

УДК 623.823.1(44)
ББК 68.54(0)
Н55

Несолёный, Сергей Валерьевич.

Н55 Первые миноносцы Франции : «Ночные разбойники» Третьей республики / Сергей Валерьевич Несолёный. — Москва : Яуза, 2024. — 208 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-9955-1232-5

Во второй половине XIX века появление новейшего оружия — торпед и миноносцев — оказало огромное влияние на развитие военно-морского искусства. Именно тогда дорогостоящие бронированные исполины утратили свое безраздельное господство на морях. Одними из самых передовых стали миноносные силы Франции, где увлечение маленькими стремительными «ночными разбойниками» проявилось особенно сильно. В Третьей республике строительство миноносцев началось по программе 1875 года, а головной эсминец заложенной в 1909 году серии «Буклие» (Bouclier) уже развивал рекордную скорость в 35 узлов, став самым быстроходным кораблем во всем французском ВМФ. Кроме того, французы активно продавали свои миноносцы другим странам. Даже Китай на рубеже веков закажет во Франции два минных крейсера, но крупнейшим заказчиком была Российская империя. Под Андреевским флагом построенные в Гавре миноносцы примут активное участие в Русско-японской и Первой мировой войне. В 1916 году эсминец «Грозовой» потопит новейшую германскую субмарину, и такой успех не сможет повторить ни один миноносец Российского флота.

Новая книга известного историка флота рубежа XIX—XX веков впервые во всех подробностях рассказывает о создании, конструкции, эволюции и боевом применении французских миноносцев 1875—1910 годов.

Издание иллюстрировано уникальными чертежами и фотографиями.

**УДК 623.823.1(44)
ББК 68.54(0)**

ISBN 978-5-9955-1232-5

© Несолёный С.В., 2024
© ООО «Издательство «Яуза», 2024
© ООО «Издательство «Эксмо», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
Эволюция французских миноносцев XIX – начала XX вв.	12
Французские миноносцы во флотах других стран	167
Заключение	199
Приложение Спецификация на два миноносца, заказанные Норману русским Морским министерством	200

Введение

Военно-морской флот Франции в течение своей многовековой истории не раз переживал стремительные взлеты и столь же стремительные падения, но при этом в течение столетий уверенно занимал второе место в мире и не раз отваживался бросать вызов флоту «владычицы морей» Британии. История военно-морского флота Франции очень богата яркими событиями, сражениями, блестящими адмиралами, талантливыми изобретателями и, конечно же, прекрасными кораблями, многие из которых являлись лучшими в мире и послужили образцами для подражания. При этом освещаемый в данной монографии период занимает особое место. Вторая половина XIX — начало XX века являлись для французского военно-морского флота очень сложным, противоречивым и в то же время очень интересным периодом, когда французский флот, постепенно в численном отношении все более и более уступая флотам молодых империалистических держав — Германии и США, в то же время в области технической часто опережал весь мир, являясь для остальных флотов «законодателем мод» в создании новых типов военно-морских кораблей. Много в этот период было достижений, много ошибок, но ведь не ошибается тот, кто ничего не делает. Прекрасную оценку флоту Франции в конце XIX века дал известный российский военно-морской теоретик, тогда еще лейтенант Н. Кладо: «Возвращаясь к предмету нашего исследования, закончим его чрезвычайно метким определением роли Франции, сделанным Альфонсом Додэ: „Несчастливая страна! — говорит он в своем посмертном произведении. Франция играет странную роль в Европе. В темные ночи факельщик освещает путь толпе людей, но сам он обыкновенно видит хуже других. Франция играет роль факельщика: она идет впереди других наций, освещая им путь, но, ослепленная своим собственным светом, то попадает в овраги, то падает в пути“».

Не странно ли, повторяем еще раз, что мы ведем точный счет пребывания французского флота в оврагах и лужах и за этим не замечаем находящегося в его руках света истины»¹.

¹ Морской сборник. СПб. 1900. № 8. Неоф. отдел.

История любого флота неразрывно связана с историей его страны, и Франция конечно же здесь не является исключением. В конце XVIII века, когда военно-морской флот Франции находился на вершине своего могущества, в стране произошла буржуазная революция, и в результате кровавого революционного террора будут уничтожены не только лучшие офицерские кадры, но и многие опытные матросы и артиллеристы. На вакантные места спешно начнут назначать абсолютно неподготовленных людей (капитаны торговых судов станут командирами боевых фрегатов и линейных кораблей), и как итог — французский флот в ряде сражений с англичанами потерпит сокрушительные поражения. Можно, конечно, восхищаться мужеством офицеров и матросов «Буцентавра», но это ведь не меняет итога Трафальгарского сражения. Однако после кровавого угара революции, после длительной череды войн, в итоге завершившихся поражением Франции, военно-морской флот этой страны в течение первой половины XIX века снова возродился, подобно фениксу, и в правление Наполеона III преимущество Англии на море будет становиться все более и более шатким. И тут судьба нанесет французскому флоту следующий удар — поражение страны в войне с Пруссией в 1870–1871 гг., когда могучий военно-морской флот империи Наполеона III не сможет решительным образом повлиять на ход войны, самым негативным образом отразится на его дальнейшей судьбе. Французские броненосцы блокировали прусские порты, но этим и ограничилось их участие в войне. Судьба страны была решена на сухопутном фронте. Французская армия была разбита в ряде сражений, а огромный военно-морской флот оставался при этом безучастным свидетелем.

Поэтому, установившаяся после крушения режима Наполеона III во Франции республика (уже третья по счету за последние 80 лет ее истории) основные усилия направила на укрепление сухопутной восточной границы и усиление и перевооружение сухопутных войск. У массы французов появилась неприязнь (кстати, усиленно подогревавшаяся прессой) к значительным ассигнованиям на флот, тем более что они могли быть выделены только за счет армии.

«Третья республика начиналась с новых доктрин, базирующихся исключительно на оборонительных силах, обращенных на Восток. Теперь главными статьями бюджета становились армия, артиллерия и фортификация, а про флот в парламенте устами морского министра адмирала Потюо утверждалось следующее: „Флот должен быть принесен в жертву на алтарь Родины. Я желаю иметь честь уменьшить наш несчастный бюджет, и все наши усилия должны быть обращены в сторону суши. Чему же иному должен теперь служить флот“»². При этом стали прямо высказываться за отказ от продолжения строительства броненосцев: «Впервые эта мысль была высказана публично в 1874 году, когда докладчик морского бюджета выразился так: „Броненосцы обходятся слишком дорого, боевое значение их сомнительно и непродолжительно, они быстро стареют вследствие постоянного прогресса, а потому постройка броненосцев есть непроизводительная трата денег. Необходимо отказаться от ведения эскадренной войны и вместо того оградить себя от нападения неприятеля судами, обладающими большою скоростью хода и сильной артиллерией и могущими подолгу держаться в море, т. е. крейсерами“.

Эта идея нашла много приверженцев среди французских военных моряков, которые доказывали, что для такого государства, как Франция, не желающего и не имеющего возможности оспаривать морское владычество у Англии, постройка крейсеров представляет верную оборонительную систему и вместе с тем дает значительную экономию»³.

«Общественное мнение» горячо поддержало идею сокращения расходов на флот. При этом почему-то забыли про одну очень важную вещь: именно господство на море французского флота, становой хребет которого составляли броненосцы, обеспечил безопасность берегов Франции от возможных нападений неприятеля. «Многим казалось, что в 1870 году флот не имел никакого значения, так как главные военные действия происходили на берегу, но при этом суждении забывают, что только перевес французского флота над германским позволил иметь порта свободными. Морская торговля продолжалась как бы в мирное время; продовольствие, оружие и богатства притекали на берега Франции во все время войны только оттого, что Франция,

² Пахомов Н. А. Броненосец типа «Редутабль». СПб., 2009. С. 3.

³ Морской сборник. 1901. № 3. Неоф. отдел. С. 23.



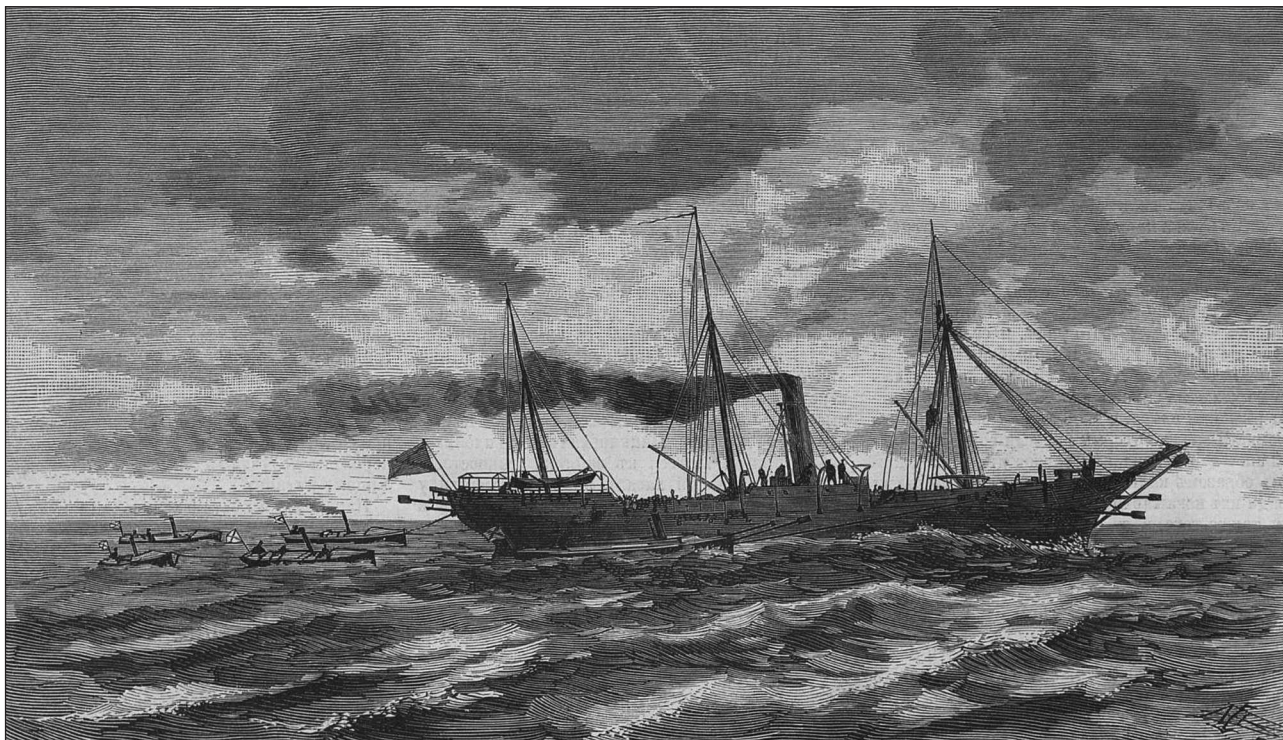
Адмирал Луи Пьер Алексис Потюо

а не Германия господствовала на море»⁴. Впрочем, здравый рассудок возобладал, и строительство броненосцев продолжилось, а морской бюджет, хотя и был сильно урезан, но постепенно стал увеличиваться (в 1876 году — 146 млн франков, в 1877 году — 187 млн, в 1878 году — 192 млн франков).

Однако на дальнейшее развитие французского флота самое серьезное влияние окажет принципиально новое оружие — торпеда. Конечно, это оружие и его носители — миноносцы — окажут серьезное влияние на флоты и военно-морскую науку всего мира, но именно во Франции увлечение миноносцами проявится особенно ярко.

Предшественники миноносцев — паровые катера с шестовыми минами — были впервые успешно применены во время североамериканской Гражданской войны 1862–1864 гг. Южные штаты, обладавшие

⁴ Там же.



Пароход «Великий князь Константин» и его минные катера в море. Гравюра Э. Даммюлера

гораздо более слабым флотом, по сравнению с флотом северян, применили против кораблей противника такие паровые катера, причем эти суденышки с экипажами, состоящими из отчаянно храбрых добровольцев, попортили немало крови северянам, хотя, конечно, не смогли изменить общий ход военных действий. «Неожиданное появление нового оружия в руках смелых предприимчивых людей увенчалось полным успехом, было потоплено несколько кораблей северян»⁵.

Еще более впечатляющих результатов добились русские минные катера во время русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

Турецкий флот по численности занимал четвертое место в мире, а у России на Черном море практически не было крупных боевых кораблей (за исключением двух броненосцев-«поповок», абсолютно непригодных для действий в море). И тем не менее русские минные катера своими лихими атаками парализовали деятельность турецкого флота. На счету русских минных катеров — несколько потопленных и поврежденных турецких броненосных кораблей. Кроме того, наши моряки впервые в мире успешно примени-

ли торпеду, потопив на батумском рейде турецкий сторожевой корабль «Интибах». Переоборудованный в носитель минных катеров быстроходный пароход «Великий князь Константин» под командованием отважного лейтенанта С. О. Макарова свободно плавал по всему Черному морю, топил турецкие транспорты, атаковал своими катерами корабли противника во время их стоянки в портах — на счету катеров с «Константина», помимо потопленного «Интибаха», также тяжело поврежденный вражеский броненосец, а весь турецкий военно-морской флот ничего не мог поделаться с наглцом — «Константином».

Впечатляющие успехи русских моряков вызвали переполох и смятение в умах военно-морских теоретиков. Внезапно на практике было доказано, что маленький кораблик может уничтожить дорогостоящий броненосец. Тем более что торпеда, первые образцы которой были еще весьма несовершенны, быстро прогрессирует в своем развитии — увеличиваются ее скорость, дальность хода. «Торпеды совершенствуются: устанавливаются два винта, мастер завода в Фиуме Обри разработал „прибор Обри“ — гироскоп для управления рулями направления движения торпеды, устанавливается более сильная машина и пр. В таком виде торпеда становится грозным оружием, и различные

⁵ Шершов А. П. История военного кораблестроения. СПб., 1994. С. 175.

страны приобретают торпеды или строят их у себя по приобретенным у Уайтхеда чертежам»⁶. Неудивительно, что в среде моряков все более начинает утверждаться мнение, что время крупных боевых кораблей с толстой броней и тяжелыми орудиями уходит в прошлое, так как они не в состоянии противостоять ударам торпед, поражающим незащищенную подводную часть и несущим гибель кораблю в целом. Дорогостоящие бронированные исполины утратили свое право безраздельно господствовать на море, это право отныне переходит к миноносцам, маленьким быстроходным «ночным разбойникам».

«Появление торпеды Уайтхеда и дальнейшее ее усовершенствование произвело в конце 80-х годов сильное впечатление на морские круги главнейших государств, обладавших большим числом крупных кораблей, по-видимому, беззащитных против этого нового оружия. Стали возникать мнения, что сильная артиллерия и толстая броня — ничто перед малым по величине судном, несущим гибель кораблю в целом»⁷.

Во Франции главным выразителем этих идей стал адмирал Лоран Теофиль Об, который нашел себе много сторонников среди офицеров военно-морского флота. Странники адмирала Оба получили название «молодой школы». Причем «молодая школа» не была сугубо французским явлением. К пониманию того, что могущество линейного корабля не является абсолютным, пришли во всех военно-морских флотах.

Термином «молодая школа» стали называть всех противников решения морских конфликтов исключительно классическим линейным сражением. Странников адмирала Оба было много во флотах России, Германии, Англии. Воображение морских теоретиков рисовало апокалиптические картины будущей войны, когда под покровом ночи из баз выходят десятки миноносцев и, неуязвимые для противников благодаря малым размерам и скорости, безнаказанно топят все встретившиеся им корабли, внезапно проникают в базы и так же внезапно исчезают, оставив после себя кладбище из потопленных вражеских кораблей. Особенно много сторонников «молодой школы» было среди младших офицеров, что неудивительно: линейными кораблями командовали уже немолодые

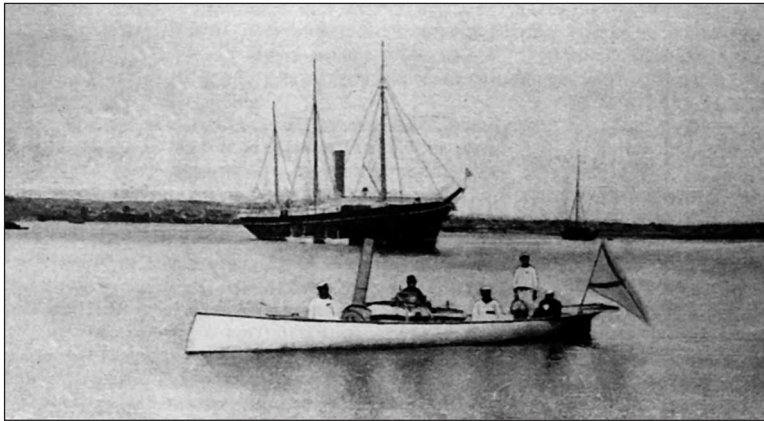


**Адмирал Гуацинт
Лоран Теофиль Об**

капитаны, не один десяток лет отдавшие флоту, а мичман или лейтенант, получивший под свое командование маленький корабль водоизмещением каких-то 50 тонн с экипажем в десяток человек, теперь чувствовал себя творцом истории, зная, что на своем суденышке способен потопить бронированного исполина в 8000–10000 тонн водоизмещения с экипажем из нескольких сотен человек. Молодости не занимать отваги, граничащей с безрассудством, а именно того и требовала служба на первых миноносцах — ведь даже само плавание в море на этих крохотных суденышках требовало часто немало мужества. Но зато на рейде Бреста, какой-нибудь мичман, стоя на палубе своей миноноски, мог презрительно сплюнуть в сторону про-

⁶ Шершов А. П. История военного кораблестроения. С. 175.

⁷ Там же.. С. 175–176.



Минный катер «Чесма», совершивший переу в истории торпедную атаку

плывавшего мимо броненосца, зная, что на борту его суденышка находятся две торпеды, каждая из которых способна отправить этого гиганта на дно.

К сожалению во Франции увлечение миноносцами приняло крайние формы и в конечном итоге принесло французскому флоту несомненный вред. Но в этом нельзя обвинять только сторонников «молодой школы», общество во Франции с радостью поддержало новые радикальные идеи. Франция не могла себе позволить, подобно Англии, иметь сравнительно небольшую сухопутную армию и основные средства военного бюджета тратить на военно-морской флот, она вынуждена была содержать крупные сухопутные силы и постоянно усиливать свою восточную границу. Темпы экономического роста Франции отставали от темпов Англии и тем более Германии, и страна физически не могла позволить себе содержать флот, сопоставимый с флотом «владычицы морей» (а Англия тогда рассматривалась французами как главный вероятный противник на море), и в то же время иметь мощную сухопутную армию, которая также вынуждала постоянно увеличивать денежные средства на свое содержание. Поэтому «появление теории о возможностях достижения морского могущества при относительно небольших затратах (маленькие корабли, крейсерская война и т. д.) было весьма кстати»⁸.

Взгляды адмирала Оба и его последователей сводились к следующему: целью военного флота, помимо защиты побережья страны, является не уничтожение военного флота противника в генеральном сражении линейных кораблей, а уничтожение его

торгового флота и тем самым приведение торговли и экономики врага к упадку.

Для этого следовало строить высокоавтономные крейсера — «истребители торговли», которые должны были отличаться хорошей мореходностью, высокой скоростью хода и большой дальностью плавания. «Идея молодой школы заключалась в том, что активная боевая служба должна производиться эскадрами этих крейсеров... Молодая школа считала, что на крейсерах нет надобности иметь орудий большого калибра, что достаточны 6-дм орудия, но необходим большой ход»⁹.

Главной же задачей была объявлена защита побережья Франции.

«Адмирал Об, публицист Габриэль Шармэ и некоторые другие предложили формулу будущей войны: „число, скорость, невидимость“, и поставили перед флотом задачи, которые необходимо решить для достижения победы в этой войне:

Обеспечить полную безопасность своих берегов.

По возможности нападать на неприятельские берега.

Вести крейсерскую войну»¹⁰.

Защиту берегов Франции должны были обеспечить минные заграждения, береговые батареи, а также многочисленные крейсера и миноносцы, а также небольшие канонерские лодки, несущие одну тяжелую пушку. Эти корабли образовывали «мобильную оборону». Крейсера «мобильной обороны» должны были иметь минимальные размеры и высокую скорость хода и вооружаться скорострельной артиллерией среднего калибра.

Причем в обороне побережья и в нападении на берега неприятеля главная роль отводилась миноносцам — базируясь в многочисленных, защищенных от нападения крупных судов неприятеля рифами, мелями, минными заграждениями пунктах побережья, они должны были с наступлением темноты выходить из своих укрытий и топить корабли противника, которые попытались бы блокировать побережье Франции, а также атаковать порты и военно-морские базы неприятеля (благо многие из важнейших портов Англии находились очень близко от французского побережья).

Считали, что угроза погибнуть от торпеды вынудит броненосцы неприятеля укрепиться в базах, откуда они будут осме-

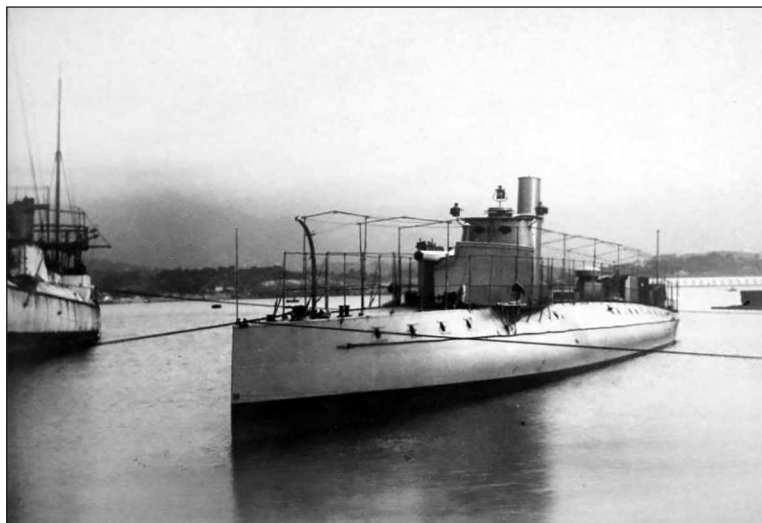
⁹ Макаров С. О. Броненосцы или безуронные суда // Морской сборник. СПб., 1903. № 4. Неоф. отдел. С. 62.

¹⁰ Пахомов Н. А. Броненосцы «молодой школы». СПб., 2010. С. 4.

⁸ История военно-морского искусства. М., 1953. С. 13.

ливаться выходить только в светлое время суток, но и там они не будут в полной безопасности. Сторонники «молодой школы» считали, что в современных условиях противник не сможет организовать надежной блокады не только всего побережья Франции, но даже его отдельных пунктов. Кстати, с этой точкой зрения были согласны многие военно-морские специалисты во всех военно-морских флотах мира и в т. ч. Англии. Многочисленные миноносцы (по выкладкам некоторых теоретиков «молодой школы» их необходимо было иметь 495 штук!)¹¹ заставят держаться флот неприятеля подальше от берегов Франции.

Сторонники «молодой школы» считали, что в будущем во флоте вообще не должно остаться броненосцев. «Наибольшая скорость, соединенная с наименьшим водоизмещением, — вот основной принцип приверженцев молодой школы. Применение этого принципа должно, по их мнению, сделать боевую единицу самостоятельной, дать возможность специализировать каждое судно для такого рода службы, для которой оно предназначено, и, наконец, настолько увеличить число боевых единиц, что флот, который они составят, можно будет назвать всецело буквальным в смысле этого слова. Нынешняя боевая единица — эскадренный броненосец — никоим образом не может считаться самостоятельным, так как на каждый броненосец требуется иметь по крайней мере один крейсер для разведок и один истребитель миноносцев для защиты от минных атак»¹². Кроме того, что броненосец нуждается в других кораблях для своей защиты и из-за своей стоимости они не могут быть построены в большом количестве, у них, по мнению теоретиков «молодой школы», был еще один существенный недостаток. «Молодая школа» настаивала на строгой специализации судов. Как отмечает уже цитировавшийся мною известный специалист по истории французского флота Н. А. Пахомов: «„Молодая школа“ заимствовала из индустрии принцип разделения труда и специализацию всех орудий или неприятельского компромисса, то есть каждый корабль может обладать каким-то одним качеством, а соединения кораблей разных типов умножают совокупность разных качеств. Броненосцы же в наибольшей степени



**На с. 9-10:
французская канонерская лодка
Gabriel Charmes**

представляют собой компромисс и тем более не отвечают заявленной формуле, так как не могли быть многочисленными, не были быстроходными и, уж конечно, обладая солидными размерами, не являлись невидимыми. Значит, по мнению «молодой школы», броненосец не несет в себе максимума любого из качеств, который не будет превзойден „специализированным кораблем“. В частности, скорость и торпеда миноносцев плюс тяжелые орудия лодок-пушек плюс скорострельность крейсеров дают в сумме тот же броненосец, но за меньшую цену»¹³.

Надо отметить, что в то время многие видные военно-морские деятели, даже не разделявшие взглядов адмирала Оба и его сторонников, высказывались против строительства крупных дорогих броненосцев, предлагая заменить их более дешевыми броненосцами береговой обороны. С точки зрения идеологов «молодой школы» роль броненосцев береговой обороны должны в будущем взять на себя маленькие, быстроходные и маневренные канонерские лодки, вооруженные одним тяжелым орудием, своеобразные плавучие орудийные станки, у которых главной защитой от огня неприятеля станет их небольшой размер.

С этой целью были предприняты очень интересные опыты, давшие, кстати говоря, неплохие результаты и обратившие на себя внимание специалистов военных флотов других стран. Выдающийся российский флотоводец, военно-морской теоретик и ученый С. О. Макаров, в частности, писал: «В сущности, молодая шко-

¹¹ История военно-морского искусства. М., 1953. С. 14.

¹² Реорганизация французского флота (по проекту «молодой школы») // Морской сборник. 1895. № 11. Неоф. отдел. С. 85.

¹³ Пахомов Н. А. Указ. соч.. СПб., 2010. С. 5.



ла мирится с броненосцами береговой обороны только потому, что такие уже существуют, но истинные идеи молодой школы — передать прибрежную оборону легким, мелкосидящим судам с сильной артиллерией.

В 1886 году морским министром был адмирал Об, горячий приверженец молодой школы. Постройка броненосцев была приостановлена и даже выстроен пробный, мелкосидящий, так сказать, плавучий оружейный станок для 14-см пушки (*Gabriel Charmes*), который походил на обычный миноносец, имея водоизмещение 79 т и скорость 20 узл. На нем была поставлена 14-см пушка. Стреляя по носу, он представлял собой мишень только 4 кв. метра, управлялся очень легко, и при стрельбе на спокойном море с дистанции до 40 кабельт. получалась площадь рассеивания 300×400 м.

С переменой министерства опыты были прекращены; орудие снято, и судно переделано в миноносец под № 151. Идею адмирала Оба энергично защищал адмирал Ревейер. Затем в 1899 году при назначении морским министром Lockroy, этот последний — тоже последователь молодой школы — приказал переделать минный авизо *Dragonne*, поставив на него такое же орудие, как на *Gabriel Charmes*, и произвести опыты. Первое испытание было на ходу на качке в 10° с дистанции 5200 м, причем площадь рассеивания оказалась — 400×400 м. Была произведена ночная стрельба — по старому фрегату *Panama* на ходу и на якорю при качке до 20° с дистанций 1500, 1000, 500 и 300 м. Всего сделано 38 выстрелов; попало — 20»¹⁴.

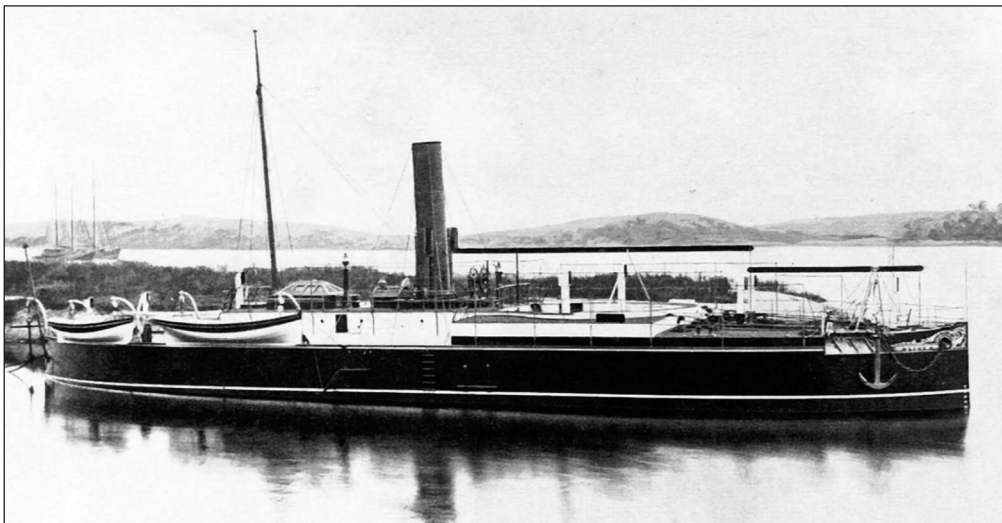
В целом следует отметить, что идеи адмирала Оба и его последователей во многом были справедливыми и в чем-то даже опередили свое время (ведь в XX веке в Первой и Второй мировых войнах именно действиями торпедных кораблей Англия будет поставлена на грань катастрофы, — просто носители их будут другие — подводные лодки, а во Второй мировой войне к ним прибавятся самолеты-торпедоносцы).

Миноносцы станут важной составляющей всех военно-морских флотов мира. Идея маленьких канонерских лодок с мощным орудием также будет реализована многими флотами. Яркие примеры тому — немецкая *Wespe* и российская «*Ерш*». Это были корабли, по сути, построенные вокруг одного тяжелого орудия и которые строились большими сериями. Во время своей службы они получают высокую оценку военно-морских специалистов.

Как отмечает Н. А. Пахомов: «Ошибка адмирала Оба заключалась скорее в чрезмерном увлечении малым флотом и забвении большого»¹⁵. При этом следует отметить, что «молодая школа» не оставалась неизменной в своих взглядах, она эволюционировала по мере накопления новых знаний, опыта и новых достижений науки и техники. Позднее ряд ее представителей придет к пониманию необходимости более сбалансированного флота, в котором найдется место и броненосцам. «Молодая школа» всегда была открыта для новых идей. В подтверждение этого лучше всего привести высказывания самого адмирала Оба: «Технику и тактику современной мор-

¹⁴ Макаров С. О. Указ. соч. С. 62–63.

¹⁵ Пахомов Н. А. Указ. соч.. С. 5.



Германская канонерская лодка *Wespe*

ской войны следует еще создать; как всякие науки, они являются плодами долгого, терпеливого и научного наблюдения фактов. Личный состав флота, которому будет доверено применить к делу современные способы и средства морской войны, надо также создать и организовать, а это приобретает практикой и опытами в мирное время.

В морском деле надо считать аксиомой, что ничего не создается сразу — импровизация здесь совершенно неуместна»¹⁶.

Вред французскому военно-морскому флоту принесли некомпетентные и продажные политики, которые в угоду собственным интересам жертвовали интересами Родины. Вызванная ожесточенной борьбой политических партий за власть постоянная министерская чехарда, когда правительственные кабинеты и посты министров будут меняться с калейдоскопической быстротой (в результате во Франции морские министры часто сменялись не побыв и года на своем посту), приведут к тому, что часто на ответственных постах в министерствах будут находиться не профессионалы, а прожженные политики, для которых главным было — сохранить свой портфель, а для этого надо было учесть «мнение народа» (т. е. в первую очередь добиться благосклонности парламента). А в парламенте-то и будут представлены «денежные мешки», для

¹⁶ Цит. по: Кладо Н. Реорганизация французского флота (по проекту «молодой школы») // Морской сборник. 1895. № 11. Неоф. отдел. С. 102.

которых главное — получение прибылей, а интересы Родины для них были делом второстепенным. Впрочем, это все умело скрывалось за красивыми фразами, к тому же на них работала купленная пресса, которая уже тогда умела формировать так называемое общественное мнение.

Некомпетентность политиков, ответственных за кораблестроение, — вот главная беда французского флота второй половины XIX — начала XX вв. Итогом их деятельности будет то, что французский флот постепенно будет все более отставать в своем развитии от флотов других ведущих военно-морских держав. Вот только один пример: «В 1911 году французская общественность была шокирована опубликованными цифрами: за 15 предшествовавших лет Германия потратила на флот примерно 100 млн фунтов стерлингов и стала второй морской державой мира. Во Франции за это же время аналогичные расходы составили 152 млн фунтов стерлингов, но при этом ее флот переместился со второго места на четвертое!»¹⁷.

История убедительно показывает, что злейшим врагом любой страны являются ее собственные продажные и некомпетентные чиновники и политики. И хватит об этом. Перейдем непосредственно к рассмотрению эволюции миноносцев во французском флоте в XIX — начале XX вв.

¹⁷ Балакин С. А. ВМС Франции 1914–1918 гг. / Морская коллекция. М. 2000. № 3. С. 2.

Эволюция французских миноносцев XIX – начала XX вв.

Во Франции постройка первых миноносцев была начата по программе 30 января 1875 года — в мае 1875 года были заказаны первые четыре, причем только одна на французской верфи (в Бресте), а три — в Англии фирмам Ярроу и Торникрофта. Это было абсолютно верным решением. Ярроу и Торникрофт первыми стали строить миноноски специальной конструкции и к тому времени уже приобрели в этой, совершенно новой отрасли кораблестроения определенный опыт. Англичане в этом деле опередили французов, а лучший способ наверстать упущенное — это получить готовое изделие конкурента. Английские миноноски после вступления в строй будут тщательнейшим образом изучены французскими специалистами. В задании на постройку помимо основных размерений, запаса угля (на 8 часов полного хода) и скорости (не менее 14 узлов) особо оговаривалось, что корпуса должны выдерживать ружейный огонь¹. Из этих четырех миноносок лучшими оказались две постройки Торникрофта. При водоизмещении 12 тонн они развили скорость до 18 узлов и были вооружены двумя шестовыми минами. Миноноска Ярроу при большем водоизмещении (17,5 тонны) развила только 13 узлов и была вооружена одной шестовой миной. Миноноска, построенная в Бресте, была самой крупной (22 тонны), и оказалась самой тихой. На испытаниях она не смогла развить проектной скорости (14 узлов) — наилучший результат на одном из пробегов — 10,17 узла. Кроме того, носовой торпедный аппарат из-за конструктивных дефектов пришлось заменить на шестовую мину². Таким образом, первый блин у французских кораблестроителей вышел, что называется, комом. Однако пройдет совсем немного времени, и французские миноносцы на равных будут соперничать с английскими, а в чем-то и превзойдут их.

В июле 1875 года последует заказ еще трех миноносцев увеличенного водоизмещения (№ 1 — 102 тонны, № 2 — 31,5 тон-

ны, и № 3 — 27,5 тонн). На этот раз все три корабля будут построены на французских верфях и войдут в строй в 1876 году. Миноносцы № 2 и 3 получатся не слишком удачными — особенно № 2: на испытаниях выявилась его недостаточная остойчивость, и вместо 13 узлов по проекту он развил лишь 11. № 3 также не достиг контрактной скорости (14 узлов), развил на испытаниях 12,4 узла. В то же время он имел для своего водоизмещения хорошую мореходность. Особо следует отметить миноносец № 1 — для своего времени он имел очень большое водоизмещение для кораблей своего класса, кроме того, у него была двухвальная энергетическая установка суммарной мощностью 800 л. с., позволившая достичь скорости 17 узлов, что было выдающимся результатом. Вооружен миноносец был двумя неподвижными торпедными аппаратами (калибр торпед — 14 дм) — по одному в носу и корме. Позднее он будет довооружен двумя 47-мм орудиями и носовой шестовой миной и вместо номера получит имя — Asard.

Но, видимо, его размеры и стоимость покажутся чрезмерными для руководства Французского военно-морского флота, и долгое время заказов на миноносцы подобных размеров не последует.

Оставшись недовольным результатами испытаний миноносцев отечественной постройки, следующий, уже крупный, заказ на 12 миноносок Французское морское министерство сделает у Торникрофта. Первые шесть закажут в марте 1877 года, следующие шесть — в июле того же года. Все они войдут в строй на следующий год, и опять Торникрофт не обманет ожиданий, построив прекрасные корабли. Они будут отличаться не только высоким качеством изготовления и корпусов, и механизмов, но и прекрасными для кораблей такого малого водоизмещения мореходными качествами. Все они будут находиться в строю более 15 лет³. Во французском флоте эти миноноски будут служить под номерами 8–19. Миноноску № 14 будут использовать позднее для опытов с новы-

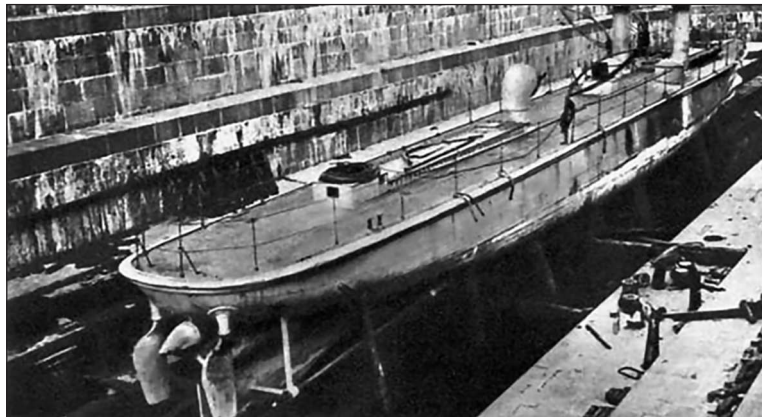
¹ Морской сборник. 1903. Неоф. отдел. С. 71.

² Conways. All the Worlds Fighting Ships (1860–1905). London, 1979. P. 331.

³ Ibid. P. 331.

ми котлами Дю-Тампля. Первоначальное вооружение из одной шестовой мины на некоторых будет позднее заменено на трубчатые торпедные аппараты. Опасения вызывала лишь дымовая труба: она была так расположена, что в случае атаки вражеского корабля могла быть сбита шестовой миной самого миноносца, поэтому на № 19 в качестве опыта поставили две дымовые трубы. Тем не менее, французское правительство осознавало необходимость развивать постройку миноносцев на отечественных верфях, поэтому вскоре после заказа у Торникрофта французским судостроительным фирмам было предложено построить серию миноносцев собственной разработки, взяв за образец модель Торникрофта. За выполнение этого сложного и ответственного заказа взялись 3 фирмы — Normand (9 единиц), Clapared (9) и Forges et Chantiers. de la Méditerranée (11 единиц). Надо сказать, что уже с первых лет постройки миноносцев выяснилось, что их постройка требует не только внедрения последних достижений науки и техники, но также тщательнейшего проектирования и высочайшей культуры производства, и, кроме того, при их постройке приходилось решать постоянно возникавшие новые проблемы.

«Миноносцы — техника качественно нового уровня, в которой все строительные изъяны и промахи почти не поддаются исправлению и чреватые серьезными последствиями. Постройка малого скоростного корабля требует значительно более высокой проектной и технической (особенно в машиностроительной части) культуры, особо тщательного подбора и сбережения рабочих кадров и почти обязательной специализации предприятия»⁴. Миноносцы этой серии войдут в историю как «27-метровый тип». Водоизмещение их было 32–35 тонн, скорость по проекту — 18 узлов, но некоторые ее существенно превзошли: № 39 развил на испытаниях 20,79 узла, № 55 — 19,84 узла⁵. Все они долго будут служить во французском флоте — некоторые до 1908 года, за исключением № 45 — он погибнет во время шторма в марте 1885 года, и № 46, который пойдет ко дну во время буксировки месяцем позднее, а также № 20, погибшего в мае 1895 года. Обстоятельства гибели № 20 были следующие: «По сообщению „Journal de la Marine“, 16-го мая (н. ст.), в 11 ч. утра, мино-



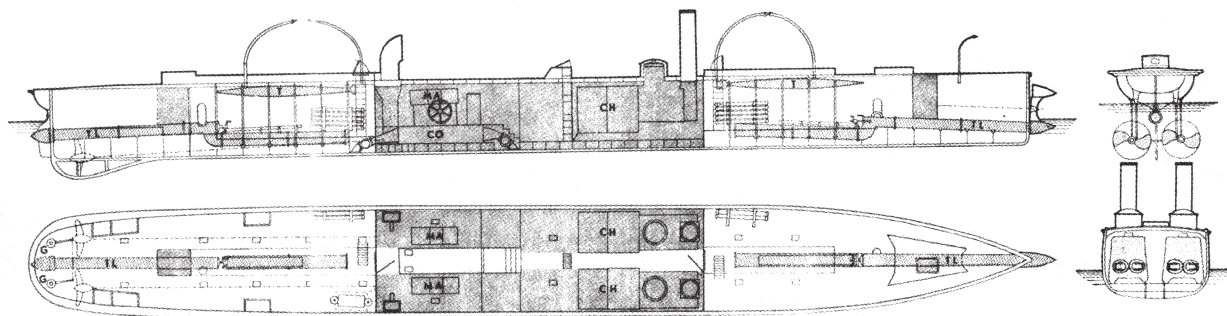
**Миноносец № 1
в доке**

носцы №№ 20 и 119 вышли из Сан-Назера при прекрасной погоде; но к 2 ч., когда миноносцы пришли на вид о-ва Э, порядочно засвежело, и суда попали на толчею, производимую совместным действием отливного течения и порывистого NW-го ветра. Миноносец № 119 шел впереди, а № 20 следовал ему в кильватер с промежутком около 100 м (1/2 кабельт). От ударившей с раковины волны миноносец № 20 повернул вправо, сильно накренился и затем опрокинулся; ход судна равнялся в это время 14 узл. После этого миноносец выпрямился и около двух минут лежал на боку, чем команда его могла воспользоваться, чтобы выбраться наружу. Вода между тем вливалась через люки и заполнила миноносец, который и пошел вертикально ко дну, увлекая с собою державшихся за него людей. Всего потонуло семь человек, в том числе и командир миноносца мичман Кибупон; остальные же три человека были спасены подоспевшим миноносцем № 119.

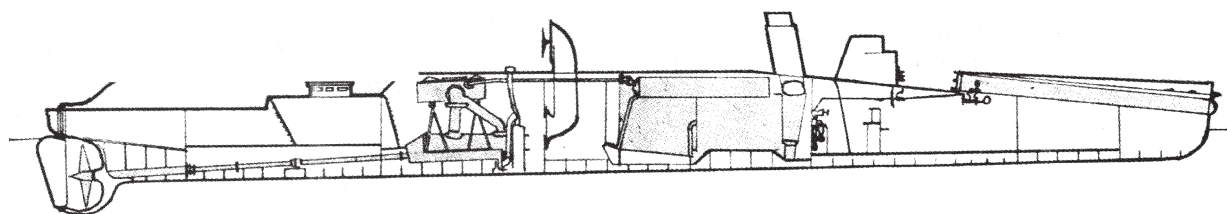
С технической точки зрения причина гибели миноносца № 20 остается невыясненной. По словам журнала „Marine Française“, миноносец этот принадлежал к типу миноносцев в 27 м (88,6 ф) длиной и 33 м водоизмещением, которые никогда раньше не возбуждали какого-либо опасения и до сих пор служили вполне хорошо. Во время военных действий в Сиаме двум судам этого типа пришлось сделать при неблагоприятной погоде переход от мыса Сан-Жак в Пакнам, причем суда эти превосходно держались в море и прекрасно зарекомендовали себя со стороны остойчивости. По показанию свидетелей, в данном случае не было ни удара обо что-либо, ни столкновения с плавучими обломками, так что, как говорит „Journal de la Marine“, возникает вопрос, не была ли катастрофа действием синхронизма между периодом волны и качания судна. Выпрямляющий

⁴ Мельников Р. М. История отечественного судостроения. Т. II. СПб., 1996. С. 137.

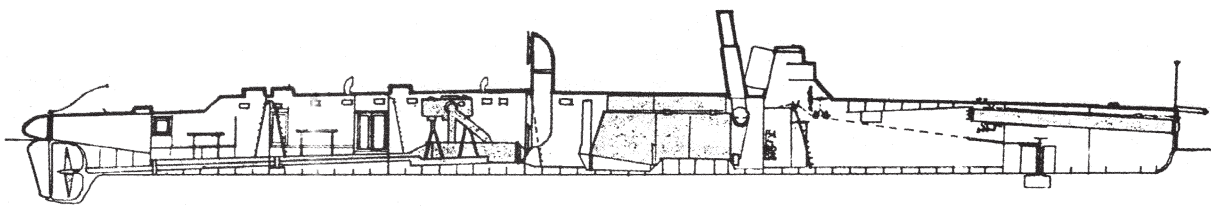
⁵ Conways. All the Worlds Fighting Ships (1860–1905). P. 331.



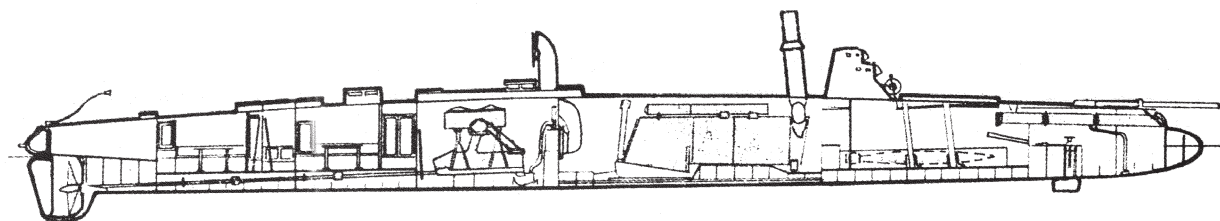
Миноносец № 1, 1876 г.
(продольный разрез корпуса и план трюма)



Миноносец № 54, 1880 г.
(продольный разрез корпуса)



Миноносец № 60, 1882 г.
(продольный разрез корпуса)



Миноносец № 65, 1882 г.
(продольный разрез корпуса)



момент миноносца был весьма велик, так как судно выпрямилось после того, как повернулось на целую полуокружность»⁶.

Внезапная гибель миноносца № 20 лишний раз убедительно показала, насколько опасной была служба на подобных кораблях даже в мирное время.

Миноноски постройки Нормана были признаны лучшими и по качеству постройки и по мореходности. Надо отметить, что г-н Норман был не только владельцем фирмы и способным организатором, но и талантливейшим инженером, которым будет введено много усовершенствований на миноносцах, и именно конструктивные типы, разработанные Норманом, будут братья позднее за основу всеми французскими фирмами при постройке миноносцев. Продукция Нормана будет известна на весь мир и на

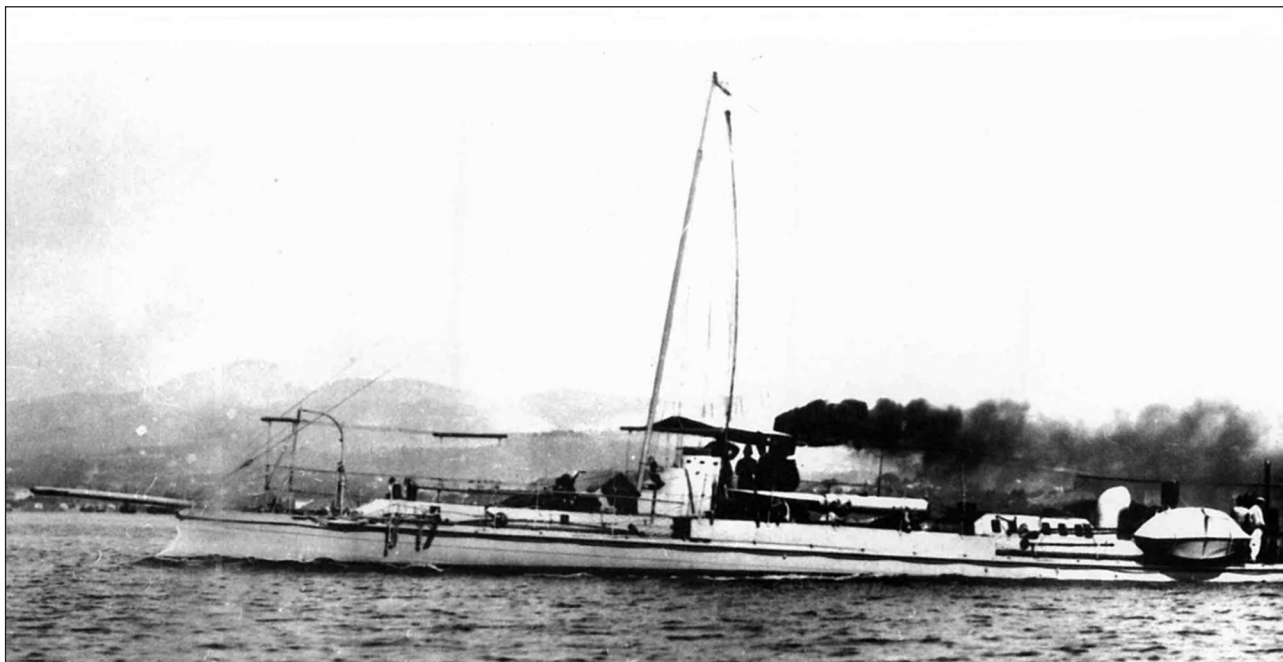
равных станет соперничать с продукцией известнейших английских фирм-строителей миноносцев. Миноносцы, построенные этим талантливым конструктором, будут охотно покупаться зарубежными державами, в т. ч. и Россией.

В 1878 году две миноноски в 27 тонн водоизмещения заказали Ярроу. Особенностью их конструкции было два руля: помимо основного в корме, еще один, меньшего размера находился в носовой части, что сделало эти миноноски очень маневренными. В состав французского флота они войдут под № 31 и 32.

Кроме того, в 1877 году представители французского флота рассмотрели предложение Торникрофта о поставке 4–6 торпедных катеров, которые могли перевозиться на борту больших кораблей, однако решили, что подобные суденышки слишком малы для эффективного использования на море. Тем не менее французские специалисты пришли к выводу, что заслужи-

Миноносец № 20

⁶ Морской сборник. 1895. № 6. Неоф. отдел. Морская хроника. С. 14–15.



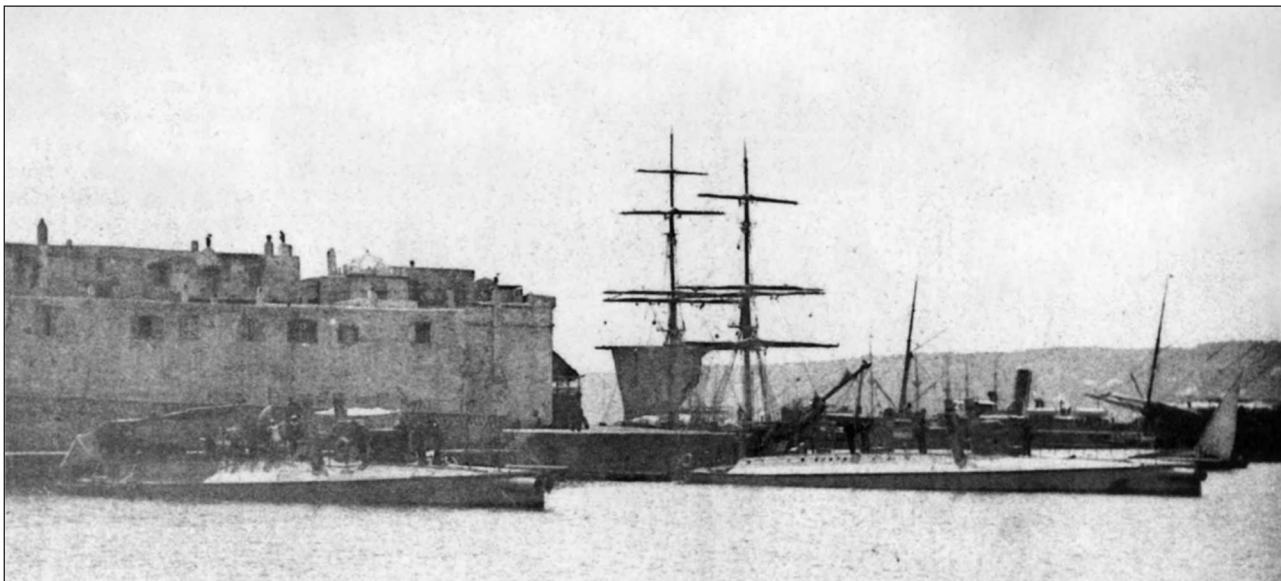
Миноносец № 27

вает внимания предложение построить специальные торпедные катера и корабль, который доставлял бы их к месту предполагаемой атаки. Это решение было, несомненно, навеяно успешными действиями парохода «Великий князь Константин» под командою С. О. Макарова в русско-турецкой войне 1877–1878 гг. В конечном счете Торникрофту заказали пару подобных катеров в апреле 1878 года в качестве прототипов. Транспорт «Фалон» будет приспособлен как носитель торпедных катеров. Он мог поднимать на борт от 4 до 6 катеров и участвовал в продолжительных опытах и учениях. Впоследствии, с совершенствованием торпедного оружия и его носителей — миноносцев, идея кораблей-носителей торпедных катеров будет признана бесперспективной, однако у «Фалон» все же будут потомки — и не только во флоте Франции, но об этом чуть ниже.

Торникрофтом будет построено четыре катера водоизмещением 8–9 тонн (первую пару — № 29 и 30 — закажут в 1878 году, вторую — № 58 и 59 — в 1880). Кроме того, еще два — № 56 и 57 по усовершенствованному проекту построят во Франции. Их водоизмещение достигнет 11 тонн, и на испытаниях они разовьют скорость на целых 2 узла меньше, чем катера Торникрофта (14,6 узла против 16,2–16,9)⁷.

⁷ Conways. All the Worlds Fighting Ships (1860–1905). P. 331.

Вскоре после заказа миноносцев «27-метрового типа» французский флот заказал в конце 1877 года фирмам Normand, Claparede и Forges et Chantiers de la Méditerranée, уже имевшим определенный опыт в постройке минных кораблей, по одному миноносцу увеличенного водоизмещения (43–45 тонн) и скоростью 18 узлов. Миноносец № 26 фирмы Forges et Chantiers de la Méditerranée (водоизмещение — 44 тонны, основные размерения: длина наибольшая — 34,2 м, ширина — 3,64 м и осадка — 0,77 м) стал первым французским миноносцем, имевшим артиллерийское вооружение: на нем установили два 37-мм револьверных орудия. Первоначально он нес носовой подводный торпедный аппарат, торпеда из которого выталкивалась специальным паровым поршнем, но затем его заменили двумя носовыми неподвижными торпедными аппаратами, выстреливавшими торпеды сжатым воздухом, при этом была изменена прежняя форма форштевня — теперь он стал прямым. Миноносец № 28 постройки Claparede (водоизмещение — 43 тонны, основные размерения: 34,5×3,66×0,82 м) также первоначально имел один подводный торпедный аппарат, установленный в носу, замененный затем двумя надводными носовыми. Однако на этом переделке не закончатся — позднее вместо двух носовых неподвижных торпедных аппаратов на миноносце поставят один поворотный двухтрубный, установленный на корме. Миноносец № 27 постройки фир-



мы Normand (водоизмещение — 43 тонны, основные размерения: 31,80×3,30×0,9 м) первоначально нес носовой подводный торпедный аппарат, выстреливавший торпеду давлением пара, но в 1880 году переделан под пуск торпеды сжатым воздухом, так как выяснилось, что вырывающийся из трубы в момент выстрела пар мешает рулевым управлять кораблем, полностью перекрывая видимость по курсу корабля. Затем в 1887–1889 гг. носовой аппарат был заменен на шестовую мину и двухтрубный поворотный торпедный аппарат в кормовой части, однако это отрицательно сказалось на остойчивости, поэтому шестовая мина была снята и уменьшены надстройки на палубе. Таким образом, как и предсказывал адмирал Об, выбор оптимального типа носителя торпед и различных вариантов его вооружения был сложным и длительным процессом, на ход которого постоянно оказывали влияние не только приобретаемый в процессе эксплуатации опыт, но и быстрый технический прогресс. Всем этим трем миноносцам будет суждена долгая жизнь: № 26 исключат из списков флота в 1901, № 27 — в 1903 году, а № 28 — в 1908 году. Причем на последнем за время его долгой службы несколько раз поменяют котлы и проведут опыты с оборудованием для остановки дымовых завес.

Из всех трех миноносцев опять лучшим был признан № 27 постройки Нормана, который и послужил прототипом для серии миноносцев «33-метрового типа». Пятнадцать таких кораблей (№ 60–74) были заказаны Норману в течение ноября 1880 — апреля 1883 гг. В строй они всту-

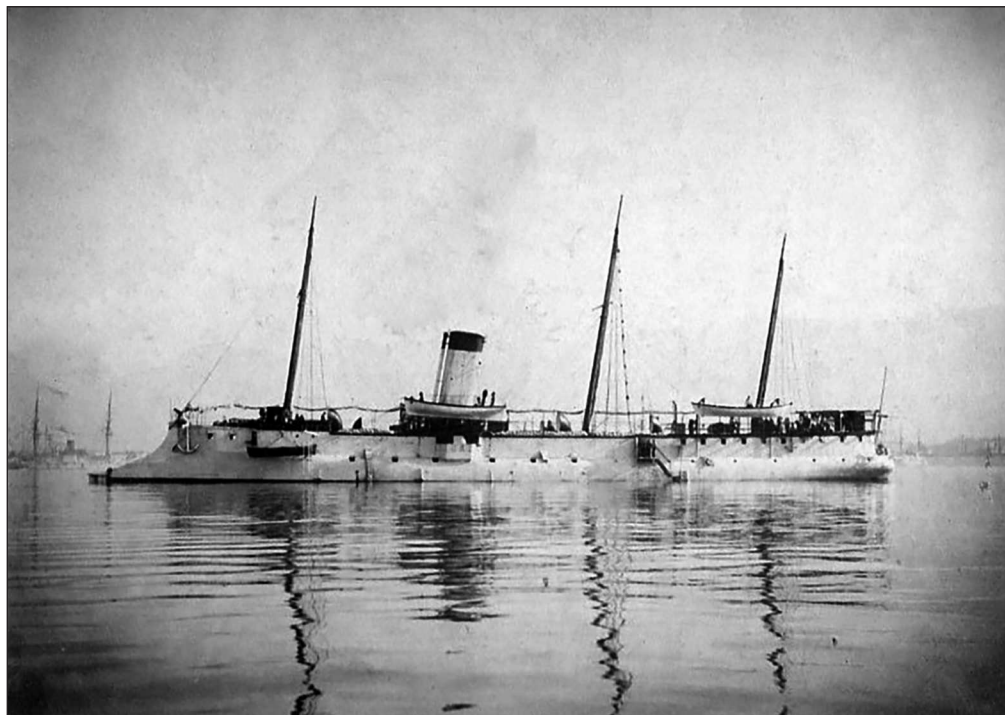
пили в 1883–1885 гг. При водоизмещении 45 тонн они имели следующие основные размерения: длина — 33 м, ширина — 3,28 м, и осадка — 1,1 м. Скорости по проекту предусматривалась 20 узлов при мощности энергетической установки 500 л. с., но многие на испытаниях превысили этот показатель: № 71, например, стал первым французским миноносцем, развившим 21 узел. Они проектировались на больший радиус действия, что и удалось достигнуть благодаря экономичным машинам: дальность плавания достигала 800–850 миль на 10 узлах⁸. Они строились фактически двумя сериями: миноносцы начиная с № 65 имели таран, который впоследствии посчитали ненужным, и впоследствии форштевни с ярко выраженным таранным образованием на французских миноносцах не использовались. Миноносцы были вооружены двумя носовыми неподвижными торпедными аппаратами калибра 14 дюймов (боезапас — 6 торпед) (на № 60–64 калибр торпед был 15 дм).

В 1886 году миноносцы № 65–74, имеющих таранный форштевень, решили переделать в «истребители миноносцев» с четырьмя 37-мм револьверными орудиями, однако в конечном счете так перевооружили только № 68. Все эти миноносцы находились в составе флота до 1900 года.

Опыт эксплуатации первых миноносцев показал, что их малые размеры серьезно ограничивают область применения: по

33-метровые миноносцы № 63 и № 64 в Алжире

⁸ Conways. All the Worlds Fighting Ships (1860–1905). P. 332.



**Миноносец-крейсер
«Кондор»**

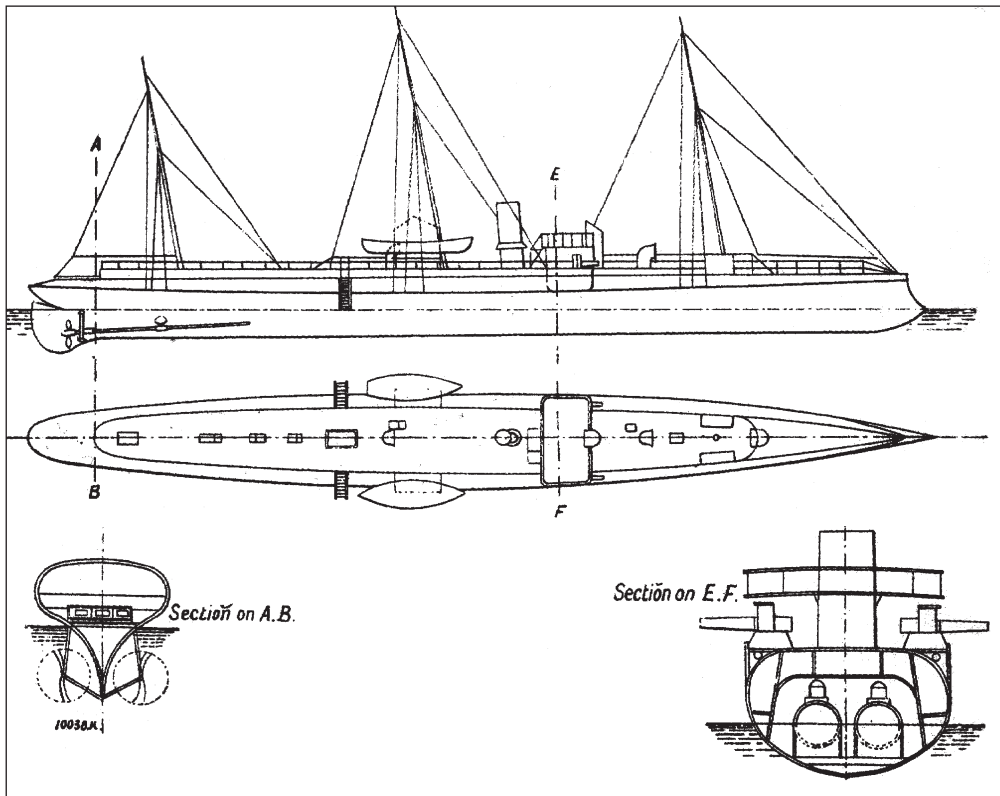
сути, они годились лишь для прибрежной обороны. На волнении суденышки не могли поддерживать высокую скорость, а их экипажи испытывали чрезмерные физические и психические нагрузки. Сама специфика службы на первых миноносцах предъявляла к их экипажам повышенные требования к физической выносливости и мужеству.

Коль скоро из-за малой мореходности и дальности плавания миноносцы не могли сопровождать свои броненосцы в море и не могли их защищать от атак вражеских миноносцев из-за слабости своего артиллерийского вооружения (на многих первых миноносцах вообще не было орудий, да и позднее 2–3 мелкокалиберные пушки могли рассматриваться лишь как оружие самообороны), то во Французском военноморском флоте пришли к мысли создания гораздо более крупных и, соответственно, мореходных кораблей, способных решать широкий круг задач: быть ближними разведчиками при эскадре броненосцев, эффективно защищать свои тяжелые корабли от атак вражеских миноносцев, а при благоприятных обстоятельствах и атаковать вражеские корабли торпедами.

Для решения такого широкого круга задач требовалось создать быстроходный корабль с многочисленной скорострельной артиллерией, способный догнать и быстро уничтожить вражеский миноносец, а также уйти от преследования вражеских крейсе-

ров, и несущий, помимо артиллерии, торпедные аппараты. К пониманию создания подобных кораблей придут во всех флотах мира, но французы будут первыми. В 1883–1884 г. на верфях в Рошфоре и Тулоне будут заложены 4 корабля: «Кондор», «Эпервье», «Фокон», «Вотур», которые сами французы будут классифицировать как «миноносцы-крейсера». При водоизмещении от 1229 т («Кондор») до 1311 т («Фокон») они будут иметь следующие тактико-технические данные: основные размеры (наибольшие): 68×9,00×4,7 м (в Морском сборнике за 1882 год № 2 указана другая наибольшая длина — 69,75 м), 4 паровых котла (на «Вотур» локомотивные, на остальных — цилиндрические) обеспечивали работу 2 паровых машин суммарной мощностью 3000 л. с. Скорость хода по проекту — 17 узлов, на испытаниях крейсера не только ее достигли, но даже превзошли, дав до 17,5 узла. Вооружение: пять 3,94-дм (100 мм), четыре 47-мм, шесть 37-мм револьверных орудий и четыре торпедных аппарата. Экипаж — 156 человек. Карапасная броневая палуба толщиной 1,6 дм сверху и коффердамы с бортов защищали жизненно важные части корабля. Крейсера имели сильно выдающийся вперед таранный форштевень, высокий полубак и полуют.

Эти «минные крейсера» (в России их называли «крейсера-миноносцы») дейст-



**Миноносец-крейсер
«Кондор», 1883 г.**
Наружный вид, вид
сверху и сечения
в районе миделя
и кормы

вительно оказались хорошими ходоками, способными держать высокую скорость на волнении, но стоимость их была очень высока. Поэтому этот тип не получил широкого распространения во французском флоте, хотя эти красивые быстроходные корабли вызвали восхищение у всех моряков, которые их видели на ходу в море. Позднее торпедные аппараты с них демонтируют, так как выяснится, что из-за своих больших размеров даже ночью они не смогут приблизиться к вражеским кораблям на дистанцию торпедного выстрела (в то время дальность хода торпед не превышала 3 кабельтов!). Все четыре минных крейсера долго будут находиться в строю: «Кондор» исключат из состава флота в 1907 году, а «Фокон» — в 1920! «Вотур» в ходе своей службы получит котлы со смешанным (нефтяным и угольным) отоплением.

Практически одновременно с минными крейсерами типа «Кондор» для французского флота будет заказано 8 кораблей типа «Бомб». При водоизмещении от 369 до 430 тонн (длина — 59,2, ширина — 5,97, осадка — 3,17) они вооружались двумя 47-мм и пятью 37-мм револьверными орудиями и двумя торпедными аппаратами. Энергетическая установка двухвальная,

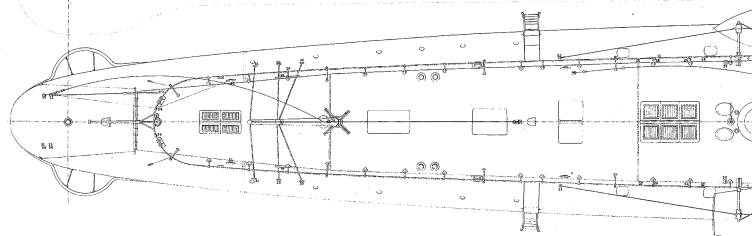
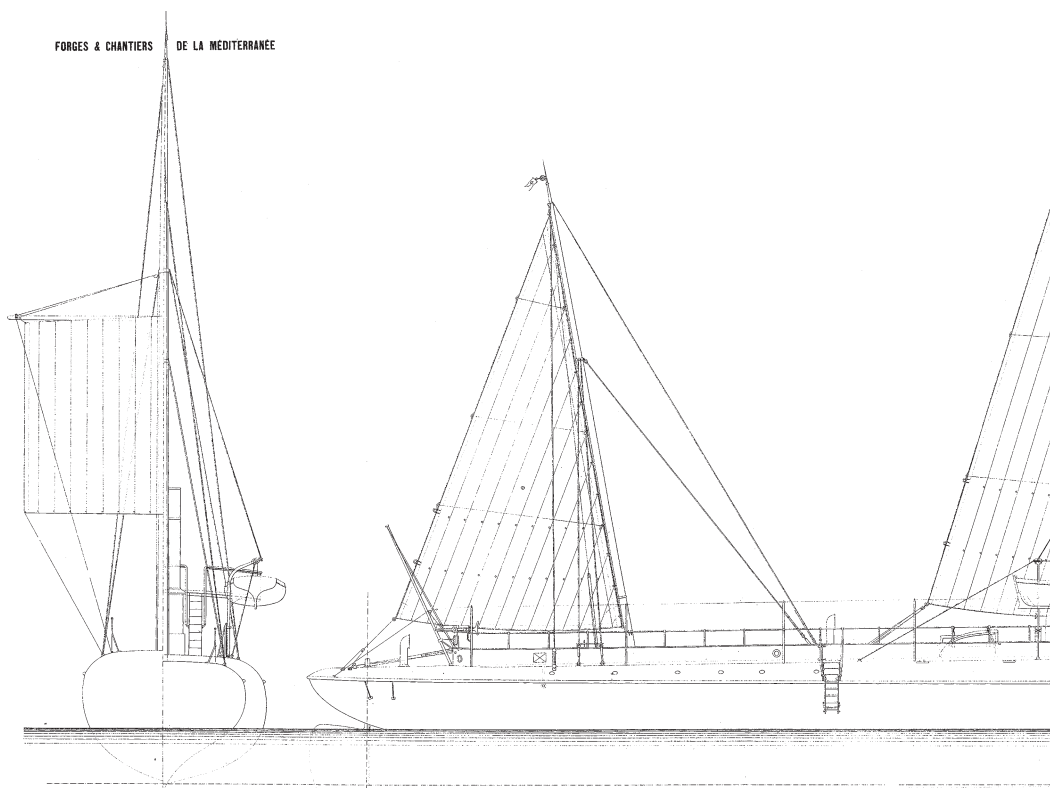
мощность паровых машин — 1800 л. с. Пар для машин вырабатывали 4 котла локомотивного типа. Скорость по проекту не менее 18 узлов, на испытаниях некоторые достигли 19 узлов. Большой запас угля (108 тонн)⁹.

Сами французы будут их классифицировать как минные авизо. Корабли имели три легких наклонных мачты с косым парусным вооружением, что по замыслу конструкторов, должно было увеличить автономность. Носовая часть имела таран, правда не столь выдающийся вперед, как у «Кондор». Борты имели достаточно сильный завал, что позволяло улучшить остойчивость и мореходность (энергия волн лучше гасилась при ударе о покатые борты, кроме того, меньше воды попадало на верхнюю палубу).

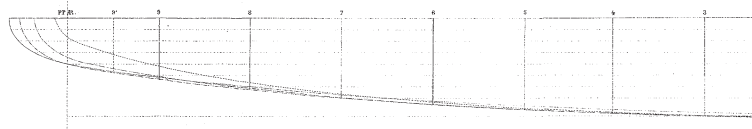
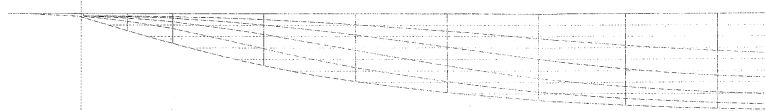
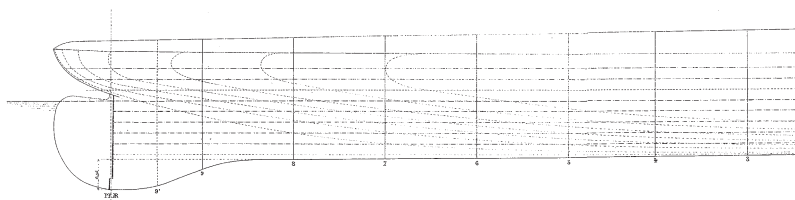
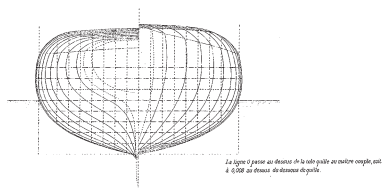
Артиллерийское вооружение вскоре было заменено на четыре 47-мм и три 37-мм револьверных орудия. 47-мм были установлены ромбом — по одному в нос и корме и два на бортах на спонсонах.

На «Драгонь» в 1896 году в качестве эксперимента установили 14-см орудие.

⁹ Conways. All the Worlds Fighting Ships (1860–1905). P. 324.



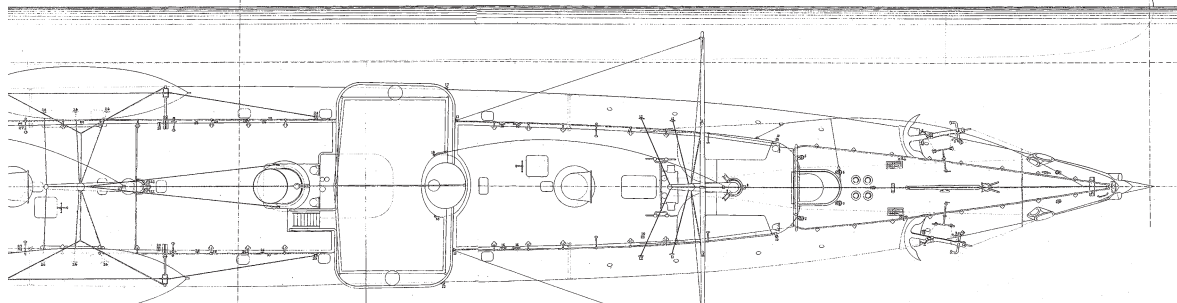
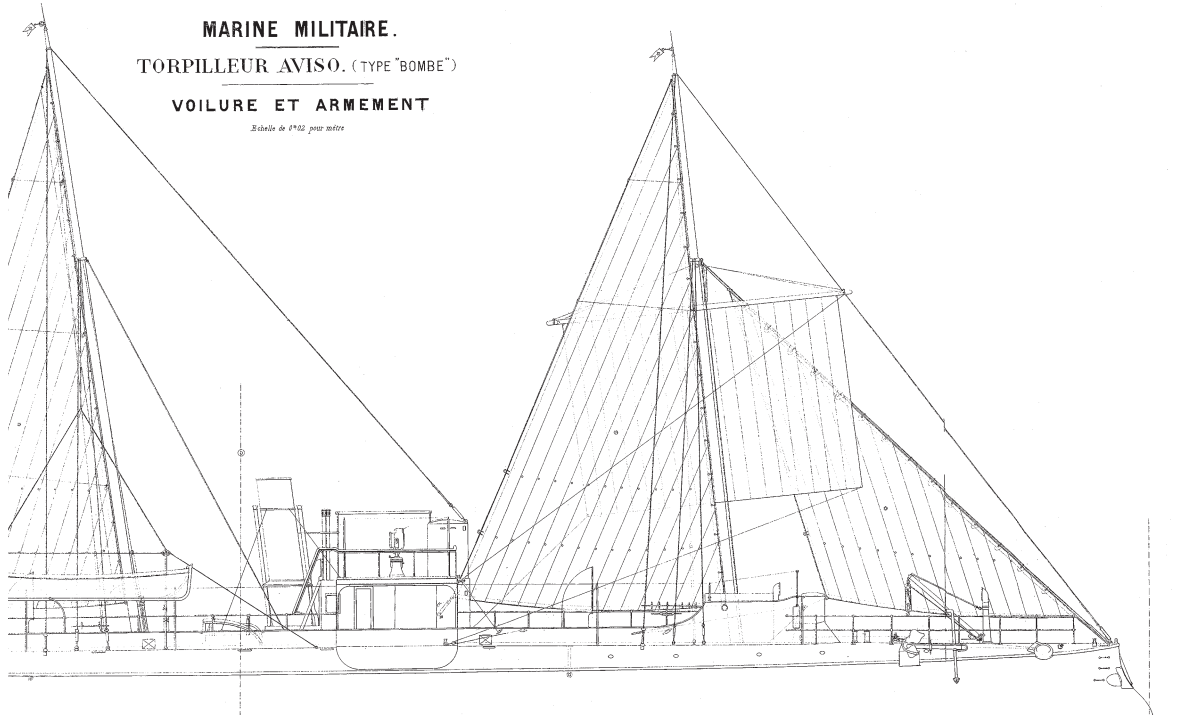
Sections verticales.



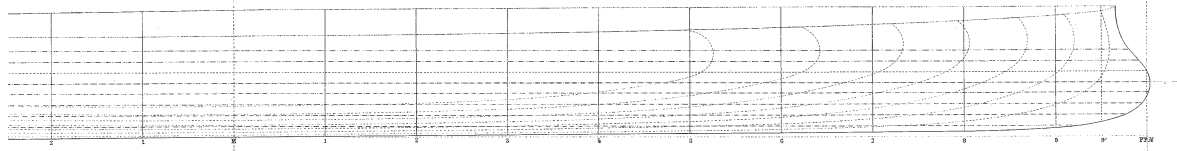
Минное авизо «Бомб», 1887 г.
Наружный вид, вид сверху и теоретический
чертеж корпуса

MARINE MILITAIRE.
TORPILLEUR AVISO. (TYPE "BOMBE")
VOILURE ET ARMEMENT

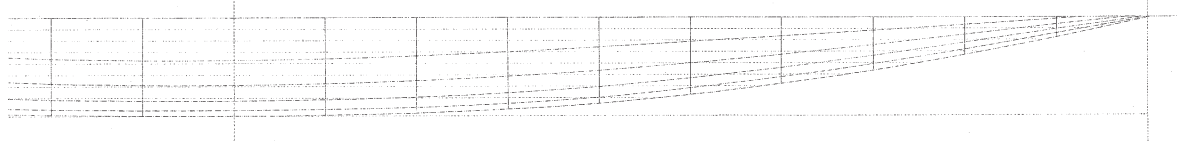
Echelle de 1/100 pour mètre



Sections longitudinales.



Sections horizontales en dessous de la flottaison.



Sections horizontales en dessus de la flottaison.

