетен обходными путями попытался сорвать имевшую силу закона Программу 1900 г. — любимое детище бывшего морского министра Ланессана. Последний, узнав о происходящем, немедленно вмешался. Подняв вопрос в Палате депутатов, он добился возобновления Программы. В дальнейшем, однако, Пеллетен в ответ на критику стал утверждать, что причина всех проблем в связывающей его руки Программе.

**Морской министр
Гастон Томсон во
время посещения
одного из кораблей
в Нанте, август
1908 г.**



Разрушение стандартных схем управления флотом и использование вместо них «теневого кабинета» вызвало недовольство еще одного бывшего морского министра — Эдуара Локруа, который не замедлил поведать в парламенте о воцарившемся в управлении флотом хаосе. Прекращение больших маневров и учений, а также вызвавшая падение дисциплины отмена ряда наказаний для матросов, серьезно сказались на боеготовности флота, что, на фоне начавшейся Русско-японской войны, вызвало опасения французских колониалистов относительно безопасности Индокитая. Введение 8-часового рабочего дня в арсеналах снизило и без того не блестящую производительность, что вызвало недовольство Парламентского комитета по бюджету и его председателя — ставшего в начале 1905 г. президентом Палаты депутатов Поля Думера. В итоге даже журнал «Молодой школы» «Ла Марин Франсез» ополчился против министра, заявив, что в управлении флотом Пеллетен ведом лишь доктринерством и заботами о переизбрании. Учитывая, что военный министр справлялся со своими задачами ничуть не лучше, остается удивляться, что поддержка правительства не сошла на нет еще раньше. Так или иначе, но 19 января 1905 г. Комб подал в отставку, и хотя несколько членов правительства

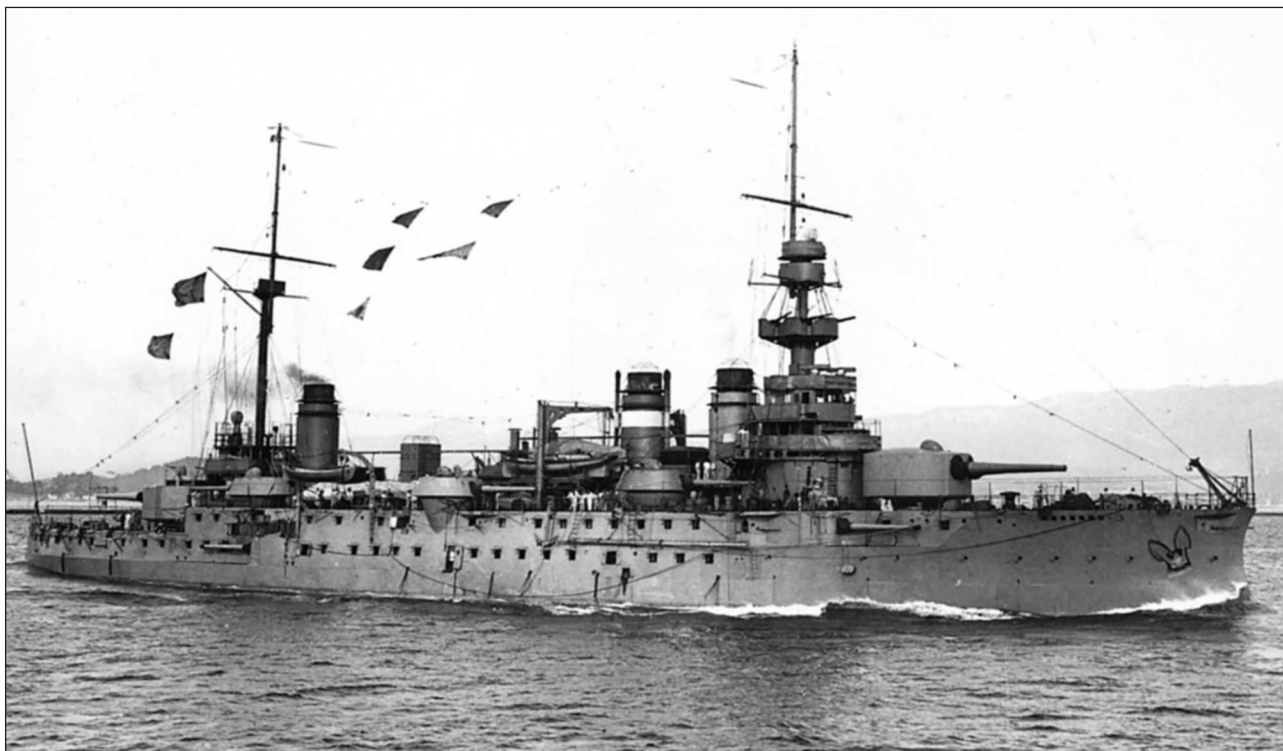
сохранили посты, Пеллетен в их число не вошел.

Задача, стоявшая перед занявшим 24 января 1905 г. пост морского министра Гастоном Томсоном, напоминала задачу командира по срочному приведению в порядок корабля, простоявшего два года в резерве, за время которого часть систем демонтировали, а часть — угробили небрежением. Сразу скажем, что задачу он выполнил, хотя и не снискав лавры.

Новый министр начал с восстановления системы управления флотом. Начальником штаба был назначен опытный офицер, вице-адмирал Тушар; в апреле был воссоздан Высший совет флота, при котором — нововведение Томсона — был учрежден постоянный отдел из трех адмиралов, решавший вопросы, не требующие созыва полного Совета. Наконец, на должность начальника кабинета министра (которую при Пеллетене занимал личный друг министра, профессор химии) был назначен морской инженер.

Предметом первоочередных забот морского министра стало усиление линейного флота. Ценность большого числа броненосных крейсеров снизилась после прекращения соперничества с Англией. Шесть броненосцев Программы 1900 г. должны были войти в строй через два-три года, тогда как оставшееся без внимания

Непосредственный предшественник «дантонов» — броненосец «Жюстис» (15 000-тонного типа) с 4 × 305-мм и 10 × 194-мм орудиями



прежнего министра усиление германского флота грозило лишить французский флот второго места не то что в мировой, но даже в европейской табели о рангах. Если по числу кораблей береговой обороны и старых броненосцев французский флот несколько превосходил германский, то против 11 хотя бы относительно современных броненосцев северный сосед мог выставить 18, 11 из которых были спущены на воду после 1900 г. Конечно, в создании такой ситуации был виноват не только Пеллетен; в отличие от французского морского бюджета, германский рос как на дрожжах, причем в немалой степени — за счет расходов на постройку новых кораблей. На стапелях оба флота имели по шесть броненосцев, и французам для сохранения хотя бы видимости баланса следовало немедленно что-то предпринять: *«Нам нужны эскадры, и не разнородные флоты, и не силы, собираемые из мало похожих друг на друга кораблей»*.

Необходимость в новых броненосцах осознавалась не только флотом. Депутат Шарль Бос внес в Палату предложение о постройке к 1914 г. 18 новых броненосцев; Ланессан предложил в основных чертах повторить программу 1900 г. и заложить в 1905 г. шесть новых броненосцев. Еще один противник Пеллетена, депутат Шарль Шоме, указал на опасность, которую Япония может представлять для Индокитая, и потребовал создания линейного флота, способного действовать как в европейских, так и дальневосточных водах.

Томсон во время первого выступления в Палате депутатов постарался нарисовать не слишком мрачную картину. Основываясь не на качественных, а на количественных показателях, он заявил, что даже к 1908 г. французский флот не будет уступать германскому. Усомнившись в необходимости принятия долгосрочной программы, он все же счел, что следует немедленно приступить к постройке трех или шести кораблей, способных составить одну или две однородных дивизии броненосцев.

23 февраля Палата, несмотря на возражения пацифистов и некоторых экономистов, подавляющим большинством голосов решила запросить министра о быстрейшем составлении новой кораблестроительной программы.

Вариант массового строительства подводных лодок, предложенный вице-адмиралом Фурнье, был оставлен без внимания. На рассмотрение Высшего совета был представлен проект вице-адмирала Тушара, по мнению которого (с учетом устаревания уже имеющихся кораблей),

к 1917 г. следовало построить 11 броненосцев. Прототипом нового броненосца должны были стать броненосцы типа «Патри», с увеличением водоизмещения до 17 000 т и среднего калибра до 240 мм.

12–13 мая Высший совет собрался на ставшее первым за пять лет обсуждение кораблестроительной программы, и в итоге принял предложение Тушара почти без изменений, лишь продлив сроки службы двух кораблей до 1917 г. (Любопытно, что одним из них стал старый броненосец береговой обороны «Рекэн». Это решение позволило ему удачно выступить при обороне Суэцкого канала в 1915 г.). В качестве наиболее вероятно противника адмиралам представлялась не далекая Япония, а Германия; наиболее действенным средством противостояния был определен традиционный линейный флот. Французы сочли, что осуществление программы позволит им компенсировать нарастание германской угрозы; в немалой степени они рассчитывали на то, что относительно небольшие глубины гаваней не позволят немцам строить корабли водоизмещением больше 15 000 т. К несчастью, всего через пару лет этот расчет оказался несостоятельным.

По мнению совета три броненосца следовало заложить уже в 1906 г. Предложенный вариант был еще ближе к «Патри», чем вариант Тушара: 16 500 т водоизмещения, главный калибр идентичный прежнему, средний калибр из 12 × 19-см пушек (с оговоркой о возможности увеличения калибра) и противоминный калибр из пушек более мощных, чем 47-мм. Броня, скорость хода и дальность плавания оставались на прежнем уровне — следовало только улучшить разбиение на отсеки для защиты от торпед и мин.

Директор Центрального кораблестроительного департамента Дюдебу в записке министру тут же заметил, что уложиться в 16 500 т вряд ли будет возможно, потому что защита от подводного оружия требует увеличения водоизмещения на 1000 (при защите лишь бортов) или 2000 т (при защите еще и днища).

В июне Томсон предложил начальникам арсеналов и Технического отдела подготовить предварительные проекты броненосца для внесения их в бюджет 1906 г.

20 июня инженер Ломм, начальник Технического отдела, в записке на имя Дюдебу предложил несколько вариантов (см. таблицу).

Томсон не стал тянуть и приказал собрать комитет из морских офицеров, артиллеристов и кораблестроителей для

Водоизмещение	ПТЗ	СК	Размещение СК
17 000 т	есть	10 × 240-мм	башни – 4 × 2 + 2 × 1
17 000 т	нет	12 × 240-мм	башни – 6 × 2
17 200 т	есть	16 × 194-мм	башни – 6 × 2, казематы – 4 × 1
16 700 т	есть	12 × 194-мм	башни – 8 × 1, казематы – 4 × 1

выработки окончательных рекомендаций. 26 июня прошло заседание, в котором участвовали Тушар, Дюдебу, Ломм и начальник Артиллерийского департамента полковник Госсю. По мнению Морского штаба, флоту требовался броненосец для боя на дистанции 5000–7000 м. Для этого предпочтительным выглядел 240-мм средний калибр. Кроме того, Госсю предложил увеличить вес снаряда на треть, что позволяло увеличить дистанцию, на которой он пробивал броню, равную своему калибру, с 5900 до 8000 м. Комитет предложил три варианта:

«А» — 17 200 т, 4 × 305-мм и 10 × 240-мм орудий;

«В» — 18 000 т, 4 × 305-мм и 12 × 240-мм орудий;

«С» — 17 400 т, 4 × 305-мм и 16 × 194-мм орудий.

Противоминная артиллерия должна была состоять из 16 × 75-мм и 8 × 47-мм полуавтоматических пушек. От предложенной Техническим отделом 65-мм решили отказаться. Скорость, броня и защита от торпед всех трех вариантов была одинаковой.

Хотя с точки зрения боя — по крайней мере, засыпания врага градом снарядов — на дистанции около 5000 м наиболее привлекательно выглядел вариант «С», отметили куда меньшую способность 194-мм пушек пробивать броню противника. Однако окончательный выбор был возложен на министра, который 24 июля остановился на самом дорогом варианте «В», указав, что водоизмещение не должно превысить 18 000 т.

Любопытно, что хотя французские офицеры и были осведомлены о постройке англичанами «Дредноута», они отдали предпочтение кораблю, более напоминавшему броненосцы типа «Нельсон». Выбор французам, еще недавно лидировавших в развитии систем управления огнем и стрельбе на большие дистанции, был обусловлен несколькими причинами.

Для начала, французы с достаточно давних пор перестали делать главную ставку на «удачное попадание», под которым подразумевалось пробитие снарядом

артиллерии главного калибра главного броневое пояса вражеского корабля. Хотя подобное и могло привести к губельным последствиям для противника, низкая скорострельность установленных даже на сильнейшем корабле малочисленных тяжелых пушек в 1880-х — начале 1890-х гг. не могла обеспечить приемлемой вероятности такого попадания. Средством исправления ситуации признали многочисленную артиллерию среднего калибра, вскоре ставшую скорострельной. Шквал мелинитных снарядов — опять же, изобретенных французами, — должен был разрушать надстройки и небронированные борта, вызывать пожары и лишать вражеский корабль способности, а вражеский экипаж и желая продолжать бой. С точки зрения моряков *Ла Руаяль*, подтверждением этой теории стала битва при Ялу, в которой японская скорострельная артиллерия с дистанции порядка 3000 м не оставила китайцам шансов на победу. Сражение при Сантьяго-де-Куба, в котором снарядам американских тяжелых пушек не удалось нанести решающих повреждений испанским кораблям, разрушенным в итоге пожарами и взрывами от попаданий из скорострелок, стало дополнительным подтверждением.

Венцом стала Цусима, или, вернее сказать, в условиях отсутствия у французов информации от непосредственных свидетелей, представление о ней. Если в предыдущих боях можно было говорить о невысоком качестве кораблей проигравшей стороны, то здесь главную силу русского флота составляли броненосцы с хорошо развитым броневым поясом. То, что эти броненосцы так долго продержались под вражеским огнем, свидетельствовало о малой вероятности «удачных», «смертельных» попаданий — даже если пояс и был пробит, то течи оказывались относительно неопасными. Вероятно, стоило винить и невысокое качество броневой брони снарядов. С другой стороны, град фугасных снарядов, выпущенных скорострельными пушками, делал для русских практически невозможной борьбу с пожарами. Как высказался по этому поводу начальник Центральной лаборатории флота

полковник Луи Жакоб: «Тем не менее, приходится признать, что „смертельные повреждения“, причиненные врагу, есть счастливый номер, выпавший в лотерею с множеством билетов, и, поскольку война есть дело серьезное, для достижения следует рассчитывать на средства более серьезные и надежные, чем азартная игра». Таким средством и должен был стать шквал фугасных снарядов среднего калибра, может, и не способный надежно и тем паче быстро потопить корабль, но уверенно делавший его неспособным к ведению дальнейших действий, «столь же бесполезным, как если бы он погиб».

Однако, несмотря на наличие таких взглядов, немалая доля вины в недоверии к тяжелым пушкам приходилась на долю пресловутой экономии и влияния все того же министерства Пеллетена. Боевая подготовка и, в том числе, стрельбы оказались за последние два с лишним года практически сорваны, благодаря нежеланию «превращать деньги налогоплательщиков в дым». Стремление экономить на мелочах привело к тому, что старые партии бездымного пороха вместо списания «омолаживались». Эта практика еще аукнется французам потерей двух броненосцев; на данный же момент использование такого пороха давало повышенный разброс снарядов. Оба фактора привели к тому, что артиллеристы *Марин Насьональ* не были уверены в эффективности стрельбы на большую дистанцию и предпочитали плотность огня силе отдельных попаданий. При Томсоне расходы на стрельбы стремительно возросли — в первый год до 5, а во второй и до 7,5 млн. франков. В результате уже в 1908 г. французы на дистанции порядка 7500 м добились в среднем 24% попаданий, превзойдя, по их мнению, английские результаты. Но на выбор вооружения «дантонов» это повлиять уже не могло.

27 июля предложение подготовить проекты броненосца было отправлено в арсеналы. Чертежи и описание следовало представить не позднее 1 декабря. Требования были следующими.

Вооружение:

— 4 × 305-мм пушки в двух двухорудийных башнях, с боезапасом 81 выстрел на пушку;

— 12 × 240-мм пушек в шести двухорудийных башнях, с боезапасом 106 выстрелов на пушку;

— 16 × 75-мм пушек в установках со щитами, с боезапасом 400 выстрелов на пушку;

— 8 × 47-мм пушек на мостиках, с боезапасом 750 выстрелов на пушку;

— 2 подводных бортовых торпедных аппарата.

Бронирование:

— «бронированный ящик» по типу «Патри», толщина до 280 мм;

— боевая рубка — броня максимальной возможной толщины;

— башни 305-мм пушек — 280-мм подачные трубы, 300-мм вращающаяся часть;

— башни 240-мм пушек — 180 и 220 мм соответственно.

Подводная защита:

— улучшенное разбиение на отсеки, продольная переборка как на «Цесаревиче», прикрывающая носовые и кормовые погреба 305-мм башен;

Скорость:

— 18 уз. при расходе угля не более 130 кг/ч на 1 м² решетки;

Запас угля:

— при нормальном запасе обеспечивает дальность плавания 4000 миль при скорости 10 уз.;

— объем угольных ям позволяет принять вдвое большее количество угля;

Водоизмещение:

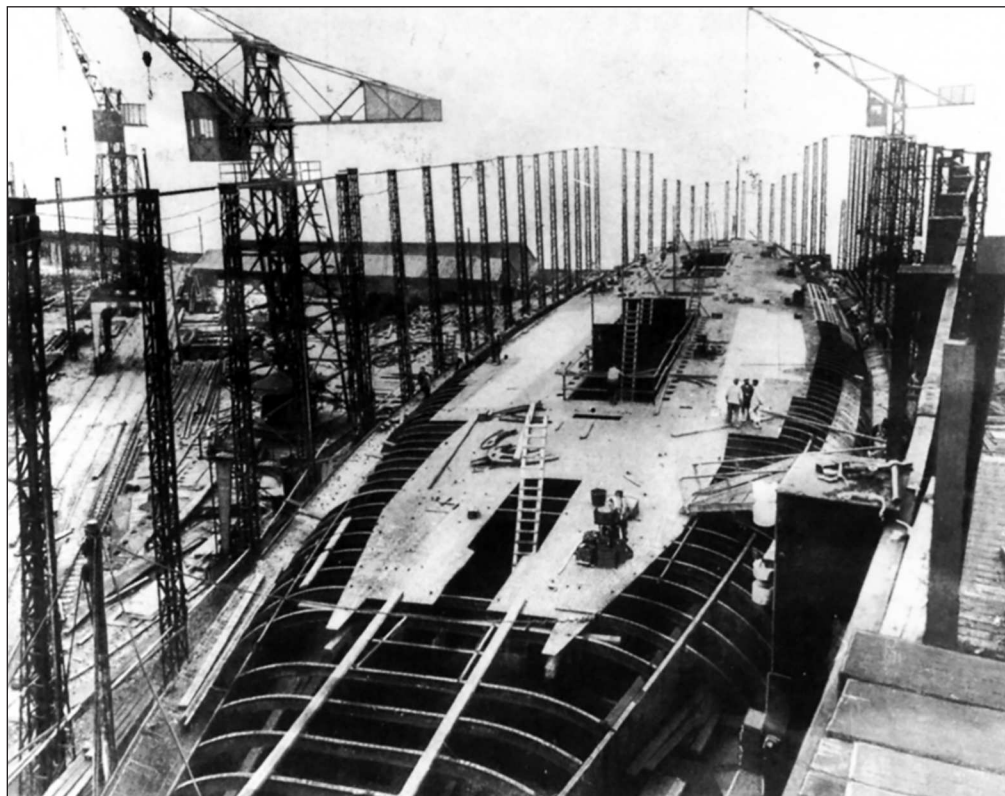
— не должно превысить 18 000 т при запасе водоизмещения 250 т.

Осадка кормой:

— не более 8,5 м, желательнее не более 8,35 м.

В августе мнение относительно постройки броненосцев выразила Комиссия по бюджету. Во-первых, она сочла число броненосцев, которые следовало построить до 1917 г., недостаточным и предложила увеличить его до шестнадцати. Во-вторых, она решила, что раз иностранные броненосцы достигают скорости 20 уз., то же самое должны делать и французские; максимальная скорость 20 уз. должна была позволить на службе легко развивать ход 18,5 уз.

26 августа Томсон попросил арсеналы и Технический отдел предоставить соображения о возможной экономии водоизмещения для увеличения мощности КМУ, чтобы превысить предусмотренные требованиями 18 уз. Технический отдел в декабре ответил, что для получения мощности 22 500 л.с. — что позволило бы развить скорость 19 уз. — толщину пояса следует уменьшить с 280 до 250 мм, а толщину двух броневых палуб с 54 до 48 и с 51 до 45 мм соответственно. В завершение отдел попросил подумать, стоят ли подобные улучшения таких жертв, и не близок ли предел, за которым от улучшений лучше отказаться.



Броненосец «Дидро» в постройке на верфи «Ателье э Шантье де Сен-Назер Пеноз» в Сен-Назере. Идет монтаж броневой палубы

Это мнение было особенно важно, потому что проект начальника Технического отдела Ломма стал одним из двух, представленных на рассмотрение Технического совета. Вторым стал проект инженера Баона из брестского арсенала, но на заседаниях, прошедших в конце марта 1906 г., его отвергли, в частности из-за чрезмерной устойчивости. Неприятным стало осознание невозможности уложиться в требуемые 18 000 т: *«Необходимо или увеличить водоизмещение, или подвергнуть бронирование новому уменьшению толщины, которое едва ли позволит сохранить за кораблем классификацию «броненосец», или пойти на уменьшение скорости до 18 узлов...»* Совет, оценив, какие требования можно изменить, запросил Технический отдел о переделке проекта в соответствии со следующими пожеланиями:

- изменить расположение погребов и башен 24-см пушек так, чтобы водонепроницаемые двери в бою можно было держать закрытыми;
- обеспечить заглубление пояса не менее 1,8 м;
- улучшить защиту руля;

- заново продумать работу с якорями;
- улучшить подачу угля в носовое котельное отделение.

В начале 1906 г. Томсон запросил Постоянный отдел Высшего совета еще раз рассмотреть вопрос о числе броненосцев, требующихся флоту, и времени их закладки. За это время Тушар стал командующим Средиземноморской эскадрой, и на посту начальника Морского штаба его сменил вице-адмирал Овер. При новом начальнике штаба Совет оказался уже не столь оптимистичен и решил, что предложенных Тушаром кораблей будет недостаточно: к 1919 г. следовало построить 24 броненосца. Кроме того, был рассмотрен предварительный проект броненосца с единым калибром. На нем, в частности, настаивал все тот же Шарль Бос. Правда, он предлагал использовать в качестве такового еще не существовавшую новую 274-мм пушку, которая по баллистике превосходила бы старую 305-мм. Хотя теперь переход к единому калибру и был сочтен желательным, Овер указал, что флот не может допустить промедления для разработки нового проекта, тем более для разработки новой пушки.

Пускай проект с 240-мм средним калибром уже не являлся последним словом техники, он все равно мог считаться переходным типом к броненосцам будущего.

Томсону удалось получить у Комитета по бюджету согласие на закладку в 1906 г. шести броненосцев вместо трех. Единственное возражение поступило от Шарля Боса, усомнившегося в способности французской промышленности обеспечить такое число кораблей пушками и броней. Но когда 6 марта министр выступил перед Палатой депутатов при обсуждении бюджета флота, его предложение заложить шесть броненосцев «додредноутного» типа вызвало критику все того же Боса и Локруа, усомнившихся в разумности закладки большого числа кораблей без рассмотрения возможных последствий появления «Дредноута». Томсон ответил, что, пока другие флоты примеру англичан не последовали, он полагает слишком рискованным идти на подобные эксперименты. Сложнее было найти ответ на заданный бывшим начальником Морского штаба, а теперь депутатом Бьенеме вопрос об установке турбин. С его точки зрения, она могла обеспечить кораблям эскадры едва ли не важнейшую однородность — по скорости. Бьенеме поддержал и адмирал де Кювервилль, заявивший в Сенате, что «французский флот не сможет долго оставаться в стороне от этого прогресса».

Спустя неделю правительство пало. Томсон, однако, сохранил прежний пост и в новом кабинете. С 20 по 26 марта, желая получить подтверждение выбранного курса, он созвал Высший совет. Помимо основного варианта были рассмотрены предложения построить броненосец с 6 × 305-мм (две дополнительные 305-мм размещались бы в одноорудийных башнях по бортам) и 12 × 194-мм (8 в двухорудийных башнях, 4 в казематах), а также вариант «дредноута» с 10 × 305-мм пушками — дополнительные шесть должны были размещаться в одноорудийных башнях вдоль бортов. Первый вариант отвергли из-за слабости 194-мм пушек, второй требовал увеличения водоизмещения. В результате адмиралы сочли, что хотя «Дредноут» и может оказаться сильнее выбранного проекта, отказываться от последнего не следует¹. Во-первых, германский флот

¹ Заметим, что даже осенью 1907 г. среди рассматриваемых Высшим советом предварительных проектов следующего типа броненосцев, кроме вариантов с 12 × 305-мм (за который стоял Морской штаб) и 16 × 274-мм (сторонником кото-

все еще не приступил к постройке корабля с единым калибром. Во-вторых, на ряде дистанций большая скорострельность 240-мм пушек — подтвержденная начальником Артиллерийского департамента Госсю, уже получившим звание генерала, — может оказаться предпочтительной. В-третьих, дульная энергия новых 240-мм пушек должна была обеспечить поражение вражеской брони на дистанциях решительного боя. В-четвертых, французский флот располагал лишь одним доком, способным вместить корабль водоизмещением больше 19000 т; постройка же корабля с единым главным калибром делала превышение этого лимита неизбежным. В-пятых, у флота все еще не было новой 305-мм пушки — самой новой была модель, используемая на «Патри», уже не вполне отвечавшая требованиям времени. Впрочем, Госсю, заявивший, что ставить на новые корабли старую пушку будет глупостью, указал на возможность разработки новой пушки, но это были еще только планы.

Отдельно встал вопрос о требованиях, выдвинутых Морским штабом к артиллерии главного и среднего калибра. В некоторых отношениях они требовали превзойти достигнутое не только французскими, но и иностранными артиллеристами. Например, совершенно необходимым сочли устроить подачу боезапаса к 24-см пушкам так, чтобы четверть боезапаса могла быть выпущена со скорострельностью 3 выстрела в минуту. Томсон даже пригрозил отказаться от постройки броненосцев, если эта скорострельность не будет достигнута. Для 30-см пушек скорострельность должна была составить 2 выстрела в минуту, опять же для четверти боезапаса. Удобство работы с пушками в двухорудийных башнях обоих калибров должно было быть не хуже, чем в одноорудийных башнях. Обе пушки в башне должны были иметь возможность действовать независимо друг от друга (кроме, конечно, горизонтального наведения). Наконец, требовалось обеспечить постоянную наводку без рассогласования прицельных приспособлений. Однако Совет

рого был Артиллерийский департамент), имелись казусы типа «недодредноута» с 20 × 240-мм пушками, предложенного Высшим морским училищем, и даже двухкалиберный вариант с 8 × 305-мм и 8 × 240-мм пушками. Стремление засыпать врага градом снарядов отмирало не слишком быстро. По счастью, парламент отказал в закладке еще одной серии броненосцев, и к тому моменту, когда деньги нашлись, моряки уже сошлись на необходимости строить дредноуты.



Броненосец «Кондорсе» на стапеле верфи «Ателье э Шантье де ла Луар» в Сен-Назере, начало 1909 г. Корпус уже собран до верхней палубы

счел, что такое увеличение скорострельности 30-см пушек потребует полной переделки чертежей и задержит постройку на восемь месяцев. Увеличение скорострельности 24-см пушек таких переделок и задержек не потребует, но вес установок может вырасти на 10 %. Кроме того, Совет предложил заменить 16 × 75-мм пушек на 12 × 100-мм.

Вопрос о турбинах был решен отрицательно. Хотя адмирал Мегре и объявил себя их сторонником, он все же полагал, что постройка броненосцев не может быть задержана ради установки турбин. Адмирал Фурнье, издавна с особым уважением относившийся к скорости, назвал такой эксперимент слишком рискованным, адмирал Марки указал на отсутствие в арсеналах необходимого для изготовления турбин оборудования (его установка займет как минимум год). Когда министр поставил вопрос на голосование, вердиктом было единогласное «нет». Но Фурнье и Овер предложили отправить в Англию миссию для получения представления об обводах новых кораблей и запросить у Парсонса

разрешение ознакомиться с новым типом корабельных двигателей.

В итоге по вопросу о выборе проекта решающим оказался довод, приведенный самим Томсоном:

«Если мы заложим лишь три броненосца, то следующая палата может пересмотреть всю программу строительства броненосцев в результате единственного запроса. Даже если состав Палаты не претерпит существенных изменений, она может охладеть к постройке кораблей перед лицом сложной финансовой ситуации или перемены в международных отношениях. Алхесирас² уйдет в прошлое, и три отложенных броненосца могут быть отложены навсегда. Сейчас мы можем извлечь выгоду из царившей недавно неопределенности и получить последовательную политику, которой не хватало флоту. Вспомните о проблемах,

² Томсон имел в виду Алхесирасскую конференцию, завершившую Первый марокканский кризис, вызванный противодействием Германии французской колониальной политике.

с которыми столкнулась программа 1900 года. Будет большой ошибкой отказаться от закладки шести кораблей».

В результате Совет одобрил выбранный проект шестью голосами против трех. Однако когда речь зашла о числе броненосцев, возникли разногласия. Постройка к 1919 г. 24 броненосцев подразумевала ежегодный расход только на них 100 млн. франков при том, что весь кораблестроительный бюджет не превышал 135 млн. Томсон предостерег адмиралов, что чрезмерные требования могут привести к назначению на пост министра очередного Пеллетена, но те все равно проголосовали за 24 броненосца, согласившись на отказ от постройки новых броненосных крейсеров, пока программа не будет выполнена. Следовало немедленно начать постройку шести броненосцев, и рассмотреть вопрос о следующей шестерке в 1909–1910 гг. После голосования флот, наконец, приступил к размещению заказов на постройку шести броненосцев.

Утрясание различных деталей проекта продолжилось в апреле. По поводу получения на главный калибре (пушки модели 93/96 М) скорострельности 2 выстр./мин, в ходе переписки между Техническим отделом и Кораблестроительным департаментом пришли к выводу о необходимости разработки нового боевого отделения на платформе от старого. При этом можно было обойтись без изменения принципа установки пушек, без увеличения веса, но переделать прицельные приспособления и ввести раздельное вертикальное наведение обеих пушек.

26 апреля Ломм представил начальнику центрального кораблестроительного департамента для одобрения министром новые чертежи. От проекта, представленного 30 ноября, новый отличался:

— увеличенным запасом водоизмещения за счет более полных обводов. При сохранении прежних размеров, броненосец должен был иметь водоизмещение 18 234 т;

— измененным расположением котлов;

— уменьшением размеров носового КО и улучшением подачи угля к топкам;

— небольшим сдвигом носовых башен 240-мм пушек;

— переделкой цепных стопоров;

— переделкой подачи боезапаса к 240-мм пушкам и изменением прицелов для обеспечения непрерывной наводки.

Что до прочих требований Совета, то их осуществление требовало существенного увеличения веса. Так, увеличение

заглубления пояса на 20 см требовало дополнительных 180 т, хотя и в текущем состоянии «забронированный плот» вполне обеспечивал тот же уровень защиты, который был на «Патри» — то есть соответствовал требованиям программы. Увеличения веса требовало и усиление защиты руля.

В том же месяце вопрос о турбинах был поднят в Сенате. Сенатор Луи Пишон указал на активное использование английским флотом турбин Парсонса, «готовых сместить с трона старые поршневые машины»: если в 1903–1905 гг. англичане ввели в строй три корабля с общей мощностью турбин 29 800 л. с., то в 1905–1906 гг. — уже 22 с общей мощностью 296 000 л. с. Интерес к турбинам проявлял и германский флот. В связи с этим, по его мнению, «будет настоящей катастрофой, учитывая значительное время, которое у нас уходит на постройку военных кораблей, ввести в 1910 г. в строй корабли, которые могли бы быть построены и в 1904-м, без какого-либо прогресса, которые окажутся уступающими кораблям наших конкурентов на море». Томсон в ответ сослался на мнение адмиралов: поскольку Франция отстает по числу броненосцев, корабли нужно строить как можно быстрее, даже в таком виде они будут сильнее новых германских, «водоизмещение которых сейчас 13 200–13 400 т и куда меньше 18 000 т». Наконец, французский бюджет на постройку новых кораблей уступает германскому и строить дорогие корабли не позволяет. При этом руководство осведомлено о техническом прогрессе и начало применять турбины на небольших кораблях. Англичане могут позволить себе ставить эксперименты, но пока немцы строят броненосцы, установить на которые турбины не представляется возможным, французский флот располагает временем, которое можно использовать «для опытов, для первых шагов». На данный момент «мы связались с фирмой „Парсонс“, и первым вопросом, который мы задали, был такой: „Потребуется ли применение турбин, да или нет, изменения внутреннего расположения и обводов?“ „Да“, ответила фирма. И я полагаю, что будет неблагоразумно применять эту систему на большом числе кораблей, чертежи которых придется переделать. Я думаю, что мы проведем этот эксперимент на отдельном корабле... седьмом броненосце, предназначенном для замены устаревшего... учитывая, что турбины, имея много преимуществ, не свободны и от недостатков,