

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ
ИЗДАНИЕ

NAVYGAMING

WORLD OF WARSHIPS

4 (33) 2019

INTERNATIONAL
NAVAL
HISTORY



MAGAZINE



К Р Е Й С Е Р

ДЮГЕ ТРУЭН

С днём рождения!
Нам 6 лет!

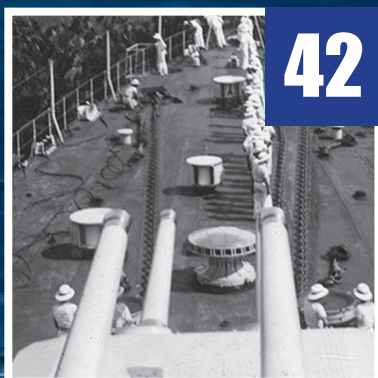
СКРИНШОТЫ

КОНКУРСЫ

МНЕНИЯ

🌀 Содержание 🌀

«ДЮГЕ ТРУЭН» - ПОСЛЕВОЕННЫЙ ОБЛИК ЕВРОПЕЙСКОГО ЛЕГКОГО КРЕЙСЕРА	4
КРЕЙСЕРА ТИПА «ДЮГЕ ТРУЭН» - НОВЫЙ ШАГ В ЭВОЛЮЦИИ КРЕЙСЕРА	12
ВООРУЖЕНИЕ ЛЕГКОГО КРЕЙСЕРА – ПОИСК ЛУЧШЕГО ВАРИАНТ НАЧИНАЕТСЯ	22
АВИАЦИЯ ЛЕГКОГО КРЕЙСЕРА – СРЕДСТВА СВЯЗИ И РАЗВЕДКИ	32
КРЕЙСЕР «ДЮГЕ ТРУЭН» - БОЕВАЯ СЛУЖБА: ОТ ФРАНЦИИ ДО ВЬЕТНАМ	42
«ЛАМОТТ-ПИКЕ»: ОДИН БОЙ, ВОШЕДШИЙ В ИСТОРИЮ	54
КРЕЙСЕР «ПРИМОГЕ» В ПЛАМЕНИ АФРИКАНСКОГО «ФАКЕЛА»	66
«ФРАНЦУЗСКИЙ БАГЕТ» 4 УРОВНЯ – «ЗА» И «ПРОТИВ»	78
В ЕВРОПЕЙСКОЕ ТУРНЕ ВСЕЙ КОМАНДОЙ!	84
ТВОРЧЕСТВО	90
КНИЖНАЯ ПОЛКА	92
ВИКТОРИНА ОТ NAVYGAMING	94



Уважаемые друзья!

Пришло время для выпуска нового номера журнала, четвертого в этом году. И это не просто выпуск – это тридцать четвертый выпуск журнала, первый номер которого вышел в свет ровно шесть лет назад, в далеком 2013 году! Так что у нас небольшой праздник, день рождения журнала Navygaming!

В этом номере предлагаем вам познакомиться с французским кораблем – лёгким крейсером «Дюге Труэн» и его двумя сестер-шипками, которые приняли участие во Второй мировой войне, действуя от Средиземного моря до Индокитая.

Крейсера этого типа стали не только первыми французскими лёгкими крейсерами, построенными после Первой мировой войны, но и первыми лёгкими крейсерами в мире, получившими линейно-возвышенные башни главного калибра. Именно эти корабли послужили основой для всех последующих крейсеров Франции, именно им принадлежит видное место в истории мирового кораблестроения.

Судьба уготовила крейсерам типа «Дюге Труэн» совершенно разный боевой путь. Головной корабль прошёл всю войну, особо не отличившись в боевых действиях, и успел поучаствовать в послевоенных конфликтах в Юго-Восточной Азии. Зато два других корабля отличились в боях, но в итоге были уничтожены, причём союзниками.

Как всегда, вас ждёт большое количество иллюстраций и фотоматериалов, которые

вместе с видео позволят вам наглядно оценить события и составить собственное мнение о корабле. Надеемся, что статьи вызовут интерес к этим кораблям, и предлагаем высказать свое мнение и обсудить материалы в разделе журнала на страницах форума и в нашей группе ВКонтакте. В специальном разделе вы можете познакомиться с мнениями игроков о данном корабле.

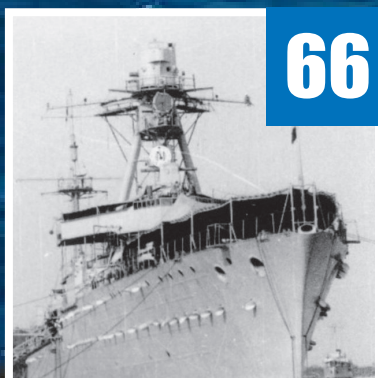
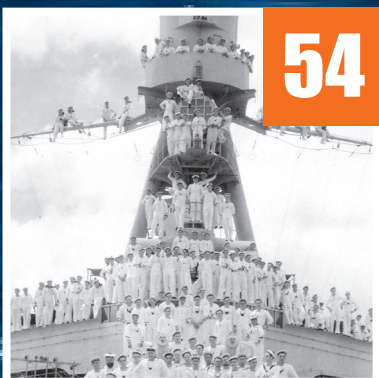
Не оставьте без внимания нашу книжную полку, видеоприложения к журналу и отдельные рубрики. В разделе «Творчество» вам будет представлена очередная работа нашего читателя по камуфляжам кораблей, а в разделе «В мире моделей» – краткий обзор проведённого в марте текущего года Чемпионата Польши по стендовому судомоделизму.

Традиционная викторина также ждёт своих участников. Она не слишком сложная, но требует оперативности от игроков, а мы, как всегда, рады вашим успехам, ждём призеров, чтобы поделиться с ними наградами за счёт специального фонда.

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

Ждём ваших отзывов и пожеланий, удачи в игровых боях!

**Сергей aka S_Alex_D,
Head of Navygaming**



«Дюге Труэн»

послевоенный облик
европейского легкого
крейсера



S_Alex_D

Бронепалубный крейсер 2 ранга
«Дюге Труэн»



Общеизвестна фраза, что «генералы готовятся к прошедшей войне», но, оценивая состояние французского флота накануне Первой мировой войны, можно сделать вывод, что политики и военные руководители Франции о войне совсем не думали. Иначе как можно объяснить, что начало войны ВМС Франции встретили практически без современных dreadnoughtов (в строю находился только один «Курбэ»), без современных быстроходных крейсеров и эсминцев, и в мае 1914 года, буквально за три месяца до боевых действий, были списаны подводные лодки в количестве 21 единицы как устаревшие и непригодные для боевой службы.

В итоге военно-морскому командованию пришлось обходиться имеющимися в их распоряжении броненосными крейсерами постройки конца XIX – начала XX века и такими же старыми бронепалубными крейсерами, больше пригодными для колониальной службы, чем для решения задач блокады, противолодочной и противовоздушной обороны эскадр и баз, дальних разведок и рейдерства.

Действительно, из 22 броненосных крейсеров, находившихся в строю, относительно современными можно было считать два крейсера типа «Эдгар Кинэ», крейсера «Эрнест Ренан» и «Жюль Мишле», остальные, хотя и использовались в боевых операциях, считались устарев-

шими и применялись для конвойной службы и на второстепенных театрах военных действий. Самый современный «Вальдек Руссо» (тип «Эдгар Кинэ») имел водоизмещение 13 995 т, почти как у эскадренного броненосца русско-японской войны, немного уступая одному из французских додредноутов типа «Републик». При этом крейсер нёс 14-194-мм/50 башенных и казематных орудий, развивая скорость хода всего 23 узла, что уже было недостаточно для обеспечения действий dreadnoughtов и разведки.

Из тринадцати бронепалубных крейсеров пригодными для активной боевой службы можно было считать только три крейсера: «Жюрен де Ла Гравьер», «Ги-

Броненосный крейсер 1 класса
«Эдгар Кинэ» - один из «современных
кораблей» французского флота перед
Великой войной



Бронепалубный крейсер 1 класса «Гишен» со скоростью 23,5 узла уже мало подходил для морских операций Первой мировой



Бронепалубный крейсер 1 класса «Жюре да Ла Гравьер» - еще один бесполезный французский «крейсер-корсар»



шен» и «Шаторено», вошедших в состав флота в 1902 году, они были ровесниками русских крейсеров типа «Олег», «Аврора» и «Жемчуг», считавшихся устаревшими уже к Великой войне. Имея водоизмещение от 5 600 до 8 150 т, эти крейсера были вооружены 164-мм/45 и 138-мм/45 орудиями и развивали скорость 22-23 узла, как и их броненосные «собратья».

Понимая ограниченность своих крейсерских сил, руководство ВМС Франции сформировало две лёгкие дивизии, включив в них семь наиболее современных броненосных крейсеров (типа «Эдгар Кинэ», «Эрнест Ренан», «Жюль Мишле», «Леон Гамбетта»), а большинство оставшихся – в «специальную» дивизию, которая собрала в своём составе устаревшие корабли. Крейсер «Жюрен де Ла Гравьер» был назначен репетичным кораблем флота – почётное, «громкое» название и довольно редко встречающееся в то время!

Несмотря на свой возраст, французские крейсера приняли участие в Первой мировой войне, при этом четыре из них погибли: «Леон Гамбетта» был потоплен торпедами австрийской подводной лодки, «Дюпти-Труар» и «Амираль Шарнэ» – торпедами немецких подводных лодок, а крейсер «Клебер» подорвался и затонул от взрывов мин, выставленных немецкой подводной лодкой. Напомню, что именно гибель «Леон Гамбетта» в Отрантском проливе заставила союзников пересмотреть свои взгляды на использование крупных кораблей в Средиземном море, особенно для блокадных действий.

Справедливости ради следует отметить, что подобная ситуация была не только французской проблемой, испытывали потребность в современных лёгких крейсерах и в ВМС других крупных морских держав (США, России, Италии, Японии), но легче от этого руководству Armee Navale не стало.

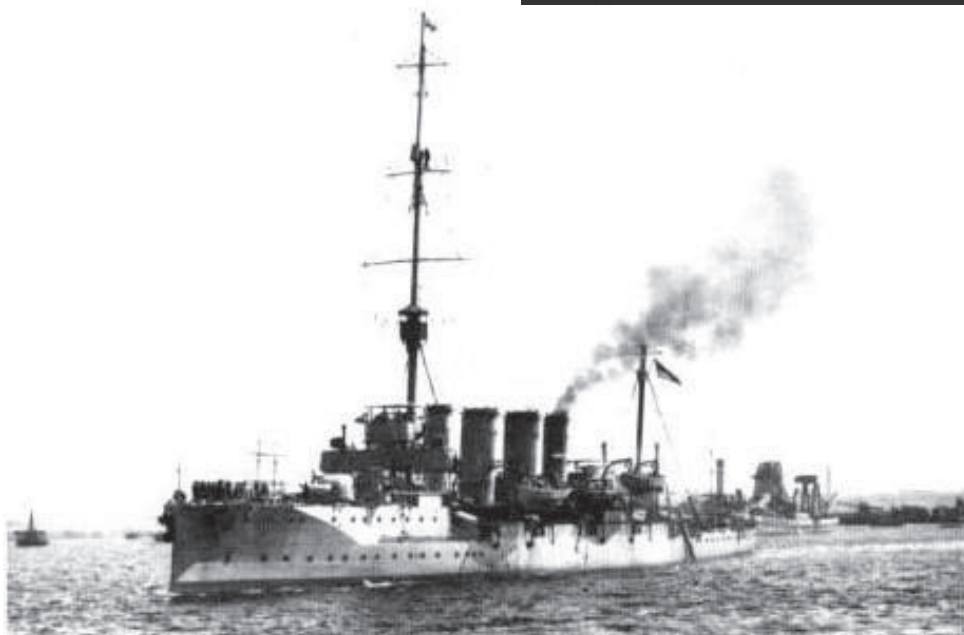


Гибель крейсера «Леон Гамбетта» в Отрантском проливе от торпед австро-венгерской подводной лодки (рисунок)

В то же время в развитие нового класса лёгких (малых) крейсеров активно включились Великобритания, Германия, Австро-Венгрия, успев к 1914 году разработать собственные проекты «скаутов» и «лёгких крейсеров» и на их основе пополнить флоты целыми эскадрами кораблей нового класса. Например, в Великобритании, начиная со скаута «Сентинел», вошедшего в строй в 1905 году, до «Бланша» (1910 год) ввели в строй 15 кораблей нескольких проектов этого класса. Накопленный опыт позволил перейти к постройке турбинных лёгких крейсеров типа «Таун» (начиная с крейсеров типа «Бристоль»), большинство из которых удалось ввести в строй до осени 1914 года. Германия также развернула массовую постройку своих малых (лёгких) крейсеров, постепенно формируя свой облик легкого крейсера, который к 1914 году был воплощён в крейсерах типа «Магдебург» и «Карлсруэ». Как ни странно, но, отставая в количестве построенных кораблей, Австро-Венгрии удалось разработать и реализовать собственный проект крейсера – «Адмирал Шпаун», который вошёл в строй флота двуединой монархии в 1910 году и по праву считался одним из первых в мире лёгких крейсеров с броневым поясом и паровыми турбинами. Его создание стало основой для серийной постройки крейсеров типа «Сайда».

Упомянутые нами США, Россия, Италия и Япония не остались в стороне. В США были построены три крейсера-скаута типа «Честер», вошедшие в строй в 1908 году, которые позволили отработать ряд технологических новинок и создать основу для дальнейших проектов. Япония после экспериментального «Тоне» ввела в строй три турбинных крейсера типа «Чикума», которые по вооружению и скорости хода были достаточно близки к английским «таунам» первых серий.

Британский легкий крейсер «Бристоль» - представитель нового класса крейсеров



Итальянский флот по образцу британского «Сентинела» получил крейсер-скаут «Куарто» в 1913 году и на основе его проекта ввёл в строй ещё два корабля. Российская империя дольше всех проводила проектные работы, приступив к строительству новых кораблей лишь на рубеже 1913-1914 годов. Были заложены 8 легких крейсеров типа «Светлана» и «Адмирал Нахимов» на собственных верфях, и еще два крейсера – заказаны в Германии (1913 год)

В этой ситуации во Франции о необходимости пополнить флот быстроходными крейсерами «вспомнили» в 1909 году,

когда были начаты работы над проектом «эскадренного разведчика», и нормативно попытались закрепить в Морском законе 1912 года. Согласно этому документу в составе будущего флота должно было находиться 10 «эскадренных разведчиков», проект которого горячо обсуждались и активно рассматривались. Как отмечает С.Патянин в книге «Французские крейсера Второй мировой. Военно-морское предательство»: «... окончательный вариант проекта был принят 10 июня 1914 года. Крейсер должен был иметь водоизмещение 4 500 т, скорость до 29 узлов и вооружаться 138-мм ору-

Строительство русского легкого крейсера «Адмирал Спиридов» (тип «Светлана») на верфи в Санкт-Петербурге



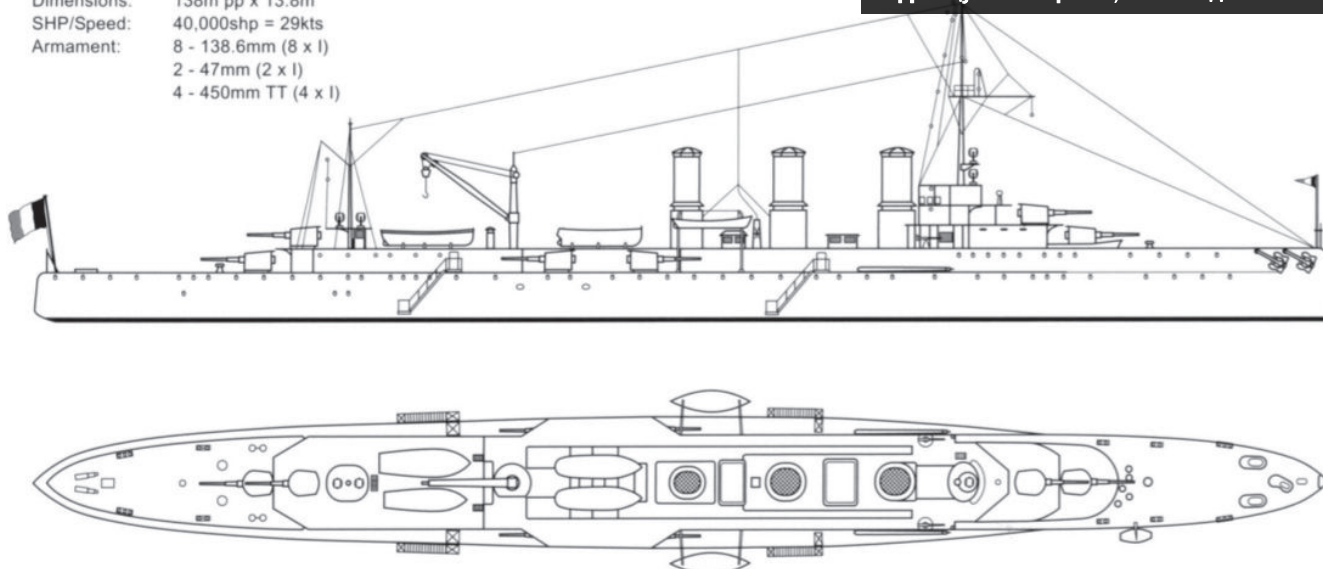
Сравнение ТТХ проектов лёгких крейсеров по состоянию на 1914 год

Тип	Водоизмещение (нормальное / полное), т	Мощность ЭУ, скорость	Вооружение	Бронирование
«Эскадренный разведчик», Франция, 1914	4 500 / 6 000	40 000 л.с. 29 узл.	8x1-138-мм/45 2-47-мм 4-450-мм ТА	Палуба: 28 мм Траверзы: 16-14-мм
«Каллиопа», Великобритания, 1914	4 200-4 320 / 4 700-4 870	40 000 л.с. 28,5-29,5 узл.	2x1-152-мм/45 8-102-мм/45 1-76-мм зен.п. 2-533-мм ТА	Пояс: до 100 мм Палуба: 25 мм
«Висбаден», Германия, 1913	5 180 / 6 600	31 000 л.с. 27,5 узл.	8-150-мм/45 4-52-мм зен.п. 4-500-мм ТА	Пояс: до 60 мм Рубка: до 100 мм Палуба: до 40 мм
«Новара», Австро- Венгрия, 1912	3 445 / 3 947	30 000 л.с. 27,5 узл.	9x1-100-мм/50 1x1-47-мм/44 2x2-533-мм ТА 1x2-457-мм ТА	Пояс: 60 мм Траверзы: 60 мм, Палуба: 20 мм
«Чикума», Япония, 1909	4 900 / 5 040	29 000 л.с. 26,7 узл.	8x1-152-мм/40 4x1-76-мм/40 2 пулемёта 3x1-457-мм ТА	Палуба: 22 мм Скосы: 37-57-мм Рубка: 102-мм
«Нино Биксио», Италия, 1911	3 519 / 4 076	23 000 л.с. 26,8 узл.	6x1-120-мм/50 6x1-76,2-мм/50 2x1-457-мм ТА	Палуба: до 38 мм Скосы: 38 мм Рубка: 100 мм
«Светлана», Россия, 1913	6 800 / 7 400	50 000 л.с. 29,5 узл.	15-130-мм 4-63,5 зен.п. 4 пулемёта 2x1-450-мм ТА	Пояс: 75 мм Палуба: 20+25 мм Рубка: 75 мм

Convoyeur d'escadrilles de 4 500 tonnes

Displacement: 4500 tonnes
Dimensions: 138m pp x 13.8m
SHP/Speed: 40,000shp = 29kts
Armament:
8 - 138.6mm (8 x I)
2 - 47mm (2 x I)
4 - 450mm TT (4 x I)

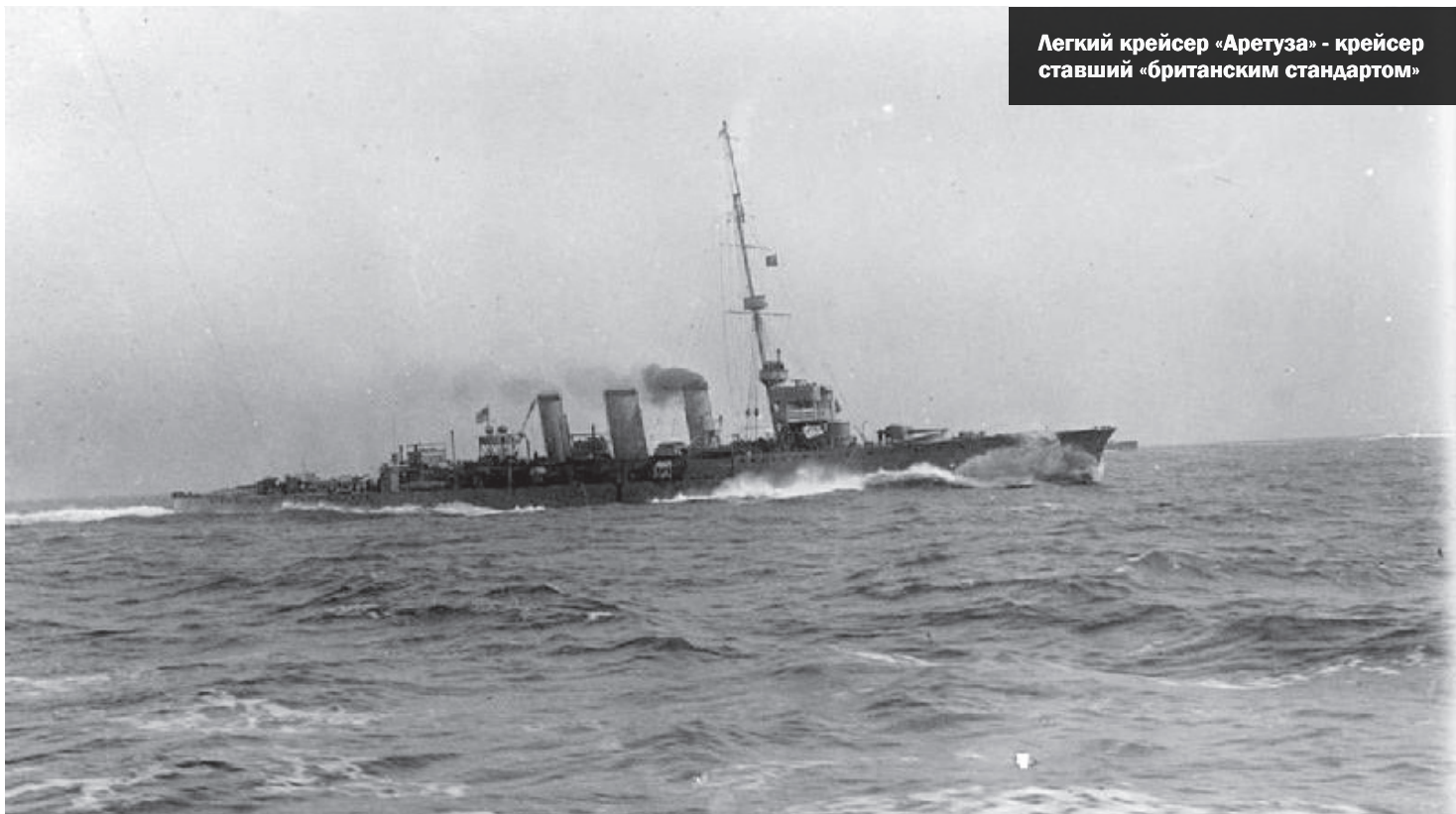
«Эскадренный разведчик» водоизмещением 4500 т – один из проектов крейсера для французского флота, 1914 год



Note: The drawing is based on plans dated Paris, 9 May 1914.

(© John Jordan 2011)

Легкий крейсер «Аретуза» - крейсер ставший «британским стандартом»



диями». Восемь 138-мм/45 орудий, размещённых в диаметральной плоскости и в бортовых казематах, должны были дополнять четыре торпедных аппарата, расположенных на главной палубе. Бронирование корабля ограничивалось броневой защитой машинного отделения. Причем проект был не просто утвержден, но и передан в виде заказа на строительство арсеналу в Тулоне, однако закладка, намеченная на ноябрь 1914 года, так и не состоялась из-за начавшейся войны, в ходе которой все верфи и заводы были нацелены на обеспечение нужд действующей армии и флота. Удивительное дело, но даже в годы войны и Великобритания, и Германия (к слову, находившаяся в блокаде) смогли продолжить закладку и строительство новых боевых единиц для флота, а вот у Франции, претендовавшей на второе место среди мировых морских держав, не хватило ресурсов и судостроительных мощностей для этого.

Необходимо отметить, что срыв закладки нового «эскадренного разведчика» имел и положительный эффект. Как отмечали эксперты, проект имел много недостатков, предполагаемый корабль имел довольно слабую броневую защиту и бортовой залп, неэффективное расположение артиллерии. Если сравнить ТТХ крейсеров, которые были заложены примерно в одно и то же время, в конце 1914 года (или около того), то по данным таблицы 1 видно, что французский крейсер при своих размерах существенно уступал в вооружении современным ему немецким, японским и русским крейсерам. Кроме того, мы видим, что крупные морские державы, «наигравшись» с лёгкими «безбронными» крейсерами, уже приступили к строительству крейсеров с броневым поясом. Британские, немецкие, австро-венгерский и русские крейсера несли броневой пояс, уже не ограничиваясь броневой палубой и отдельными «броневыми» заплатками в районе жизненно-важных отсеков.

Легкий крейсер «Хирадо» - один из трех японских крейсеров типа «Чикума», 1912 год



Немецкий легкий крейсер «Штральзунд» (тип «Магдебург») послужил объектом для изучения при проектировании французских легких крейсеров



Сравнение ТТХ проектов лёгких крейсеров по состоянию на 1920 год

Тип	Водоизмещение (нормальное / полное), т	Мощность ЭУ, скорость	Вооружение	Бронирование
Лёгкий крейсер, Франция, требования к проекту, начало 1920 года	7 300 т	40 000 л.с. 34 узла	7х1-155-мм	-
«Эмеральд», Великобритания, 1919	7 550 / 9 350 т	80 000 л.с. 32,9 узла	7х1-152-мм/45 3х1-102-мм/45 2х2-40-мм 8 пулемётов 4х3-533-мм ТА	Пояс: 50,8 мм +25,4 мм Палуба: 25,4 мм Траверзы: 25,4 мм
«Омаха», США, 1920	7 250 / 9 150 т	90 000 л.с. 34 узла	2х2 и 8х1- 152-мм/53 8х1-76-мм/50 8-12,7-мм пулемётов 2х3-533-мм ТА	Пояс: 76 мм Палуба: 37 мм Рубка: 38 мм Траверзы: 37/76 мм
Лёгкий крейсер, Франция, требования к проекту, июнь 1920 года	8 000 т	80 000 л.с. 34 узла	4х2-155-мм 4х1-75-мм зен.п. 4х3-533-мм ТА	-



Крейсер «Кольмар» (бывший немецкий легкий крейсер «Кольберг») – еще один образец для исследований



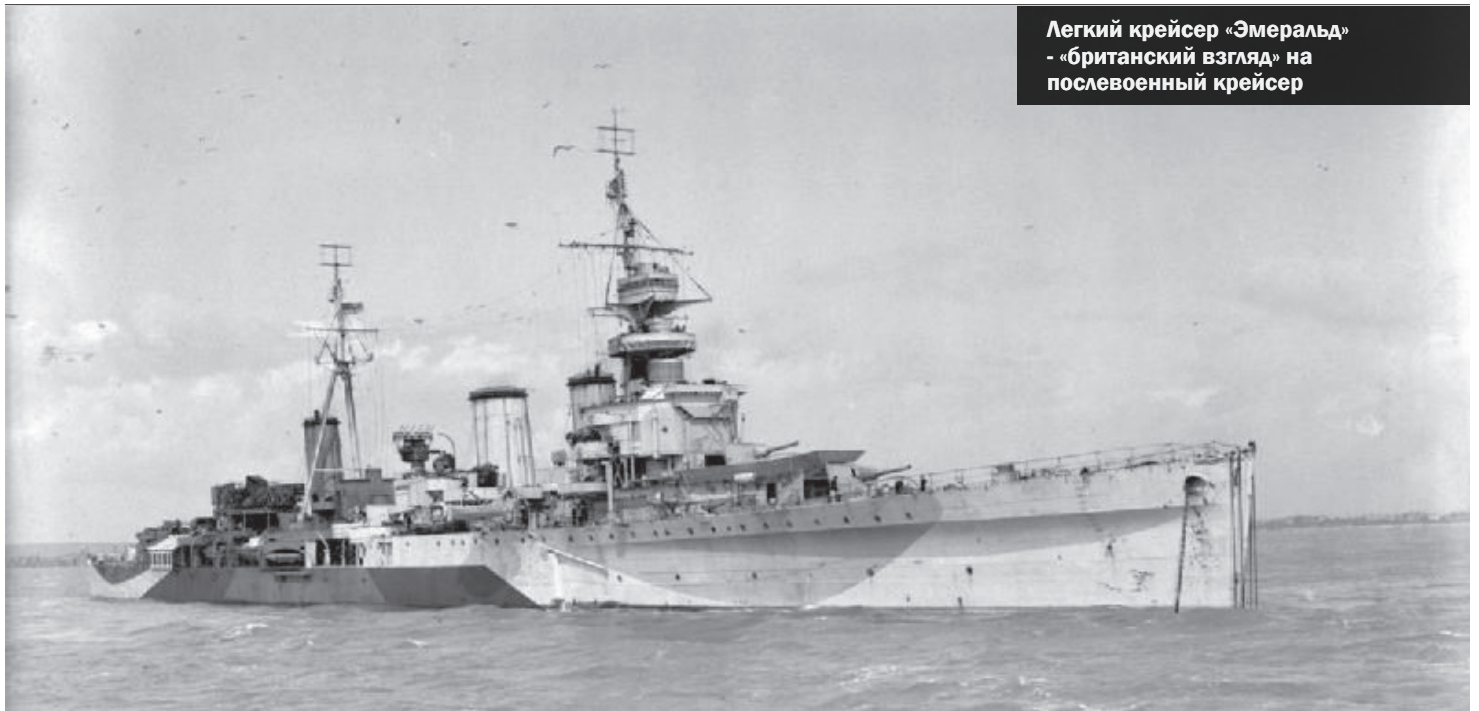
Легкий крейсер CL-4 «Омаха» - американский взгляд на легкий крейсер Первой мировой

К проектным работам удалось вернуться только после окончания Первой мировой войны, более того, в первую послевоенную кораблестроительную программу летом 1919 года, так сказать «по горячим следам», было внесено шесть 5 000-тонных крейсеров. Кстати, новая программа кораблестроения была представлена главным секретарём ВМС Франции, в последующем морским министром Франции – Жоржем Лейгом.

Новый проект был подготовлен на основе проекта «эскадренного разведчика» 1914 года с учётом боевого опыта и информации о крейсерах союзников, в первую очередь британских крейсеров типа «С» и «D». Основные изменения коснулись увеличения водоизмещения (до 5 200 т), вооружения корабля 138-мм орудиями в двухорудийных башнях, установки 75-мм зенитных пушек, усиления торпедного вооружения, увеличения скорости хода до 30 узлов и усиления броневой защиты. Интересно, что данный проект предполагал вооружение крейсера двенадцатью 550-мм торпедными аппаратами!

Но и на этот раз дело до закладки корабля не дошло – проектные работы продолжались. К этому времени французским инженерам и военным представилась возможность подробно изучить опыт немецких и австро-венгерских конструкторов – Франция по репарациям получила пять трофейных крейсеров («Кольберг», «Штральзунд», «Регенсбург», «Кенигсберг II», «Новара»). Анализ ТТХ данных кораблей подтвердил, насколько ранее планируемые к постройке французские крейсера были слабы. К примеру, при полном водоизмещении в 7 125 т крейсер «Кенигсберг II» с мощностью машин 45 000 л.с. развивал скорость 27,8 узла. При этом он нёс 8-150-мм орудий

Легкий крейсер «Эмеральд»
- «британский взгляд» на
послевоенный крейсер



(бортовой залп – 5 орудий), 2-88-мм зенитки, а его бронирование включало: пояс до 60 мм, броневая палуба до 40 мм, боевая рубка – 100 мм, щиты орудий – 50 мм. Французским конструкторам было над чем задуматься.

К концу 1920 года были получены сведения об американских крейсерах типа «Омаха» и британских типа «Эмеральд» («Е»), которые сыграли свою роль в разработке новых требований к будущему французскому легкому крейсеру (таблица 2).

В связи с полученными материалами Верховный Совет флота принял решение увеличить водоизмещение до 7 300 т, а скорость – до 34 узлов при усилении вооружения за счет установки семи 155-мм орудий в одинарных установках, размещённых в диаметральной плоскости. Как мы видим, влияние британского «опыта» было довольно значительно. Последующие доработки проекта привели к увеличению водоизмещения до 8 000 т, а также было принято решение увеличить мощность главной энергетической установки до 80 000 л.с. (опять пример британских конструкторов?). В то же время отметим, что французы пошли на довольно революционный шаг. Они установили главное вооружение будущего крейсера – 155-мм орудия в двухорудийных башнях, причём разместив их по линейно-возвышенной схеме. Характерно, что до этого подобное размещение орудий главного калибра активно использовалось в проектах линейных кораблей и линейных крейсеров, но на крейсерах подобная схема не применялась.

В ходе проектных работ было подготовлено несколько вариантов эскизного проекта, и окончательный проект нового лёгкого крейсера был утвержден весной 1921 года. Как пишет С.Патянин: «... был выбран вариант «С», обладающий 34-узловой скоростью при водоизмещении 7 890 т и полном отсутствии броневой защиты, ...».

Почти в таком виде проект, в который были внесены небольшие изменения и улучшения, был включён в новую кораблестроительную программу 1921 года, согласно которой предполагалось построить шесть крейсеров по 8 000 т и

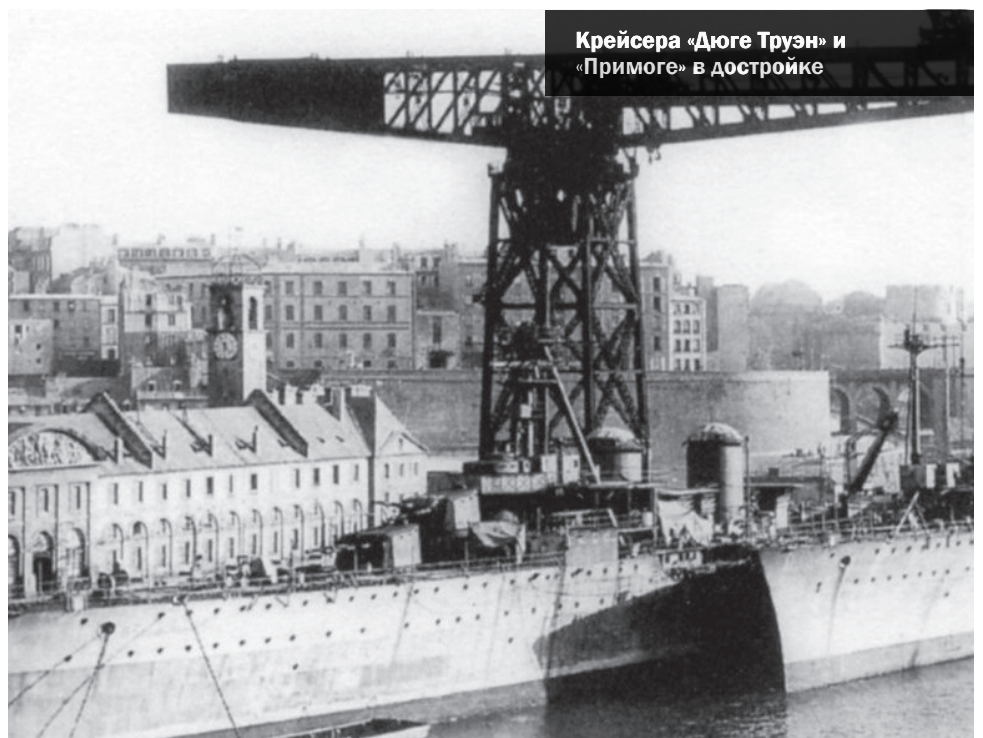
большое количество других кораблей (до 60 единиц). Но парламентом в 1922 году было принято решение строить 33 корабля, в том числе 3 крейсера.

В итоге военно-морские верфи Франции вскоре получили заказ на строительство крейсера «Дюге Труэн» (арсенал в Бресте), «Ламотт-Пике» (арсенал в Лориане), «Примоге» (арсенал в Бресте). Символично, что второй крейсер данного типа был назван, как и первый проект, заказанный, но не заложенный в Тулоне в далеком 1914 году – «Ламотт-Пике». Официально заказ на первые два корабля был выдан 14 апреля 1922 года, на третий – 18 апреля, а закладка головного корабля состоялась 4 августа 1922 года, а двух последующих – 17 января и 16 августа 1923 года соответственно. Несмотря на разное время закладки, все три корабля были переданы флоту в сентябре-октябре 1926 года, при этом голов-

ной «Дюге Труэн» вошел в строй 2 ноября 1926 года, а два последующих – в марте-апреле 1927 года.

Крейсера типа «Дюге Труэн» считаются довольно революционными кораблями, по сути, определившими облик легкого крейсера на многие годы вперед, однако во Франции после их закладки наступил перерыв в строительстве кораблей данного класса. Если не считать специфичного «Плутона» и учебного «Жанна Д'Арк», к постройке лёгких крейсеров Франция вернулась только в 1931 году, заложив экспериментальный «Эмиль Бертен» и серийные «Ла Галиссоньер». Наступило десятилетие увлечения «вашиingtonскими крейсерами», которое, однако, вскоре закончилось, и вновь возобладала здравый смысл и практичность.

Крейсера «Дюге Труэн» и
«Примоге» в достройке

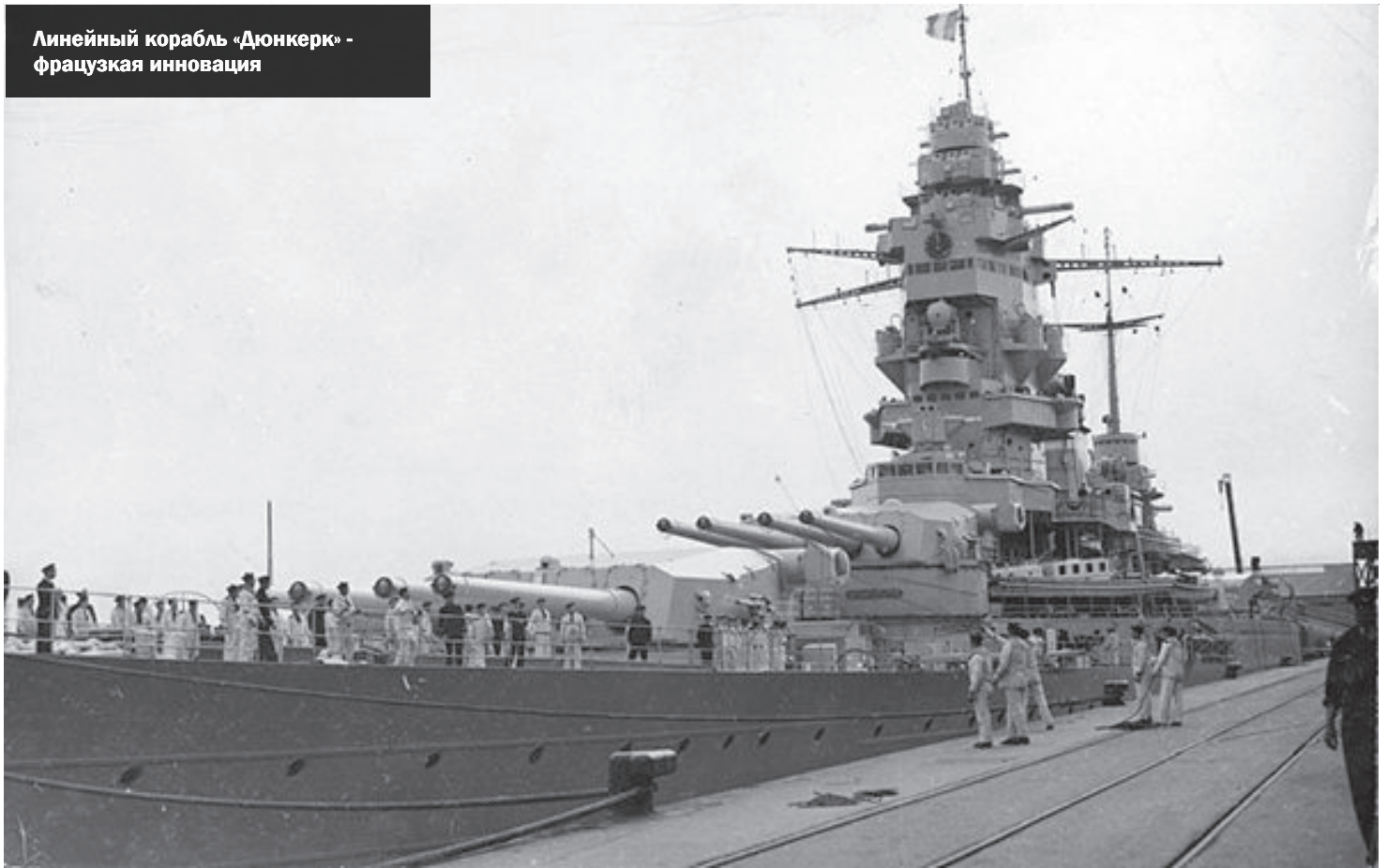


Крейсера типа «Дюге Труэн» новый шаг в эволюции крейсера



S_Alex_D

Линейный корабль «Дюнкерк» -
французская инновация



В истории военного флота французские кораблестроители достаточно часто удивляли мир своими техническими решениями, которые бывали оригинальными и революционными. Например, к таким решениям можно отнести и линейные крейсера (линкоры) типа «Дюнкерк», и контрминоносцы типа «Фантаск». По нашему мнению, к таким революционным решениям следует отнести и крейсера типа «Дюге Труэн», в облике которых миру был представлен «новый образ» лёгкого крейсера, впоследствии ставший своеобразным эталоном, особенно в части размещения вооружения.

Парадоксальность ситуации состояла в том, что «лёгкий крейсер будущего» был создан во Франции, в стране, которая за

годы Первой мировой войны не ввела в строй своего флота ни одного лёгкого крейсера. Действительно, если Германия не имела возможности проектировать новые лёгкие крейсера ввиду ограничений, наложенных на неё Версальскими соглашениями, то Великобритания, которая накопила огромный опыт строительства кораблей такого класса, могла бы сделать и следующий шаг в их развитии. Однако этого не случилось – британский Королевский флот по состоянию на начало 1920 года имел в своем распоряжении 49 лёгких крейсеров (тип «Е», «D», «Хаукинс», «Кэролайн», «Бирмингем», «Чатем», «Веймут») так называемой «первой линии» (в том числе 9 в постройке). Содержание такой «эскадры» требовало больших средств, которых уже не оста-

валось на создание концептуально новых кораблей. В результате «венцом развития» британского лёгкого крейсера стал лёгкий крейсер «Эмеральд», заложенный в 1918 году и введённый в строй в 1926 году.

Как мы отметили, Германия была лишена права какое-то время пополнять свой флот современными кораблями, что впоследствии сказалось на развитии её флота. В прошлом выпуске (Navygaming № 3(32) / 2019) мы отмечали, что одной из причин «неоптимальных» решений, реализованных в эсминцах типа «Леберехт Маас», стало нарушение преемственности в германском военном кораблестроении и потери опыта строительства подобных кораблей. Так и в случае с лёгкими крейсерами, «веймарский



Легкий крейсер «Эмеральд»
- образец британского
быстроходного эскадренного
разведчика

Немецкий легкий крейсер «Эмден» - повторил проекты германских крейсеров периода Первой мировой



Итальянский легкий крейсер «Куарто» - удачный проект крейсера - скаута



Японский крейсер «Юбари» - прообраз японских тяжелых крейсеров



Легкий крейсер «Ламонт-Пике» - французский крейсер нового типа



первенец» – лёгкий крейсер «Эмден», заложенный в 1921 году, стал практически полным повторением последних германских лёгких крейсеров времён Первой мировой войны. Закономерный результат того, что германские конструкторы не имели ни времени, ни средств на разработку нового проекта.

Среди европейских стран, пополнивших после Первой мировой войны свои флоты лёгкими крейсерами, оказалась и Испания. После устаревшего ещё на стапеле крейсера «Наварра» последовали два крейсера типа «Мендес Нунес», вошедших в строй испанского флота в 1925 году, а за ними ещё три крейсера типа «Альмиранте Сервера» (1925-1930 годы). Спроектированные на основе британских крейсеров типа «Каледон» и «Эмеральд» они представляли собой их испанскую «реинкарнацию» со всеми соответствующими техническими решениями. В это время итальянские кораблестроители после достаточно удачных крейсеров-скаутов «Куарто» и «Марсала» вообще сделали паузу, сосредоточившись на других классах кораблей, видимо, чтобы вернуться к этому через десяток лет и начать всё «с чистого листа». Решение тем более удивительное, если учесть, что два крейсера-скаута типа «Марсала» («Нино Биксио») были исключены из списков флота в 1927 году, прослужив менее 15 лет.

Построенные и введённые в строй ВМС США в начале 20-х годов XX века 10 лёгких крейсеров типа «Омаха» представили американский взгляд на корабль такого класса. Полученные в итоге боевые единицы с мощным крейсерским вооружением и высокой скоростью вполне устроили американских адмиралов и на время перекрыли потребность в иных кораблях этого класса.

Тем временем ещё один заокеанский «партнер» в отличие от американских и европейских стран не только не свернул строительство лёгких крейсеров (крейсеров-скаутов, крейсеров-разведчиков), а наоборот – форсировал их строительство после Первой мировой войны. Получив необходимый опыт при постройке крейсеров типа «Тенрю», японский флот приступил к серийной постройке «крейсеров средней модели» типов «Кума», «Нагара», «Сендай», последовательно введя в строй 14 крейсеров всего за пять лет (1920-1925 гг.). Не остановившись на этом, японские конструкторы продолжили свою работу по развитию крейсера «малой модели», будущего «Юбари». Примечательно, что на своем «Юбари» почти на три года ранее французского «Дюге Труэн» японцы реализовали размещение главного калибра лёгкого крейсера в диаметральной плоскости корабля по линейно-возвышенной схеме, причём использовав двухорудийные установки (две установки из четырёх).

Таким образом, в начале 20-х годов только две крупные морские державы – Франция и Япония занимались проектированием лёгких крейсеров для своих флотов. Если в начале этого периода такое положение было обусловлено субъективными причинами, например, наличием у Британии и США достаточного количества боевых кораблей такого класса, то затем, после подписания Вашингтонских соглашений, в большинстве стран основные усилия были сконцентрированы на проектировании и строительстве «вашингтонских» крейсеров. Кстати, и во Франции, уже после закладки трёх лёгких крейсеров типа «Дюге Труэн»,



Таблица 1

**Сравнение тактико-технических характеристик лёгких крейсеров ведущих стран мира на
середину 20-х годов XX века
(по данным книги «Крейсера Второй мировой» С.В.Патянина и др.)**

Тип	Водоизмещение (стандартное / полное), т, Размерения, м	Мощность ЭУ, скорость, дальность плавания	Вооружение	Бронирование, мм
«Дюге Труэн», Франция, 1926	7 249 / 9 350 т 181,3х17,5х6,1	102 000 л.с. 33 узл. 4 500 (15)	4х2-155-мм/55 4х1-75-мм/50 6х2-13,2-мм пулемёта 4х3-550-мм ТА	Палуба: 10 Башни, рубка, погреба – 20 (30)
«Эмеральд», Великобритания, 1926	7 550 / 9 350 т 173,7х16,6х5,6	80 000 л.с. 32,9 узл. 8 000 (15)	7х1-152-мм/45 3х1-102-мм/45 2х2-40-мм 8 пулемётов 4х3-533-мм ТА	Пояс: 50,8 + 25,4 Палуба: 25,4 Траверзы: 25,4
«Омаха», США, 1920	7 250 / 9 150 т 169,3х16,9х4,1	90 000 л.с. 34 узл. 8 460 (10)	2х2 и 8х1- 152- мм/53 8х1-76-мм/50 8-12,7-мм пулемётов 2х3-533-мм ТА	Пояс: 76 Палуба: 37 Рубка: 38 Траверзы: 37/76
«Эмден», Германия, 1926	5 600 / 6 990 155х14,3х5,2	46 500 л.с. 29,4 узл. 5 300 (18)	8х1-150-мм/45 3х1-88-мм/45 2х2-533-мм ТА 120 мин	Пояс: 50 Палуба: 40 (20) Рубка: 100
«Альмиранте Сервера», Испания, 1925	7 475 / 9 237 176,63х16,46х6	80 000 л.с. 33 узл. 5 000 (15)	3х2 и 2х1- 152- мм/50 4х1-102-мм/45 2х1-47-мм/50 4х3-533-мм ТА	Пояс: 76 (50-25) Палуба: 25-50 Рубка: 152
«Сендай», Япония, 1924	5 595 / 7 180 162,2х14,2х5,2	91 800 л.с. 35,15 узл. 6 000 (14)	7х1-140-мм/50 2-80-мм/40 2х1-7,7 мм пул. 4х2-610-мм ТА 80 мин	Пояс: 63,5 Палуба: 28,6

Легкий крейсер «Ламонт-Пике» в сентябре 1927 после вступления в строй



Легкий крейсер «Альмиранте Сервера» - испанское представление на крейсер 30-х годов



Японский легкий крейсер «Нака» («Сендай») получил мощное артиллерийское и торпедное вооружение



сделали «паузу», сосредоточившись на тяжёлых крейсерах.

Посмотрим, что же в итоге получилось у французских кораблестроителей, и сравним «Дюге Труэн» с его иностранными «одноклассниками», заложенными в тот же период, или уже находившимися в строю (табл.1).

Крейсер «Дюге Труэн» получил высокобортный корпус без седловатости, с длинным полубаком (примерно 36 % длины корпуса). Такое решение вместе с большим развалом носовых шпангоутов обеспечивало кораблю хорошую мореходность, причём это применялось и на крейсерах других стран. Большинство крейсеров, построенных в 20-е годы XX века, были высокобортными кораблями и имели протяженный полубак. Например, у британского «Эмеральда» высота форштевня составляла 9,1 м – сравните с форштевнем «Дюге Труэн» (9,741 м). Надо сказать, что высокие мореходные качества «француза» прошли проверку практически через полгода после вступления в строй, когда в феврале 1927 года он попал в 9-балльный шторм у берегов Португалии и сохранил скорость хода в 18 узлов.

Силуэт французского крейсера формировался двумя невысокими и широкими дымовыми трубами с характерными для французского флота козырьками, двумя надстройками (носовой и кормовой) и двумя невысокими мачтами. В целом крейсер имел компактный и «стремительный» облик.

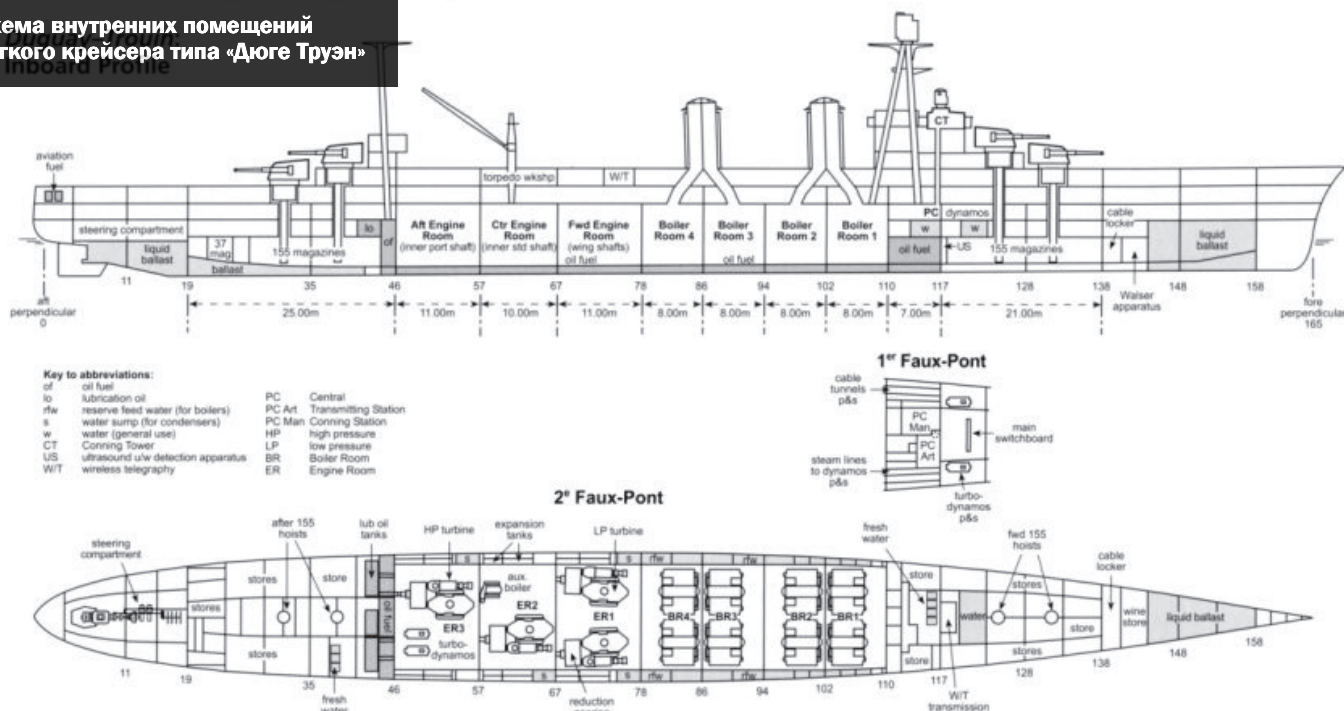
Со стандартным водоизмещением 7 249 т (полное 9 350 т) крейсер «Дюге Труэн» практически не выделялся среди своих зарубежных европейских «одноклассников». Как видно из таблицы 1, практически все лёгкие крейсера того времени имели стандартное водоизмещение около 7 000 тонн, исключение составляют японские и немецкие корабли. Для японских крейсеров это определяется решением строить для японского флота 5 500-тонные крейсера-скауты (как ответ на американские «омахи»), а для немецких – практически дублированием проекта последнего немецкого лёгкого крейсера Первой мировой войны типа «Кенигсберг II».

Интересно, что в тот период ещё не существовало каких-либо договорных ограничений на проектирование кораблей, всё определялось решаемыми задачами и техническими возможностями верфей и промышленности, и при этом корабли одного класса не слишком отличались друг от друга. Парадоксально, но как только была установлена планка для максимального водоизмещения или калибра орудий – каждая из стран использовала максимально возможный порог для проектных работ.

В то же время, имея примерно одинаковое со своими зарубежными «одноклассниками» водоизмещение, корпус у «Дюге Труэн» был самым длинным (наибольшая длина – 181,3 м). При этом отношение длины к ширине корпуса оказалось достаточно большим – 10,4, но оно также было на уровне иностранных лёгких крейсеров. По отношению длина / ширина резко отличался только японский «Сендай» (11,4).

Лёгкие крейсера типа «Дюге Труэн» получили четырёхвальную котлотурбинную главную энергетическую установку (ГЭУ) в составе восьми котлов типа «Гуйо» и четырёх турбозубчатых агрегатов системы «Парсонс». ГЭУ крейсеров размеща-

Схема внутренних помещений легкого крейсера типа «Дюге Труэн»



лась по линейной схеме: четыре отсека для котельных отделений (по два котла в каждом) – три отсека для машинных отделений.

Общая проектная мощность четырёх турбин составляла 102 000 л.с., что должно было обеспечивать проектную скорость в 34 узла. Однако, несмотря на то, что на испытаниях ГЭУ всех крейсеров превысили проектную мощность, достичь проектных значений скорости не удалось. К примеру, турбины «Дюге Труэн» «выдали» 116 235 л.с., что позволило зафиксировать максимальную скорость хода 33,6 узла, а «Ламотт Пике» при 115 100 л.с. «показал» 33 узла.

Как видно из таблицы 1, по мощности ГЭУ «француз» превосходил все крейсера иностранных государств, причём на 10-20%, а немецкий «Эмден» – более чем в два раза. Однако это не отразилось на скорости кораблей – практически все лёгкие крейсера, как видно из таблицы, имели скорость хода 33-34 узла за исключением, пожалуй, японского «Сендай», который был чуть быстрее (35,1 узла).

В качестве «защиты» ГЭУ «Дюге Труэн» и его «систершипов» можно отметить, что машины и механизмы французских крейсеров оказались очень надёжными. Ещё на испытаниях они доказали способность поддерживать скорость в 30 узлов на протяжении длительного времени (более 12 часов), более того, через 20 лет службы «Дюге Труэн» был способен держать ход 25 узлов, увеличивая его до 29,5 узла на короткое время.

А вот дальностью плавания новые французские лёгкие крейсера похвастаться не могли. Проектом предполагалась самая маленькая дальность плавания – 4 500 миль при скорости 15 узлов, возможно, это определялось кругом задач, которые должны были решать эти крейсера, и театром военных действий, где их планировалось применять. Вероятно, по мнению заказчиков от ВМФ Франции, для Бискайского залива и акватории Средиземного моря этого должно было быть достаточно. Вспомним, что подобное, на наш взгляд, необоснованно ма-

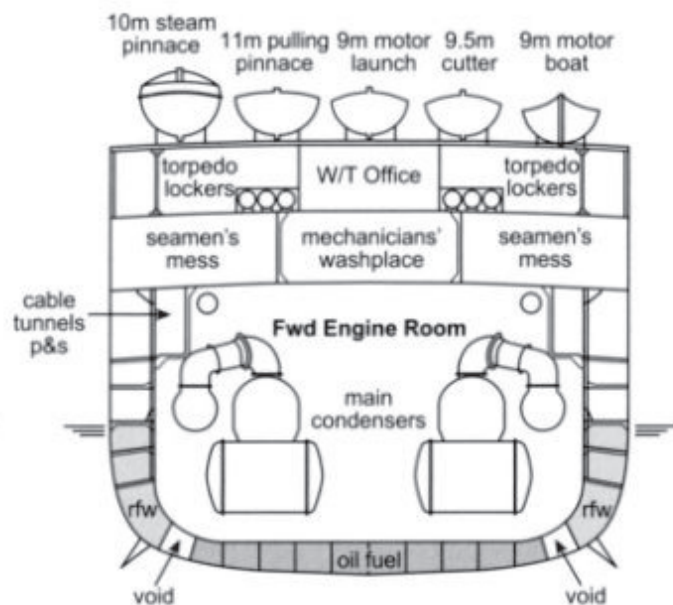


Легкий крейсер «Дюге Труэн» - первый французский легкий крейсер, построенный в XX веке

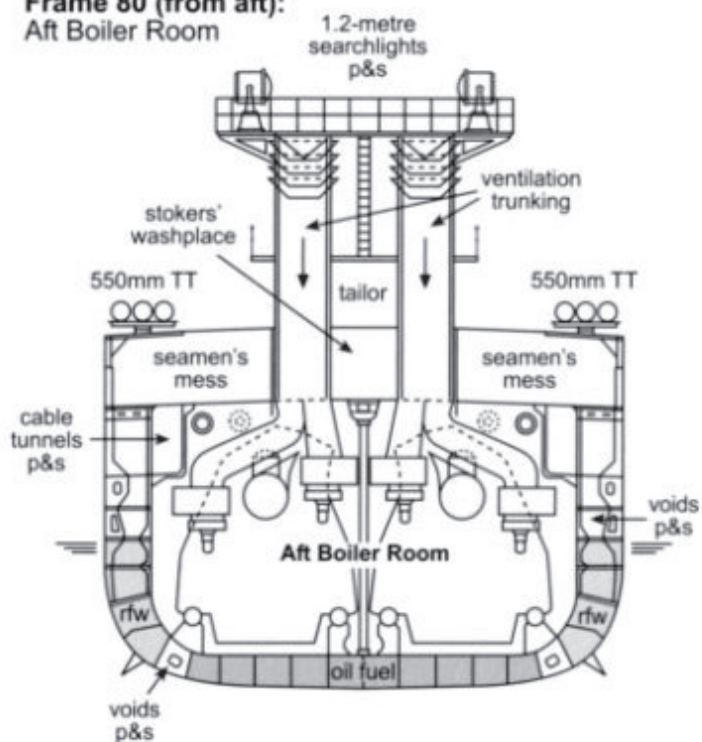


Легкий крейсер «Примоге» - третий крейсер типа «Дюге Труэн»

Frame 71 (from aft):
Fwd Engine Room



Frame 80 (from aft):
Aft Boiler Room



Легкий крейсер «Ламотт-Пике» в
Шанхае



ное значение дальности плавания было у линкоров типа «Курбе» (Navygaming № 1(30) / 2019) – всего 4 200 миль на 10 узлах. Возможно, это является какой-то характерной «французской» особенностью, хотя тогда чем объяснить, что линкоры типа «Дюнкерк» имели дальность 16 400 миль (17 узл.), а 4 200 миль они могли пройти на скорости 30 узлов!

При этом на испытаниях машины «Дюге Труэн», в отличие от его двух «систершипов», показали завидную экономичность и обеспечили ему дальность плавания по расходу топлива (1 400 т нефти) – 5 472 миль при скорости 15 узлов, в то время как у «Ламотт Пике» и «Примоге» этот показатель недалеко ушел от проектного – 4 536 и 4 224 миль соответственно.

Действительно, скромные результаты, ведь британские и американские крейсера могли пройти без дозаправки более 8 000 миль, и даже японские, испанские и немецкие корабли превосходили по этому параметру французские крейсера.

В чём французские лёгкие крейсера превосходили представителей кораблей класса «крейсер» из других стран, так это в артиллерийском вооружении. Причём не сколько в количестве орудий, а в их рациональном размещении. Главная артиллерия «Дюге Труэн» была представлена 4х2-155-мм/45 орудиями в линейно-возвышенных спаренных башнях, размещёнными в диаметральной плоскости. Признаем, что такое размещение было достаточно удачным, так как обеспечивало бортовой залп из всех восьми орудий и сильный артиллерийский огонь на носовых и кормовых углах. Таким бортовым залпом мог похвастаться только американский крейсер «Омаха» и, что удивительно, испанский «Альмиранте Сервера». Остальные крейсера, выбранные нами для сравнения, могли использовать в бортовом залпе не более 6 орудий главного калибра (ГК). В то же



Легкий крейсер «Дюге Труэн»,
13 октября 1930 года

время американский и испанский крейсера уступали по огневой мощи на носовых и кормовых углах. Чисто теоретически крейсер типа «Омаха» мог сосредоточить для стрельбы по носу шесть 152-мм орудий (против 4-х у «Дюге Труэн»), однако расположение четырёх из шести орудий в двухъярусных казематах резко сокращало его огневые возможности в ходе манёвра или при свежей погоде.

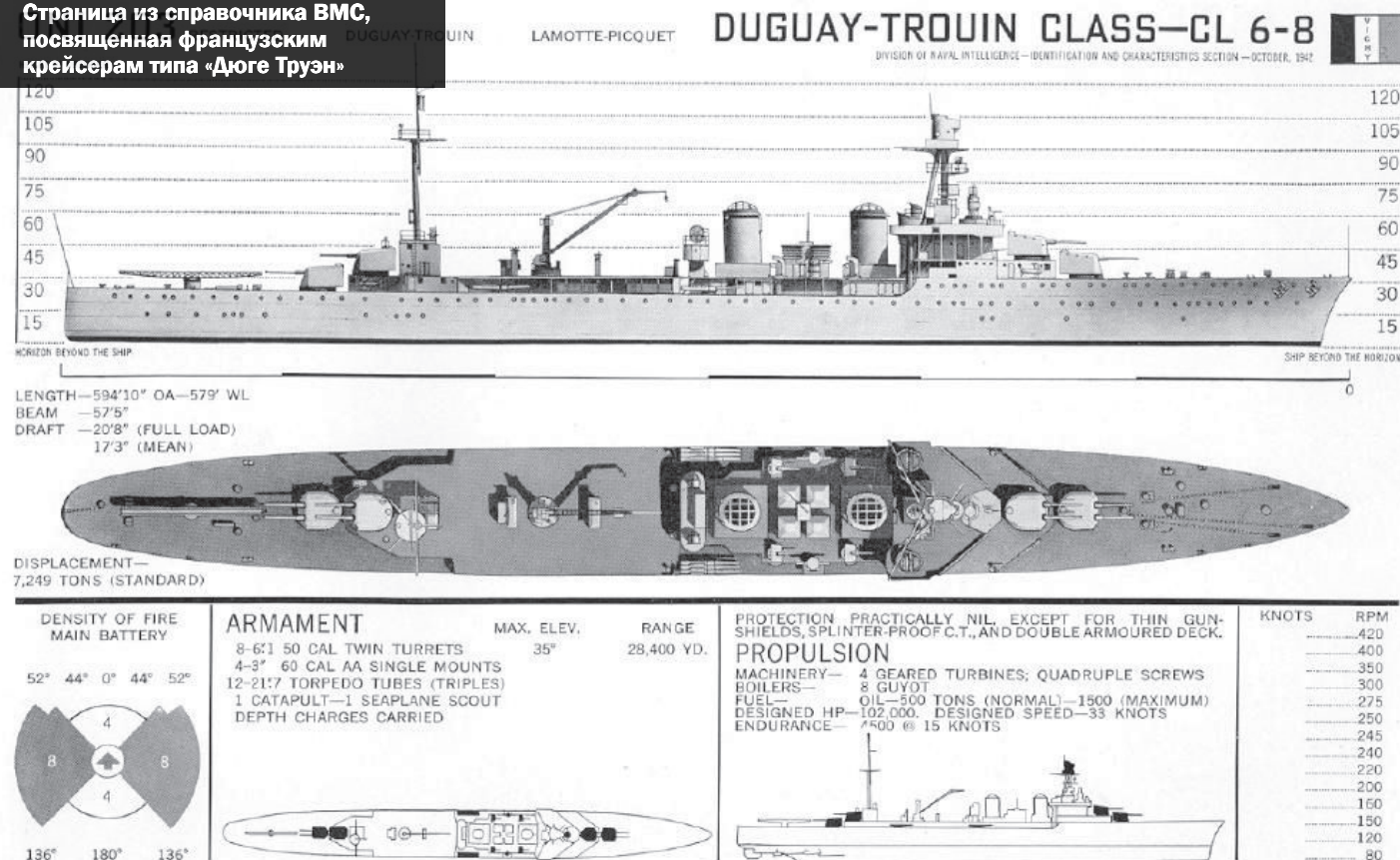
Сравнение боевой эффективности используемых артиллерийских систем мы проведём в следующей статье, здесь же пока остановимся на количественных показателях. Но необходимо отметить, что среди «конкурентов» ближе всех к французскому крейсеру был его «испанский» оппонент – удивительно, но испанцы вооружили свои крейсера 152-мм орудиями в спаренных башнях чуть раньше француз-

зов, и им чуть-чуть не хватило до лидерства в этом вопросе. Вопросы экономии часто являются определяющими, что приводит к незавершённым решениям.

Средства противовоздушной обороны крейсеров типа «Дюге Труэн» в целом соответствовали уровню развития авиации 20-х годов XX века. Его четыре 75-мм орудия и шесть пулемётов должны были обеспечить прикрытие крейсера от ударов противника, но к сороковым годам эти средства были значительно усилены.

А вот в торпедном вооружении крейсера типа «Дюге Труэн», имея четыре трёхтрубных торпедных аппарата для 533-мм торпед, почти не выделялись среди возможных конкурентов. Например, британские «эмеральды» и испанские «серверы» также несли по четыре трёхтрубных ТА. Японцы, готовясь к массированным

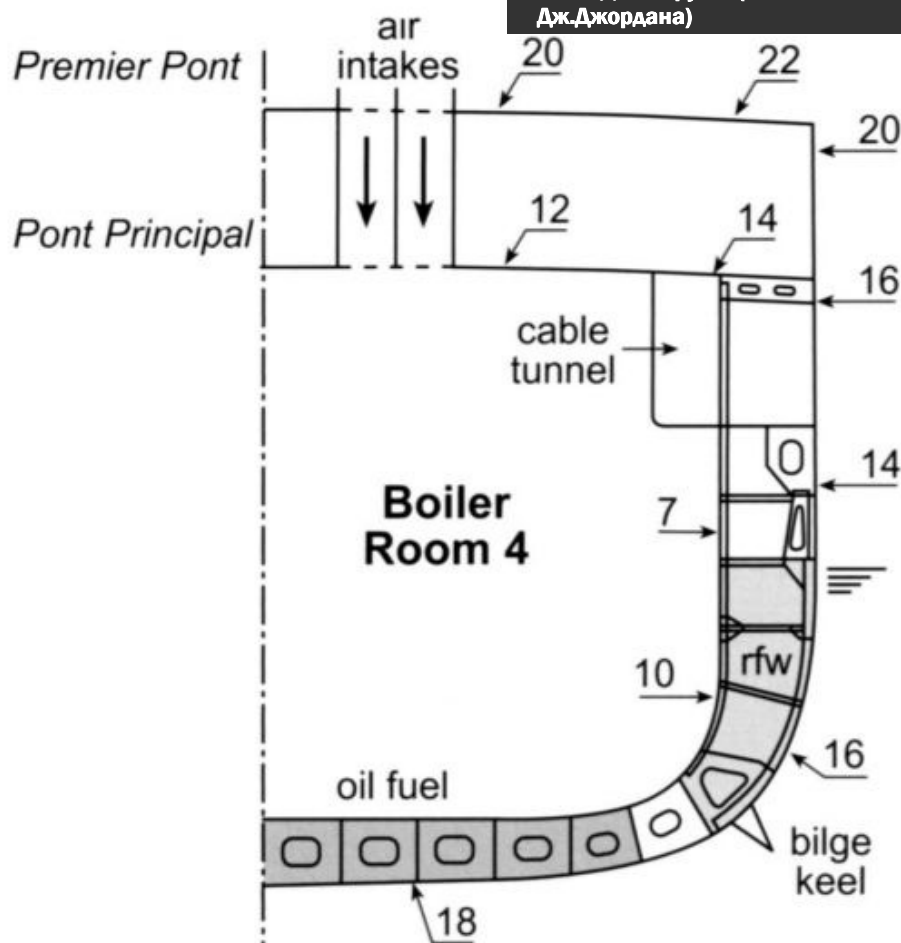
Страница из справочника ВМС,
посвященная французским
крейсерам типа «Дюге Труэн»



Линейно-возвышенные орудийные башни главного калибра – визитная карточка крейсеров типа «Дюге Труэн»



Конструкция корпуса в районе машинного отделения крейсера типа «Дюге Труэн» (из книги Дж.Джордана)



торпедным ударам по противнику, вооружали крейсера 610-мм торпедами, причём, если головной «Сендай» получил четыре двухтрубных торпедных аппарата, то два его «систершипа» получили по два четырёхтрубных. Исключение составили американский «Омаха» и немецкий «Эмден», получившие по два торпедных аппарата. Кстати, как мы увидим в дальнейшем, американцы вскоре совсем откажутся от торпедного вооружения своих крейсеров, передав функцию нанесения торпедных ударов эсминцам.

Но если где и было у нового лёгкого крейсера флота Франции «слабое место», так это бронирование. Несмотря на уже известную к началу 20-х годов XX века тенденцию по усилению бронирования лёгких крейсеров (в первую очередь Британии и Германии), французские конструкторы и военные решили этой боевой характеристике корабля не придавать особого значения. В итоге бронирование крейсеров типа «Дюге Труэн» ограничивалось только 20-мм верхней и 10-мм нижней палубой, кроме того погреба главного калибра имели «коробчатое» бронирование из 20-мм листов, и ко всему прочему отделение рулевой машины защищалось 14-мм палубой со скосами. Башни орудий главного калибра, их барбеты и боевая рубка защищались 30-мм броней. Для сравнения, немецкий лёгкий крейсер «Дрезден», вступивший в строй в 1908 году, имел палубную броню 50 мм, бронирование боевой рубки 100 мм, а щиты на нём прикрывались 50-мм листами. Так что назвать бронирование крейсера «Дюге Труэн» достаточным довольно сложно, согласно справочникам на броню отводилось только 2,2 % от стандартного водоизмещения корабля (166 т). Для сравнения можно напомнить, что у британских крейсеров типа «Белфаст» общий вес брони составлял 18,6 % от водоизмещения корабля, у «Саутгемптона» – 15,7 %, у французского «Ла Галиссоньер» – 17,6 %, у американского «Бруклина» – 18,5 %.

Но даже в сравнении с иностранными «одноклассниками» постройки 20-х годов французский крейсер был практически «картонный», по мнению экспертов, его броня не могла обеспечить надёжную защиту на реальных дистанциях боя даже от артиллерийского огня эсминцев!

Для сравнения, американский «Омаха» имел бортовую броню 76 мм и 37-мм палубу, а британский «Эмеральд» – 76-мм (51+25,4 мм в средней части корабля, прикрывая КО и МО) и 25,4-мм соответственно, кроме того, на «Эмеральде» имелась и дополнительная «коробчатая» защита погребов из 12,7-мм плит. Бронирование испанского крейсера считалось слабым, но и он имел схему бронирования по аналогии с «Эмеральдом» (пояс – 76 мм, палуба 25-50 мм), сказывались британские корни, но и у него пояс закрывал 40 % корпуса, а боевая рубка была забронирована 152-мм листами. Несколько слабее бронирование было у японского и немецкого крейсеров. Но даже у «веймарского» «Эмдена», видимо, немецкие конструкторы хорошо усвоили уроки Первой мировой, броневой пояс хотя и имел толщину всего 50 мм, но прикрывал около 70 % длины корпуса, заканчиваясь броневым траверзом.

Можно предположить, что отказ от бронирования стал определённой платой за достижение высокой скорости хода, с другой стороны, такое решение можно рассматривать как отсутствие боевого

Легкий крейсер «Дюге Труэн» - первый в мире крейсер с линейно-возвышенными башнями ГК, но без броневой защиты



опыта и нежелание осмыслить опыт прошлой войны. Примерно по такому пути в 30-е годы пошли итальянские кораблестроители, желая создать лёгкие крейсера, способные бороться с французскими суперэсминцами, однако вскоре и они сделали правильные выводы, построив крейсера типа «Джузеппе Гарибальди», у которых 24 % стандартного водоизмещения уходило на броню!

Итак, по результатам проведенного анализа можно сделать вывод, что к моменту ввода в строй крейсера типа «Дюге Труэн» по большинству своих боевых характеристик превосходили корабли подобного класса ведущих стран мира, уступая им в броневой защите и дальности плавания. Однако, как показали последующие события, и со слабым бронированием крейсера могли выполнять поставленные задачи – главное правильно их использовать.

Итальянский легкий крейсер «Джузеппе Гарибальди» с броневой защитой



Легкий крейсер «Приморге» - третий корабль типа «Дюге Труэн», 16 октября 1929 года

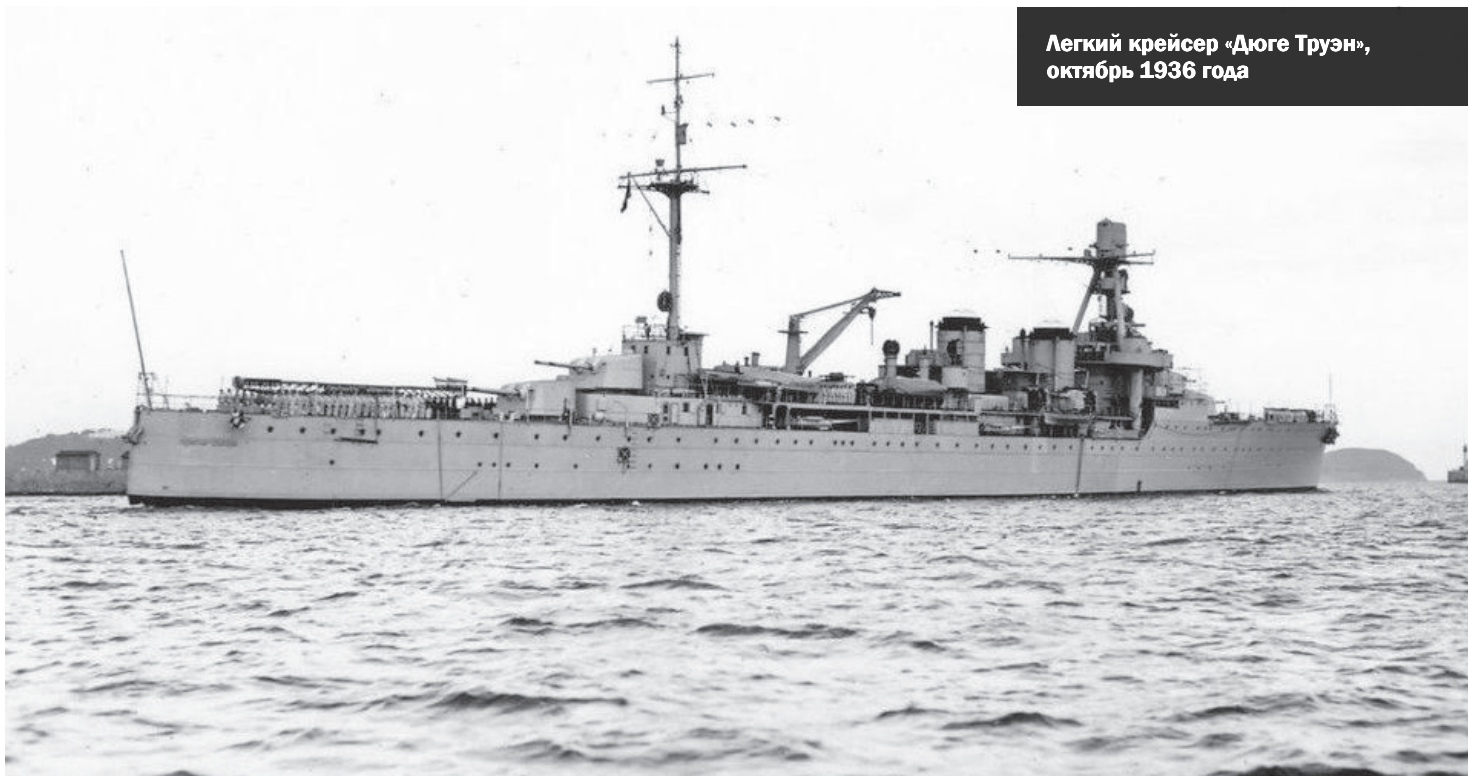


Вооружение легкого крейсера поиск лучшего варианта начинается



S_Alex_D

Легкий крейсер «Дюге Труэн»,
октябрь 1936 года



История развития военного флота любой страны – это, как правило, история развития определённых традиций и предпочтений, которые формировались годами. Такие традиции и предпочтения можно найти в силуэтах кораблей, в их вооружении, в системах бронирования и так далее. Но под влиянием объективных и субъективных факторов, например, достижений научно-технического прогресса или заключённых договоров, устоявшиеся «традиции» могут меняться.

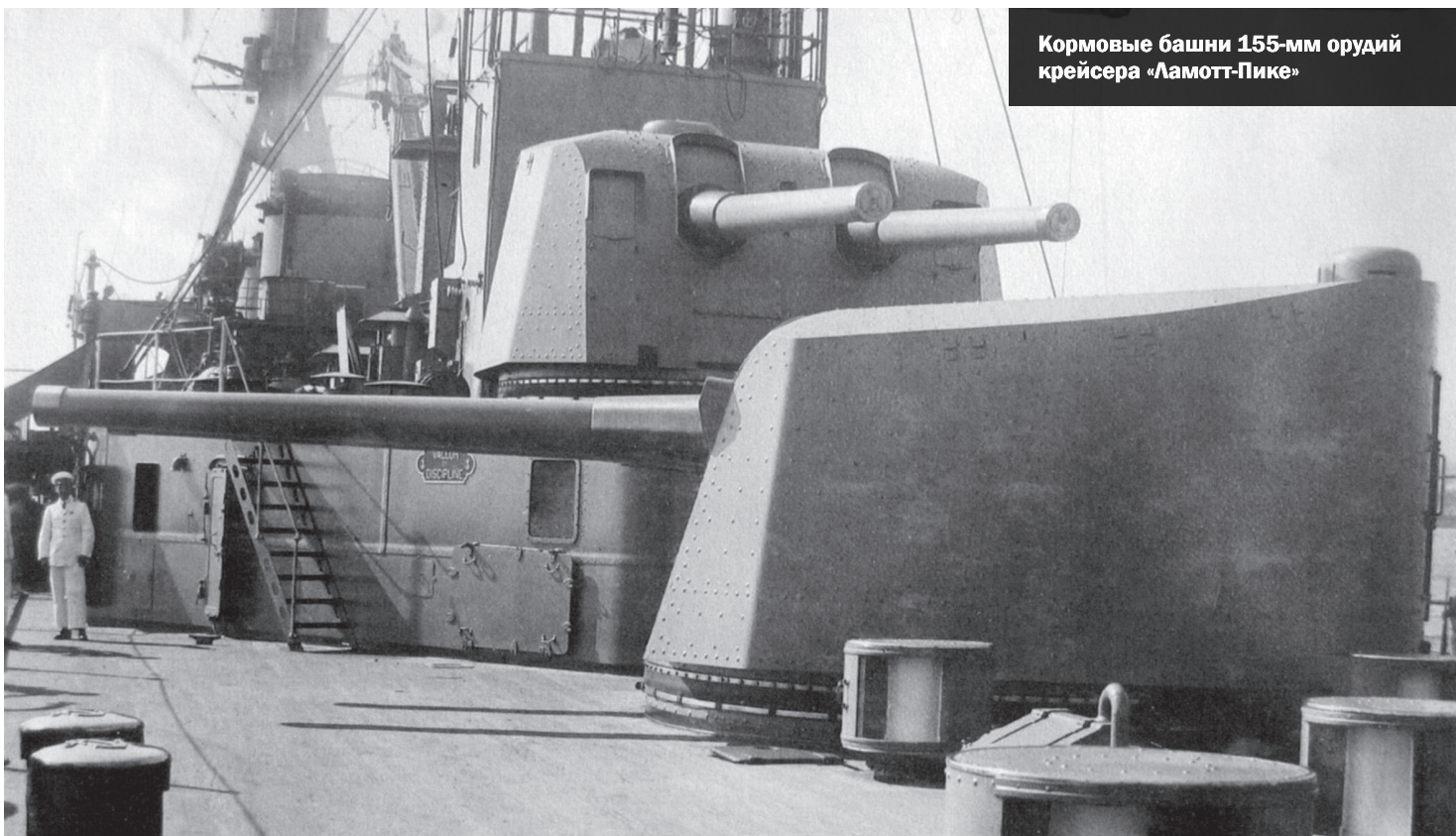
Достаточно хорошо данная тенденция, на наш взгляд, проявляется в использо-

вании орудий среднего калибра на кораблях французского флота в первые два десятилетия XX века. Действительно, французские крейсера, построенные в начале XX века и участвовавшие в Первой мировой войне, имели на вооружении 138-мм, 164-мм или 194-мм орудия, причём такие же калибры использовались и для орудий противоминной артиллерии французских дредноутов и додредноутов. Так вспомним, что на линкорах типа «Курбе» и «Бретань» использовались 138-мм/55 орудия. Как видим, 152-мм орудиям по каким-то причинам не нашлось места на кораблях французского

флота в первые десятилетия XX века, в то время как именно этот калибр стал основным и для вспомогательной артиллерии линкоров, и для основного вооружения лёгких крейсеров, практически заменивших броненосные и бронепалубные крейсера во всех мировых державах.

Соответственно вооружение новых лёгких французских крейсеров типа «Дюге Труэн» 155-мм орудиями выглядит довольно странно. С одной стороны, такой калибр ранее не применялся на кораблях французского флота, как, впрочем, и во флотах других стран мира, но с другой стороны – это решение позволило уни-

Кормовые башни 155-мм орудий
крейсера «Ламотт-Пике»





**Носовые башни 155-мм орудий
крейсера «Ламотт-Пике»**

фицировать снабжение боеприпасами армии и флота, что в условиях военного времени было важным делом.

Кроме того, по нашему мнению, сыграли свою роль и «экономические факторы». Во-первых, для армии как раз к концу Великой войны была создана новая 155-мм/32 пушка – «155-мм длинноствольная пушка образца 1917 г. Шнейдера» (155 mm LMle 1917 Schneider или 155 LS.1917), которая в целом вполне устраивала армию. При угле возвышения орудия 40 градусов обеспечивалась дальность стрельбы до 15 900 м осколочно-фугасным снарядом весом 42,5 кг. В дальнейшем данная пушка была модернизирована, кроме того, к 1919 году было начато производство новых пушек – 155 L.1918. Таким образом, когда встал вопрос о вооружении новых крейсеров и создании для них орудий, то с учетом того, что существовал задел именно по 155-мм орудиям, было вполне логично не тратить средства на разработку иной орудийной системы, особенно в условиях послевоенного мира. Во-вторых, созданный в военное время запас 155-мм снарядов позволял также избежать трат на создание новых производственных линий в арсеналах для изготовления новых снарядов и зарядов к ним. Да и в дальнейшем, как было сказано выше, унификация снарядов для сухопутной и морской артиллерии облегчала вопросы снабжения кораблей и баз. Здесь можно вспомнить опыт русско-японской войны, когда в осажденном Порт-Артуре удалось быстро обеспечить фугасными 254-мм снарядами береговые батареи крепости, которые испытывали с этими боеприпасами определенные проблемы, за счет запасов фугасных снарядов такого калибра на складах флота.

В заключение этого краткого обзора отметим, что в последующем французы всё же отказались от использования 155-мм орудий на своих кораблях. Такими пушками кроме крейсеров типа «Дюге Труэн» были вооружены только авианосец «Беарн» и учебный крейсер «Жанна Д'Арк», но уже при проектировании лёгкого крейсера «Эмиль Бертен» был решён вопрос о разработке нового 152-мм орудия, причём за основу взяли уже не сухопутную артиллерийскую систему, а 138,6-мм орудие образца 1929 года, уже применявшееся на контрминоносцах.

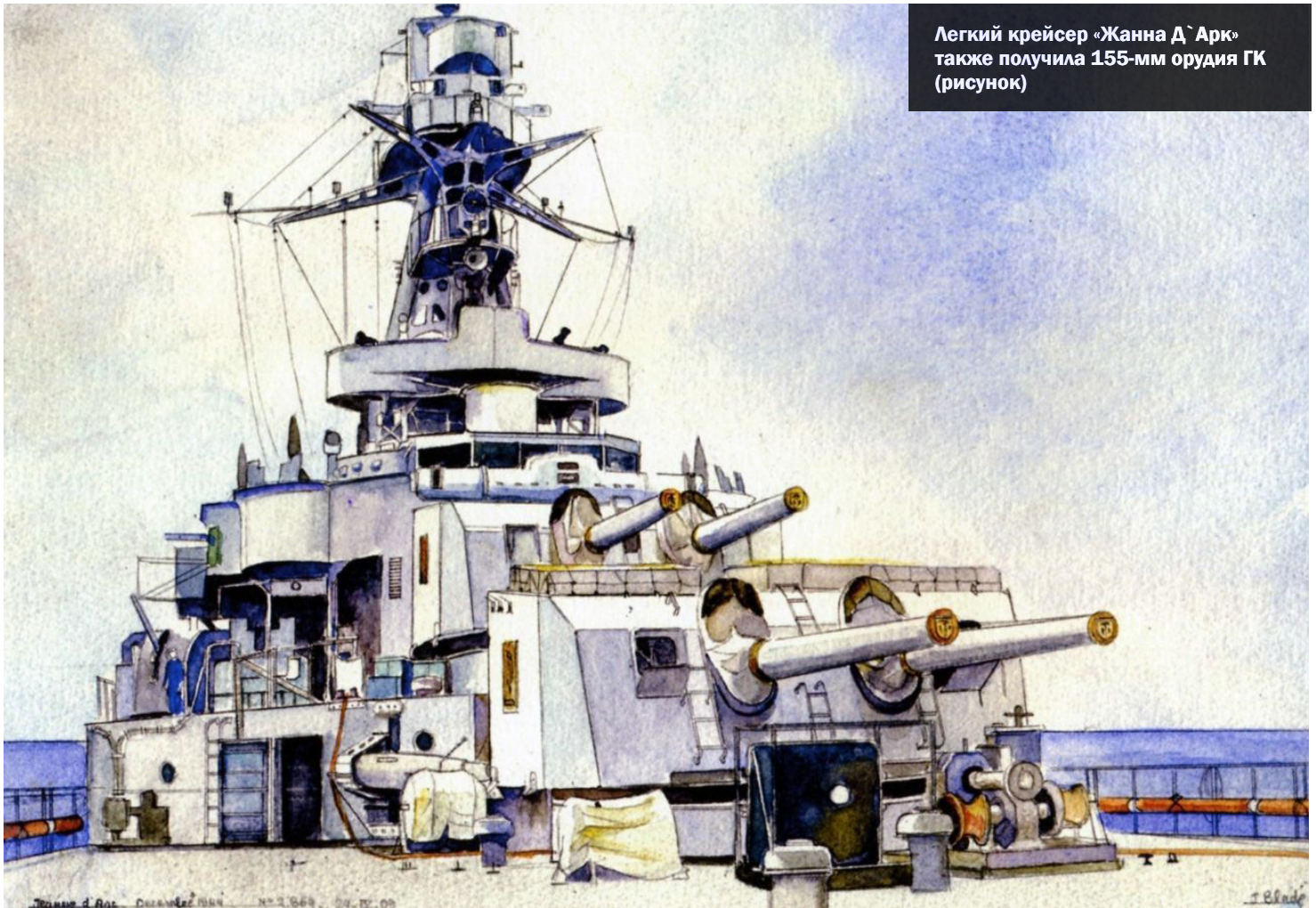
Так что же представляло собой орудие, которое получили на вооружение новые французские лёгкие крейсера.

Согласно данным Дж.Кэмпбелла, 155-мм/55 орудие «Дюге Труэн» состояло из внутренней трубы, лейнера, двойного кожуха и скрепляющего кольца. На орудии использовался поршневой затвор Велина, который открывался вверх. Вес орудия составлял 8 870 кг, чуть тяжелее, чем сухопутный образец (8 710 кг у орудия 155 LS.1917). Длина ствола составляла 8 050 мм, объем зарядной каморы – 36,67 дм³. Для орудия были разработаны три типа снаряда: фугасный со взрывателем мгновенного действия весом 56,5 кг, фугасный с донным взрывателем и замедлителем (59 кг) и полубронебойный (56,5 кг). Заряжание – раздельное, вес полного заряда составлял 19,81 кг и обеспечивал начальную скорость 870 м/с для полубронебойного снаряда и 864 м/с для фугасного для новых стволов, в дальнейшем скорость уменьшалась до 850 м/с. При угле возвышения 40° эти орудия могли послать фугасный снаряд весом 56,5 кг на дальность 26 100 м (полубронебойный

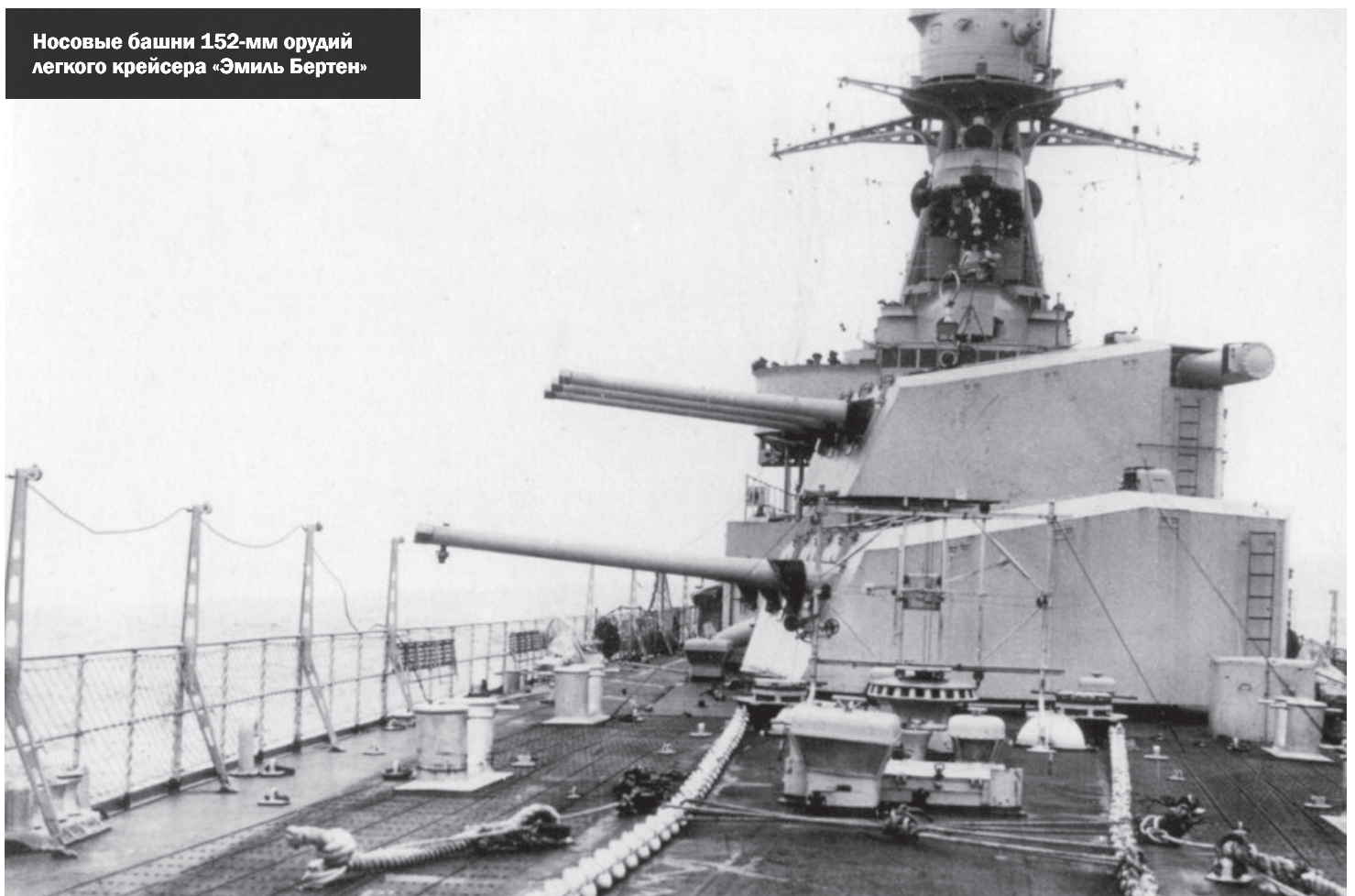


**Легкий крейсер «Дюге Труэн» не
отличался мощностью своих орудий
главного калибра**

Легкий крейсер «Жанна Д'Арк»
также получила 155-мм орудия ГК
(рисунок)



Носовые башни 152-мм орудий
легкого крейсера «Эмил Бертен»



Сравнение характеристик орудий лёгких крейсеров (по данным сайта <http://navweaps.com>)

Тип крейсера	Вес снаряда кг	Вес бортового залпа, кг	Вес минут. залпа, кг	Скорост- рельность, в/мин	Дальность стрельбы, м	Живучесть ствола
«Дюге Труэн»	56,5	452	1 356-1 808	3-4	26 100	700
«Омаха»	47,6	380,8	2 284,8- 2 665,6	6-7	23 130	400
«Эмден»	45,3	271,8	1 359- 1 902,6	5-7	18 400	1 400
«Эмеральд»	45,3	271,8	1 359- 1 902,6	5-7	19 600	670
«Альмиранте Сервера»	45,4	363,2	1 816- 2 542,4	5-7	20 400	-
«Сендай»	38	228	1 368-2 280	6-10	20 570	500-600



Легкий крейсер «Ламотт-Пике» в 1928 году



Легкий крейсер «Монткальм» (тип «Ла Галлисоньер») не мог похвастаться живучестью своих 152-мм орудий

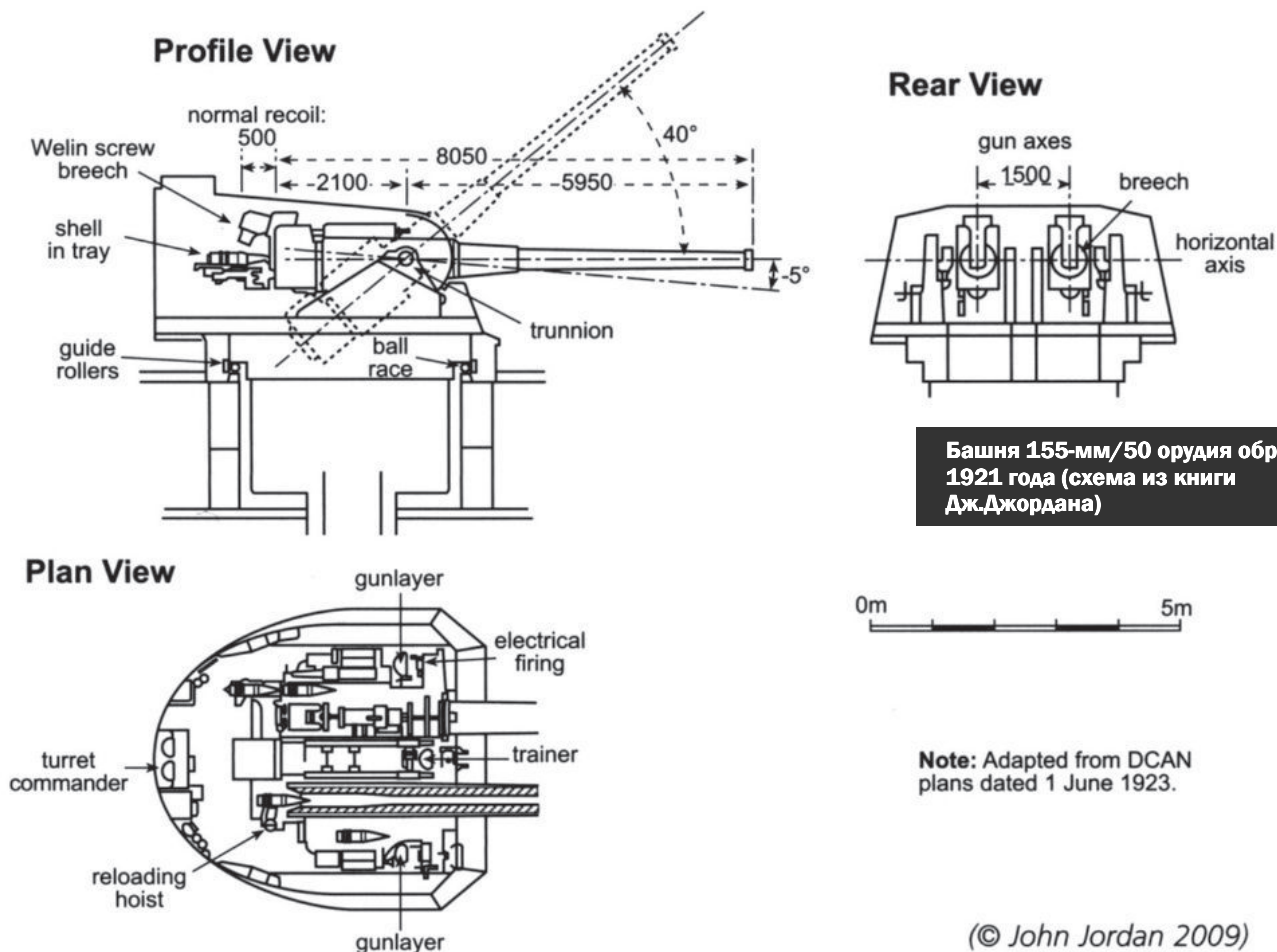
– 25 000 м). Живучесть ствола составляла 700 выстрелов, что довольно неплохо для такого калибра, к примеру, у более совершенного «Ла Галлисоньер» живучесть 152-мм орудий составляла всего 300-350 выстрелов. А вот чем не могли похвастаться новые орудия, так это высокой скорострельностью. При цикле стрельбы в 12-20 секунд планировалось обеспечить теоретическую скорострельность 155-мм орудий 5-6 выстрелов в минуту, однако практическая скорострельность была всего три выстрела в минуту.

Орудия устанавливались в башенные спаренные установки M1921 (по данным Дж.Кэмпбелла – M1920), весом 80 т, наведение которых обеспечивалось электрогидравлическим приводом: по горизонтали со скоростью 6,4 градуса в секунду в пределах 140 градусов на каждый борт, по вертикали – 6 градусов в секунду в диапазоне от -5 до +40 градусов.

Зарубежные источники отмечают, что конструкция башен была в основном уменьшенной версией более ранних двухорудийных башен линейных кораблей с двойными подъемниками, идущими от зарядного погреба и склада боеприпасов к вращающейся платформе. Отсюда боеприпасы переносились в верхние подъемники, которые поднимали снаряды в башню. Снаряды и заряды затем вручную переносились в загрузочные лотки и подавались в ствол. Орудийные башни были газонепроницаемыми с принудительной вентиляцией, бронирование башен – 20 мм (по данным Дж.Кэмпбелла – 25 мм). В издании «French Cruisers : 1922 - 1956» говорится, что «...орудия оказались ненадежными и испытывали «регулярные поломки» в течение всего срока их службы...».

Орудия располагались в индивидуальных люльках, боекомплект – 125 боевых снарядов на ствол, всего 1000 снарядов. Кроме того, в погребах крейсера находилось 60 осветительных снарядов и 160

155/50 Mle 1920 gun in Mle 1921 twin mounting



Башня 155-мм/50 орудия образца 1921 года (схема из книги Дж.Джордана)

учебных (практических) снарядов, причём интересно, что распределение этих снарядов между возвышенными и нижними башнями было различным. Так осветительные снаряды предназначались только для использования из возвышенных башен, а учебные снаряды – по 20 на возвышенные башни и по 60 на нижние.

Мы уже отмечали, что крейсера типа «Дюге Труэн» за счёт «революционного» линейно-возвышенного размещения орудийных башен в диаметральной плоскости имели преимущество в количестве орудий в бортовом залпе, однако это не смогло обеспечить ему подавляющее огневое преимущество над вероятными «противниками» (табл.1).

Как видно из таблицы 1, по весу бортового залпа за счёт количества орудий и более тяжёлого снаряда (56,5 кг) крейсер «Дюге Труэн» превосходил всех своих «одноклассников», однако по весу минутного залпа уступал практически всем. И здесь ему не помог ни тяжёлый снаряд, ни восемь орудий в залпе – его орудия имели настолько низкую скорострельность, что по количеству «металла, выбрасываемого в минуту», уступали даже японскому крейсеру «Сендай», вооружённому 140-мм орудиями с 38-килограммовым снарядом! Отметим, что основной причиной такой низкой скорострельности была низкая эффективность системы подачи боеприпасов, которая выявилась на испытаниях кораблей, но ничего менять уже не стали.

Таким образом «Дюге Труэн» вполне обоснованно занял последнее место среди лёгких крейсеров мира по огневой производительности, а вот по дальности

Легкий крейсер «Примог» в Тулоне, 16 октября 1929 года



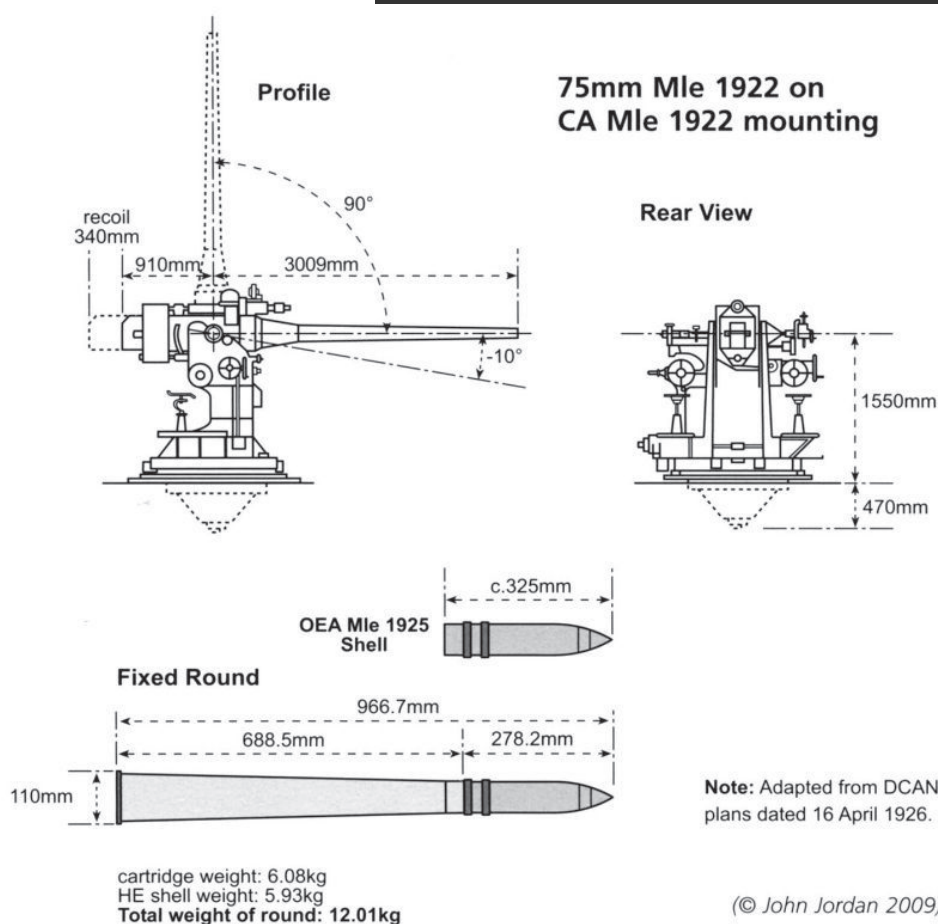
Японский легкий крейсер «Нака» (Шанхай) со своими 140-мм орудиями не уступал «Дюге Труэн»



Легкий крейсер «Примог» - скорострельность 155-мм орудий была недостаточной для современного боя



75-мм/50 орудие образца 1922 года – основное средство ПВО французских крейсеров типа «Дюге Труэн» (схема из книги Дж.Джордана)



(© John Jordan 2009)

стрельбы он оставил своих соперников далеко позади. Чем ещё могли похвастаться новые французские крейсера, так это хорошей живучестью стволов своих орудий, по этому показателю они находились на уровне своих «соперников», превосходя некоторых из них.

Дополняли вооружение крейсеров типа «Дюге Труэн» четыре зенитных 75-мм/50 орудия M1922 и шесть 8-мм спаренных пулемётов «Гочкиса», которые в начале 30-х годов были заменены на спаренные 13,2-мм пулемёты «Гочкис» M1931. Именно с таким противовоздушным вооружением крейсера встретили начало Второй мировой войны.

Орудие M1922 было типовым средством ПВО для французских кораблей начала 20-х годов прошлого века, кроме крейсеров типа «Дюге Труэн» его получили на вооружение и линкоры типа «Бретань», и авианосец «Беарн», и даже новые вашингтонские крейсера типа «Дюкень» и «Сюффрен» (головной), а также эсминцы типа «Бурраск» и «Шакал».

Вес одноорудийной установки Model 1922 составлял 5 т при весе ствола 1 050 кг (длина ствола 3 750 мм. Вес снаряда – 5,93 кг, вес заряда – 2,18 кг, начальная скорость – 850 м/с. Станок обеспечивал горизонтальное наведение по 150 градусов в обе стороны, вертикальное наведение от -10 до +90 градусов. При угле возвышения 40 градусов обеспечивалась дальность стрельбы на 14 100 м. Максимальная досягаемость по высоте (при угле 90 градусов) – 8 000 м, дальность эффективной стрельбы по воздушным целям – 7 500 м. Нормами снабжения предполагалось обеспечение 135 фугасных снарядов для каждого орудия, всего погреба крейсера рассчитывались на 540 боевых снарядов, а также 120 осветительных и 90 учебных (практических) снарядов.

Назвать совершенной такую артил-

лерийскую систему было сложно – конструктивно она представляла собой усовершенствованное 75-мм орудие Шнейдера SP образца 1902 года с увеличенной длиной ствола, и к началу Второй мировой войны оно было уже устаревшим. Неудивительно, что из крейсеров типа «Сюффрен» только головной получил эти орудия, а с контрминоносцев их убрали при первом удобном случае, заменив на более лёгкие 13,2-мм и 35-мм артиллерийские системы. В то же время на «Дюге Труэн» эти орудия сохранились практически до конца его службы, более того, в начале 50-х годов, когда крейсер вернулся во Францию после действий в районе Вьетнама, количество орудий такого калибра достигало семи (модернизированных M1924). А имеющиеся на борту «Ламотт-Пике» 75-мм пушки были даже задействованы в бою у Ко-Чанга в огневой дуэли с броненосцем «Тонбури».

Средства противовоздушной обороны были типичными для крейсеров того времени, как правило они состояли из 3-4 орудий калибра 75-102 мм и нескольких пулемётов, так что новые французские крейсера в этом отношении соответствовали взглядам военных специалистов на защиту кораблей от средств воздушного нападения.

Но возросшее значение боевой авиации в начале 40-х годов XX века потребовало внесения изменений в противовоздушное вооружение кораблей.

На «Дюге Труэн» первое усиление средств ПВО провели осенью 1943 года, заменив 4 пулемёта «Гочкис» на 15х1-20-мм/70 автоматов «Эрликон» и два 13,2-мм пулемёта «Браунинг». Затем в январе 1944 года сняли оставшиеся два «гочкиса» и установили 6х1-40-мм/56 автоматов «Бофорс» и ещё пять 20-мм «эрликонов». В таком виде крейсер и встретил окончание Второй мировой войны. В последующие годы средства ПВО крейсера также изменялись в зависимости от планируемых операций.

Если обратить внимание на сравнительную таблицу (табл.1) во второй статье нашего выпуска, можно заметить, что все лёгкие крейсера, построенные сразу после Великой войны, несли достаточно мощное торпедное вооружение, даже американские! Французские лёгкие крей-

Установки 75-мм/50 орудия на борту крейсера типа «Дюге Труэн»

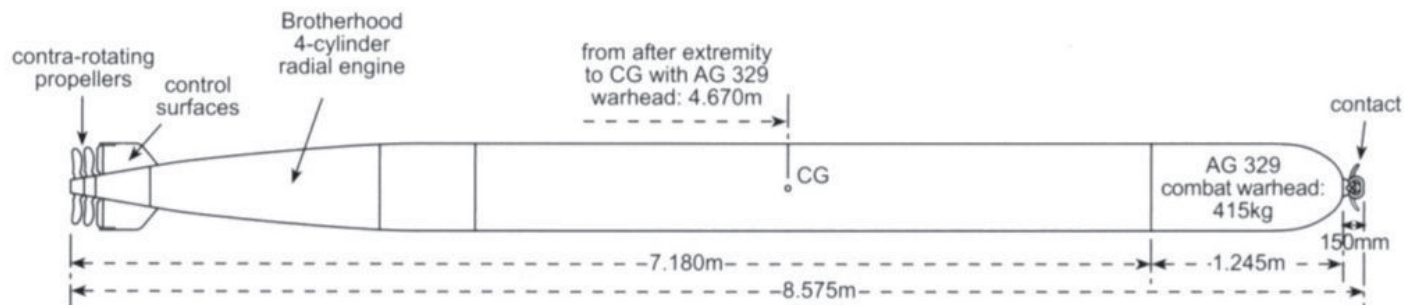


КДП крейсера «Ламотт-Пике»



550mm Torpedo Mle 1923D/DT

Схема внешнего вида 550-мм торпеды образца 1923D/DT (схема из книги Дж.Джордана)



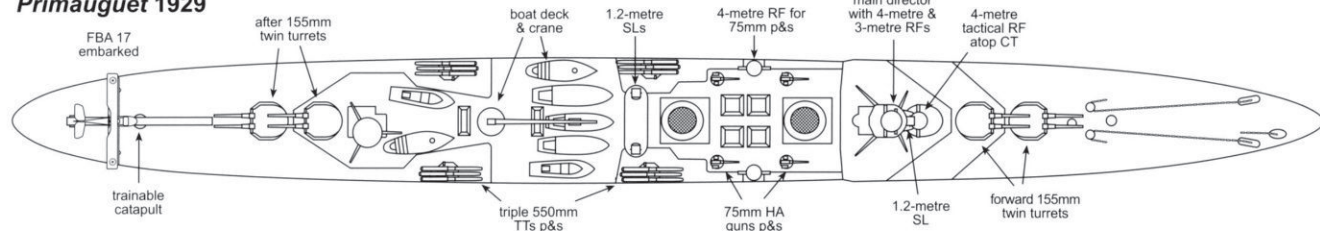
overall dimensions: 8.575m x 550mm
weight (incl. warhead): 2105kg
charge: 415kg TNT
compressed air: 195kg @ 200kg/cm²

propulsion: Brotherhood 4-cylinder radial
range/speed: 9000m @ 39kts (GV)
13,000m @ 35kts (PV)
accuracy: +/-80m @ 5000m
+/-230m @ 13,000m

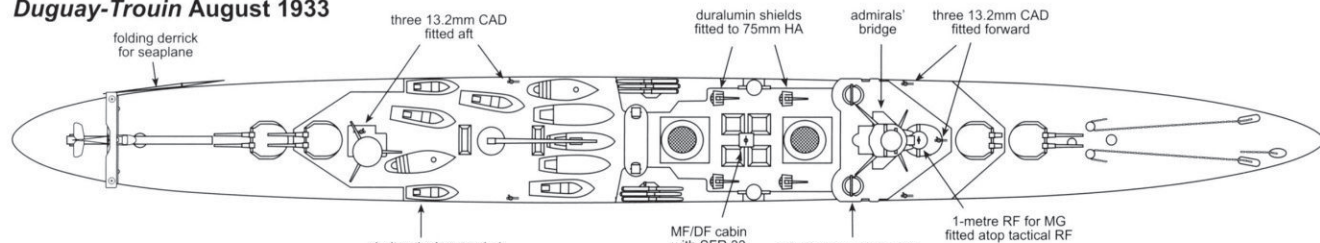
GV = Grande Vitesse (High Speed)
PV = Petite Vitesse (Low Speed)

(© John Jordan 2010)

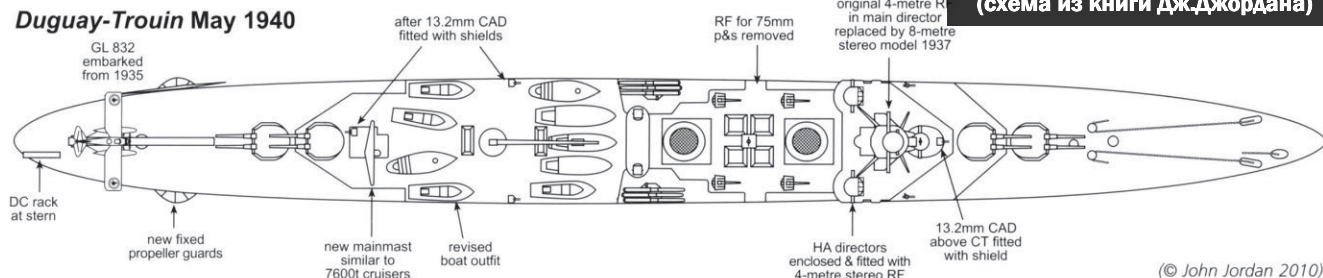
Primauguet 1929



Duguay-Trouin August 1933



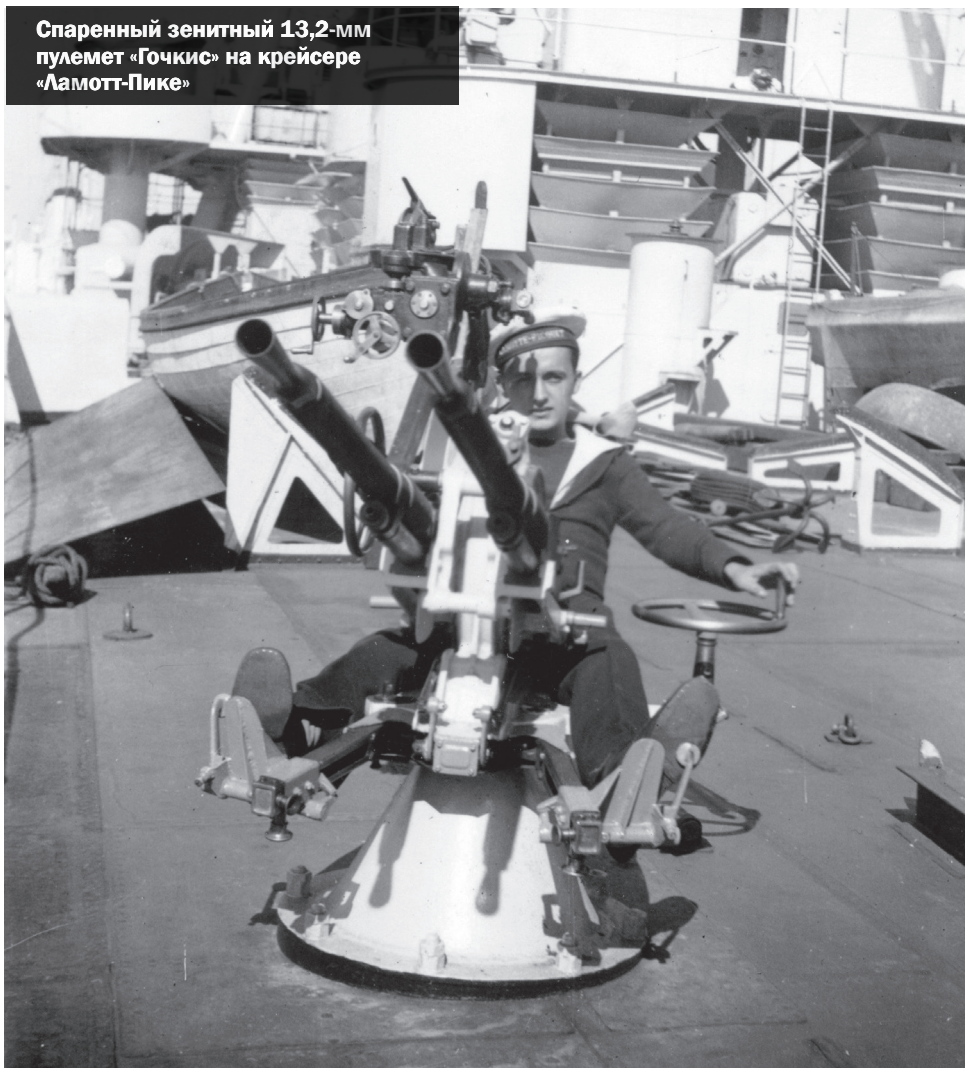
Duguay-Trouin May 1940



(© John Jordan 2010)

Схема размещения вооружения на крейсерах типа «Дюге Труэн» (схема из книги Дж.Джордана)

Спаренный зенитный 13,2-мм пулемет «Гочкис» на крейсере «Ламонт-Пике»

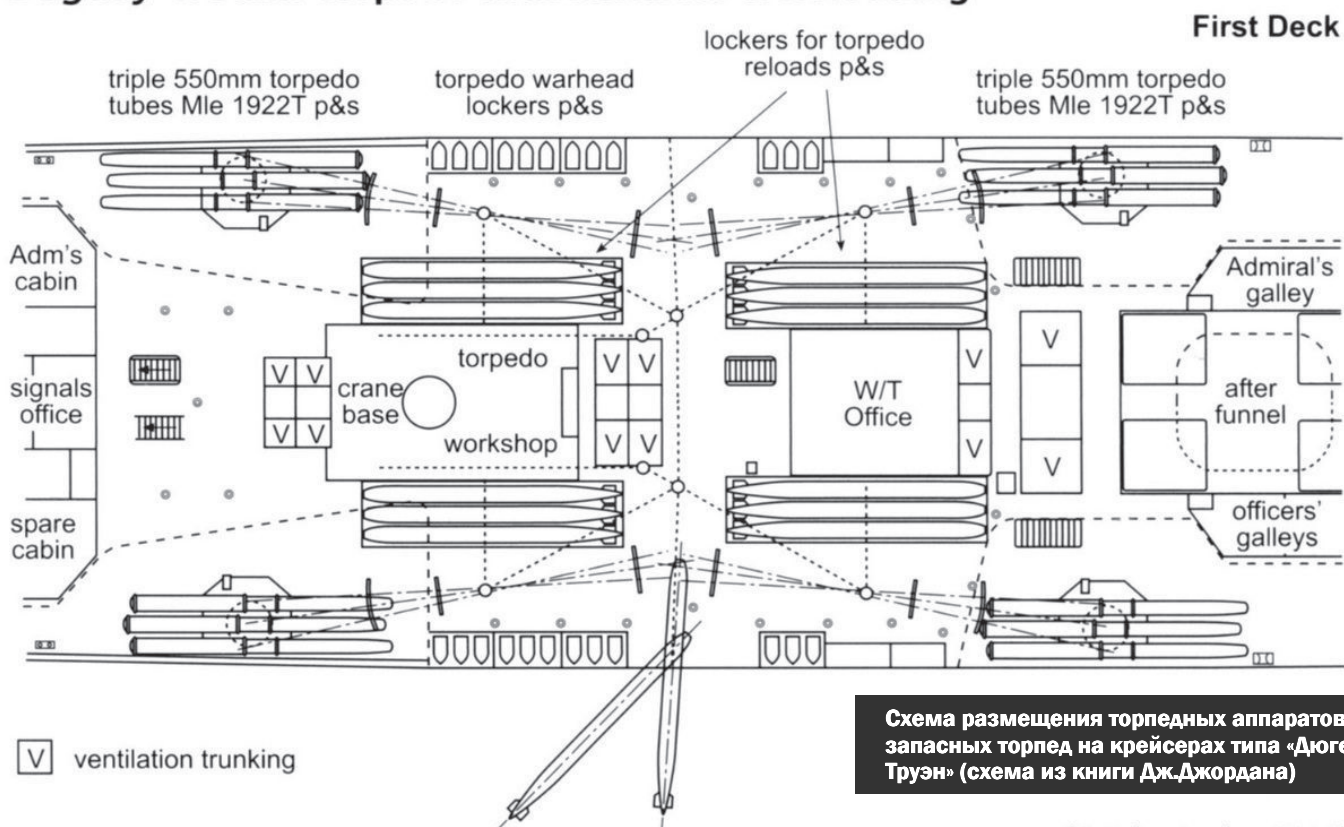


сера типа «Дюге Труэн» не были исключением, хотя в 1943 году количество торпедных аппаратов на головном корабле было сокращено вдвое.

К моменту ввода в строй крейсера получили по четыре трёхтрубных 550-мм торпедных аппарата типа 1922Т. Их установка на крейсера имела определенную особенность, как пишет С.Патянин: «... в силу своей конструкции...»: левобортные были направлены в сторону кормы, правобортные – в нос. Торпедные аппараты использовали торпеды типа 1923D, которые имели вес 2 068 кг и несли 310 кг TNT. Дальность хода таких торпед составляла 6 000 м при скорости 43 узла, 14 000 м при скорости 35 узлов и 20 000 м при скорости 29 узлов (по данным Дж.Кэмбелла). Видимо, понимая значение внезапного мощного торпедного удара, из 24 торпед, которые составляли боекомплект крейсера, 12 хранились непосредственно в аппаратах, а ещё 4 – в специальных контейнерах на верхней палубе. Как видим, вопросы быстрой перезарядки беспокоили не только японских моряков, которые разработали для своих кораблей целую систему быстрой перезарядки и контейнера для хранения торпед. Однако такое размещение представляло серьезную опасность для самого корабля-носителя, не зря американцы совсем убрали торпедное оружие со своих кораблей, но французы, видимо, мыслили иначе. В любом случае французы не испытали на себе, что такое взрыв торпед на борту крейсера, и даже имели возможность применить свое торпедное вооружение: в бою при Ко-Чанге крейсер «Ламонт-Пике» использовал шесть торпед против кораблей противника, но безрезультатно (хотя официальные историки приписывают ему одно торпедное попадание).

Управление огнём главного калибра

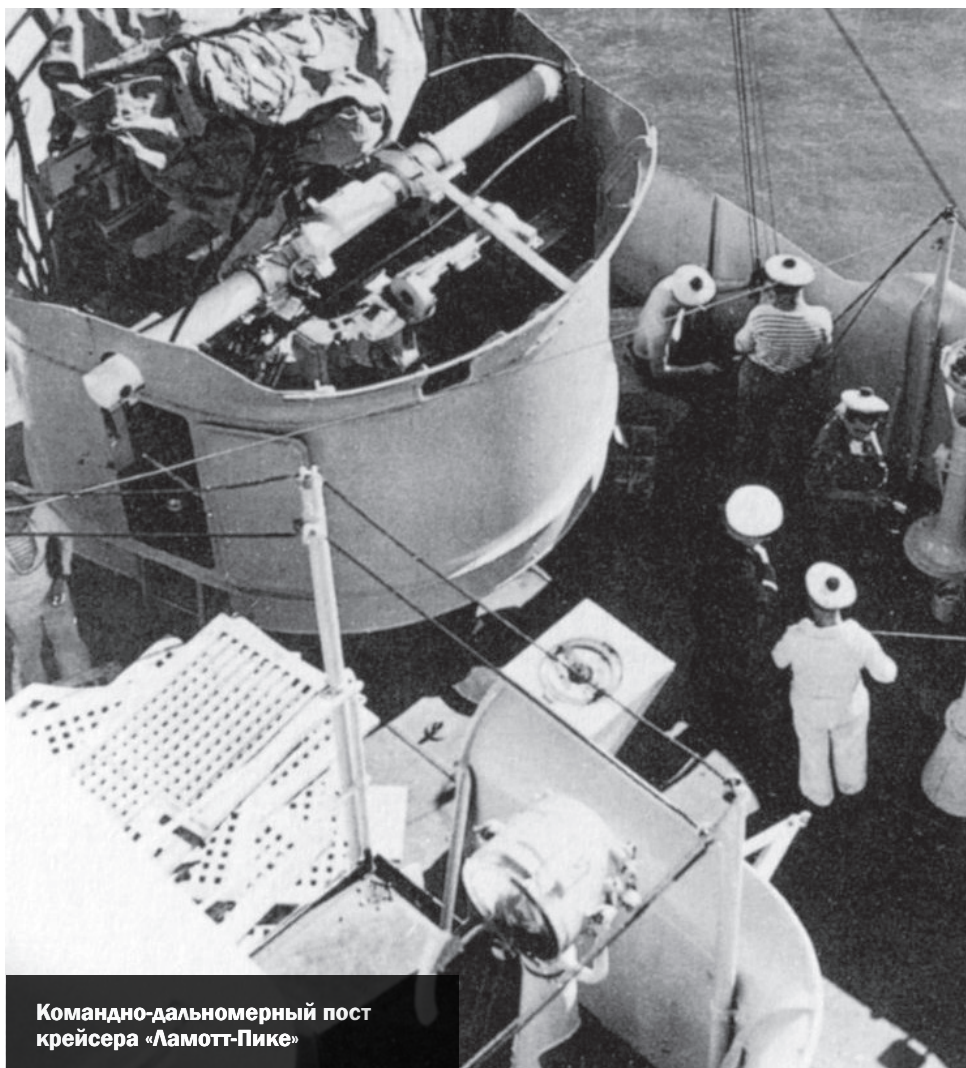
Duguay-Trouin: Torpedo Maintenance & Reloading



новых французских крейсеров было на уровне «достижений» Великой войны – главный КДП на треногой фок-мачте высотой 26 метров (над ВЛ). КДП комплектовался 4-метровым дальномером совмещающего типа и 3-метровым стереоскопическим дальномером «Цейса», в качестве резервных имелось ещё три поста с 4-метровыми дальномерами (один на боевой рубке и два по бортам в районе спардека), причём практически не защищённые. Первая РЛС обнаружения надводных целей (типа SF-1) была установлена на крейсера только в феврале 1944 года, а РЛС обнаружения воздушных целей (типа SA-2) только в ходе послевоенной модернизации 1945-1947 годов.

Итак, подведем итоги.

Французские лёгкие крейсера типа «Дюге Труэн», несмотря на рациональное размещение орудий главного калибра, получили на вооружение новые, но не самые совершенные 155-мм орудия, обладавшие низкой скорострельностью, что резко уменьшило боевые возможности новых крейсеров. И в следующих статьях нам представится случай убедиться в том, что эти, по сути, новаторские корабли оказались недовооружёнными и слабозащищёнными на фоне своих «одноклассников».



Авиация легкого крейсера средства связи и разведки



MANFUL, alexdoctor3

Решая задачу создания современного лёгкого крейсера, французские конструкторы и моряки постарались собрать в проекте всё самое современное и доказавшее свою эффективность в годы Великой войны. Нельзя сказать, что это относится ко всем техническим решениям, которые были закреплены в проекте «Дюге Труэн», так как отсутствие бронирования как раз не вписывается в данную концепцию, но попытка была сделана. Лёгкий крейсер получил турбинную энергетическую установку, мощное артиллерийское вооружение по схеме, которая в дальнейшем была применена в мировом кораблестроении, мощное торпедное вооружение. Крейсера типа «Дюге Труэн» получили ещё один современный тип вооружения – корабельные самолёты.

Конечно, сейчас можно сказать, что по большому счёту корабельные самолёты и гидросамолёты в годы Второй мировой войны не отличались большой эффективностью. Особенно после того, как радиолокационные станции достигли требуемого уровня развития, а количество авианосцев и гидроавианосцев (и соответственно самолётов, которые они несли) в боевых оперативных соединениях позволило решать большинство задач в морских операциях. Военная история знает много случаев, когда корабельные самолёты, находясь на катапультных, мешали стрельбе или становились источником пожаров для кораблей-носителей. Но, во-первых, не всем морским державам удалось обеспечить операции своих флотов авианосной поддержкой, даже США и Японии это было не по силам, а во-вторых, при действии отдельных групп кораблей или в условиях одиночного плавания корабельные самолёты оказались очень полезными.

Для «Дюге Труэн», возможно, сыграл свою роль и тот факт, что Франция в начале XX века достигла больших успехов в развитии авиации, став для многих держав настоящей школой пилотов. При этом развитие авиации и использование летательных аппаратов началось задолго до принятия на вооружение гидропланов и летающих лодок. Если вспомнить, то аэростаты и воздушные змеи, которые не требовали дополнительного оборудования и специальной площадки, не занимали много места на кораблях, применялись во многих странах, в том числе и во Франции, вплоть до конца Первой мировой войны.

Более того, первые образцы аэропланов, взлетающих с воды, создали в 1910–1911 годах практически одновременно в России, во Франции и в США. Эти гидропланы представляли собой сухопутные аэропланы, поставленные на поплавки, и большая часть из них была далека от совершенства. Возможно, символично, но первым, кто взлетел с воды, пролетел 500 метров (по другим данным – 800 м) на высоте 2 метра и смог посадить его на воду был французский инженер Анри Фабр.

Примерно с 1912 года в мире началось бурное развитие гидроавиации, в которой военные моряки увидели большой потенциал: ведение разведки и средство борьбы с кораблями противника. На гидросамолёты (гидропланы, как их часто называли) начали устанавливать пулемётное и пушечное вооружение, а на отдельные модели – бомбовое и торпедное вооружение. Перед началом Первой мировой войны ведущие морские державы уже обладали необходимым техническим



Легкий крейсер «Ламотт-Пике» на рейде Тулона в 1929 году



Французский эсминец с планером для разведки целей

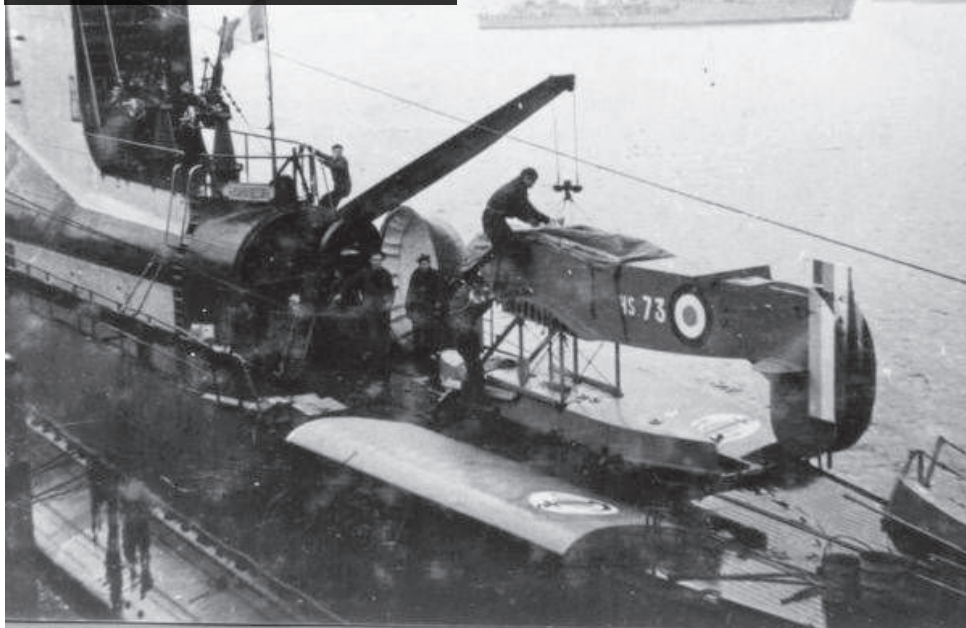


Французский гидроавианосец «Ла Фудр»



Гидроавианосец «Коммандант Тест» был самым крупным в Европе в свое время

Погрузка гидросамолета МВ-411 в ангар подводной лодки «Сюркуф»



Гидросамолет на катапульте британского крейсера «Энтерпрайз» (тип «Эмеральд»)



МВ-35 – первый гидросамолет для подводной лодки «Сюркуф»



был свой гидроавианосец – «Коммандант Тест», считавшийся самым крупным в Европе.

За решением проблемы базирования гидросамолётов на специальных кораблях принялись решать задачу базирования гидросамолётов (или самолётов) непосредственно на крупных кораблях, начав с линкоров и крейсеров, и её решили в короткие сроки. В итоге 14 ноября 1910 года американский пилот Ю.Эли впервые взлетел на аэроплане «Кертисс» с площадки, установленной в носовой части крейсера «Бирмингем» (тип «Честер»). 12 ноября 1912 года в США лейтенант Т.Эллисон совершил первый успешный взлёт при помощи пневматической катапульты, установленной на угольной барже на полигоне Аннаполис, а в ноябре 1915 года первый удачный взлёт с корабля при помощи катапульты с линкора «Северная Каролина».

После окончания Первой мировой войны гидроавиация получила новый толчок в развитии. Гидроавиацию начали применять в пассажирских перелётах через океан, а также при создании новых вооружений, необходимых для флота. Появились даже первые подводные лодки, которые могли нести авиационное вооружение. Особенно широко этим занимались Япония, Великобритания, Германия и Франция. Например, уникальная французская крейсерская подводная лодка «Сюркуф» несла не только два 203-мм орудия, но и один складной гидросамолёт «Бессон» МВ.411 в ангаре. Причём, как вы увидите далее, мы не зря вспомнили «Сюркуф», так как он имеет определённую связь с французскими крейсерами, которым посвящен выпуск журнала.

В этих условиях вопрос оснащения гидросамолётами крейсеров был решён – считалось, что самолёт позволит увеличить зону разведки, которую будет обеспечивать лёгкий крейсер в интересах эскадры, и в этих суждениях был определённый смысл. К примеру, именно бортовые самолёты тяжёлых крейсеров «Тоне» и «Чикума» осуществляли разведку Перл-Харбор в составе соединения адмирала Нагумо, тем самым обеспечив успех японских авианосцев.

Что касается лёгких крейсеров в начале 20-х годов XX века, то можно вспомнить, что британский «Эмеральд» был оснащён катапультой и нёс один гидросамолёт, передав эту «традицию» всем последующим лёгким крейсерам Британии; а американская «Омаха» имела две катапульты и два гидросамолёта. В то же время немецкий «Эмден», испанский «Альмиранте Сервера» и японский «Сендай» вступили в строй без авиационного вооружения. Но уже в ходе модернизаций в 1933-1935 годах все японские крейсера этого типа были оснащены катапультами и получили гидросамолёт, а немцы стали монтировать авиационное вооружение на лёгких крейсерах, начиная с кораблей типа «Кенигсберг» (1 катапульты, 2 гидросамолёта).

Более того, в двадцатые-тридцатые годы прошлого века старались не только проектировать крупные корабли, несущие на борту гидросамолёты, но и модернизировать старые линкоры и крейсера для обеспечения таких возможностей. Так «Дюнкерк» и «Страсбург» впервые среди «капитальных кораблей» французского флота получили авиационное вооружение уже на стадии проектирования, а при модернизации линкора «Лоррен» пошли ещё дальше – с него сняли сред-

Линкор «Страсбург» получил корабельную катапульту еще на этапе своего проектирования



ную башню главного калибра (2-340-мм/45 орудия) и оборудовали ангар на 4 гидросамолёта, а поверх него установили 23-метровую катапульту. В этих условиях новые лёгкие крейсера типа «Дюге Труэн» просто не могли не получить авиационного вооружения, и они его получили, хотя и с определёнными трудностями.

Первым гидросамолётом на борту французских крейсеров стал корректировщик «Бессон» MB-35. Это был двухместный двухпоплавковый моноплан, спроектированный М.Бессоном специально для французской подводной лодки «Сюркуф».

Конструкция его была максимально облегчена – самолёт не имел вооружения и бронирования, а двигатель к нему подбирали с наименьшей массой (мощность 120 л.с.). Размах крыльев у самолёта составлял 9,82 м, масса пустого – 540 кг (максимальная взлётная – 765 кг). Его компактный двигатель позволял развивать максимальную скорость 165 км/ч (крейсерская – 130 км/ч) и обеспечивал практическую дальность в 300 км (потолок – 4 800 метров). MB-35 конструировался таким образом, чтобы его можно было хранить в разобранном виде в специальном наружном ангаре цилиндрической формы на подводной лодке. Его киль и руль направления были перемещены под фюзеляж для большего удобства при транспортировке.

Однако к моменту создания самолёт уже устарел, для «Сюркуфа» требовался более совершенный аппарат, и М.Бессон разработал MB-411, а два выпущенных в 1926-1927 годах прототипа MB-35 флот купил для строящихся крейсеров.

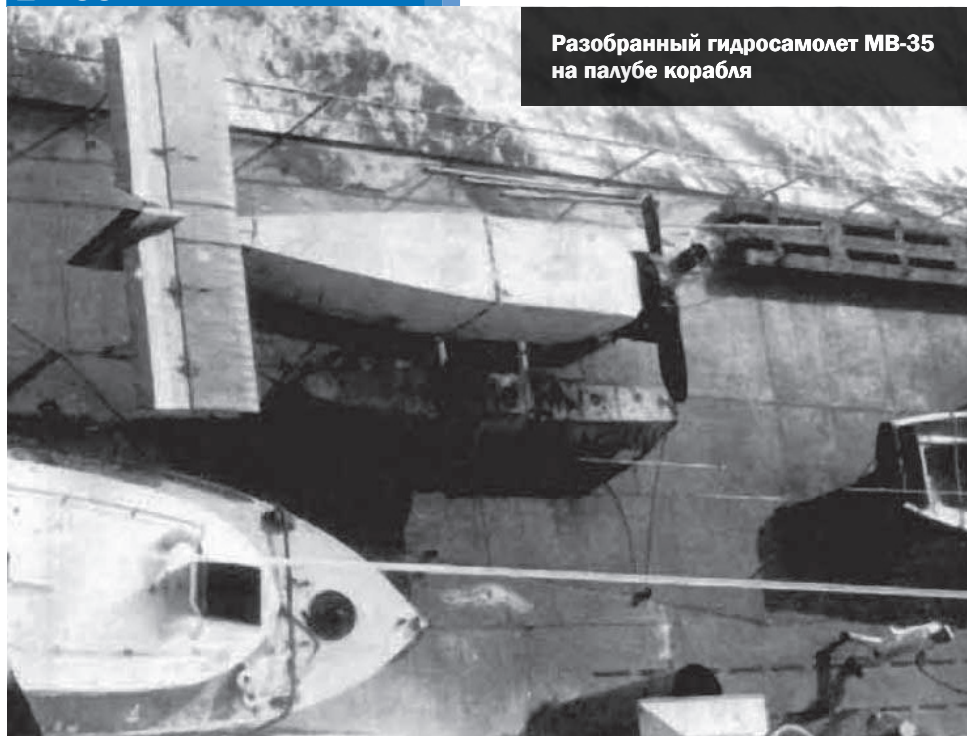
Нам не удалось найти данных о том, каким образом французы планировали оснастить три новых крейсера двумя самолётами MB-35, но это в итоге и не понадобилось. В конце 1927 - начале 1928 года гидросамолёт «Бессон» MB-35 был заменён новым аппаратом – гидросамолётом

Гидросамолет MB-35 не имел вооружения



Легкий крейсер «Примог» с катапультой на корме и краном для гидросамолетов





Разобранный гидросамолет MB-35 на палубе корабля



Летающая лодка FBA-17 заменила гидросамолеты MB-35 на борту французских крейсеров



Многоцелевая летающая лодка FBA-17 в полете

лётom FBA-17. Причиной замены явилось то, что «Бессон» MB-35 из-за лёгкости конструкции был очень зависимым от состояния моря. На крейсере «Примог» замена была произведена сразу, а на двух остальных крейсерах только после установки катапульт.

Гидросамолёт (летающая лодка) FBA-17 был разработан в 1923 году для несения службы на кораблях французского флота. Для своего времени это был вполне боеспособный самолёт, предназначавшийся для ведения разведки и прибрежного патрулирования. Он представлял собой однодвигательный биплан с крыльями разного размаха (размах крыла – 12,87 м). Деревянный корпус с отличными обводами был обшит фанерой, единственный киль и руль направления были построены как единое целое с корпусом. Эта летающая лодка была тяжелее MB-35 – масса пустого составляла 850 кг (максимальная взлётная – 1 125 кг), но с учётом того, что её планировали использовать с крейсеров, это было не критично. Первоначальной силовой установкой являлся двигатель «Испано-Сюиза» 8Aa мощностью 150 л.с., но большинство серийных самолётов были оснащены двигателями «Испано-Сюиза» 8Ac мощностью 180 л.с. или двигателем 8Ad. Этот двигатель обеспечивал летающей лодке максимальную скорость полета 150 км/ч (крейсерская – 122 км/ч) и дальность до 360 км (потолок – 3 000 метров).

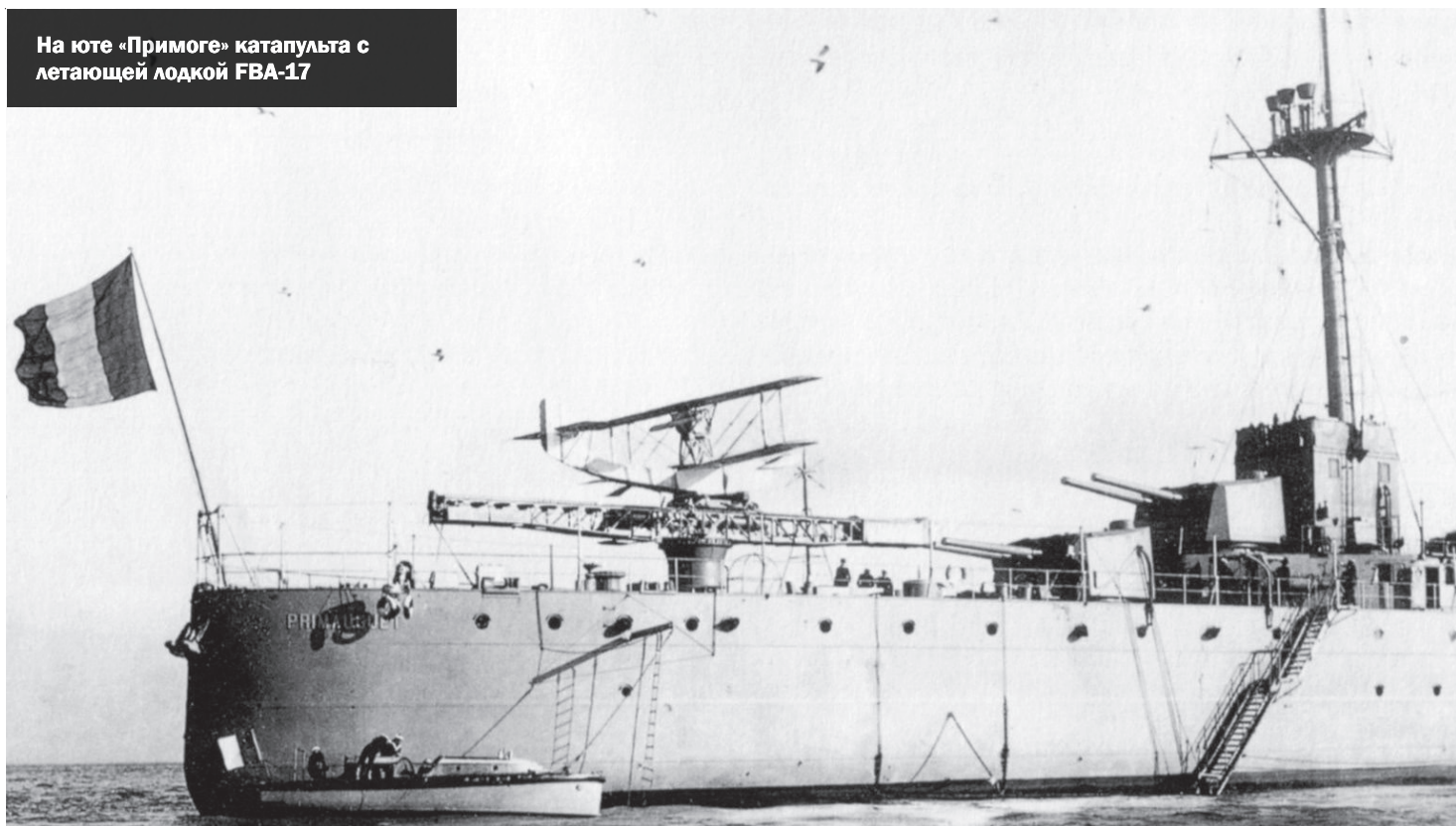
Всего было выпущено 230 единиц с 11 различными модификациями, то есть их вполне хватило на крейсера типа «Дюге Труэн» и не только – вошедшие в строй через два года за ним два тяжёлых крейсера типа «Дюкен» также первоначально имели такие гидросамолёты. Всего для крейсеров ВМС Франции были изготовлено 10 экземпляров, специально предназначенных для взлёта с катапульт (модификация FBA-17 HL2). Однако гидросамолёты этого типа не задержались надолго на «Дюге Труэн» и его сестер-шипках.

В середине 1935 года гидросамолёты FBA-17 были сняты с вооружения, им на замену пришли летающая лодка CAMS-37 и гидросамолёт «Гурду-Лесёр» GL-810.

И CAMS-37, и GL-810 оказались слишком тяжёлыми для лёгких крейсеров, катапульты которых были рассчитаны на самолёты с максимальным взлётным весом до 2 тонн. Для справки, многоцелевая летающая лодка CAMS-37 имела максимальный взлётный вес 3 000 кг (пустой самолёт – 2 170 кг). Это не мешало её базированию на крейсере «Турвиль», линкоре «Эдгар Кине» и авианосце «Беарн», однако для катапульты лёгкого крейсера такой самолёт не подходил. Разведывательный самолёт «Гурду-Лесёр» GL-810 с нормальной массой 2 290 кг (пустой – 1 670 кг) уже мог использоваться с лёгких крейсеров типа «Ла Галлисоньер» и линкоров типа «Дюнкерк», но на «Дюге Труэне» не прижился.

В 1930 году был объявлен конкурс на разработку нового лёгкого бортового гидросамолёта. В выдвинутом флотом техническом задании указывалось, что машина должна быть двухместной, иметь небольшие габаритные размеры, складывающееся крыло, обеспечивать простоту эксплуатации и возможность ремонта в условиях автономного плавания корабля-носителя. Катапультный старт накладывал ограничения на минимальную скорость полета – не более 83 км/ч, в то же время максимальная скорость должна

На юте «Примого» катапульта с летающей лодкой FBA-17



была составлять не менее 140 км/ч. По итогам конкурса победителями были признаны сразу два прототипа – «Гурду-Лесёр» GL-830 и «Потэ-45». После доработки они поступили на вооружение под обозначениями GL-832 и «Потэ-452».

«Гурду-Лесёр» GL-832Ну являлся двухместным поплавковым монопланом смешанной конструкции (переднюю часть фюзеляжа обшивали дюралем, заднюю – полотном), оснащенный 9-цилиндровым звездообразным мотором воздушного охлаждения «Испано-Сюиза» 9Qb мощностью 230 л.с. Он мог держаться в воздухе до 4 часов, дальность полёта достигала 550 км, вооружение состояло из одного 7,7-мм пулемёта «Виккерс» на турели. При этом он был достаточно лёгким, всего 1 695 кг нормальная взлётная масса (масса пустого самолёта – 1 110 кг), то есть соответствовал мощности катапульты крейсера.

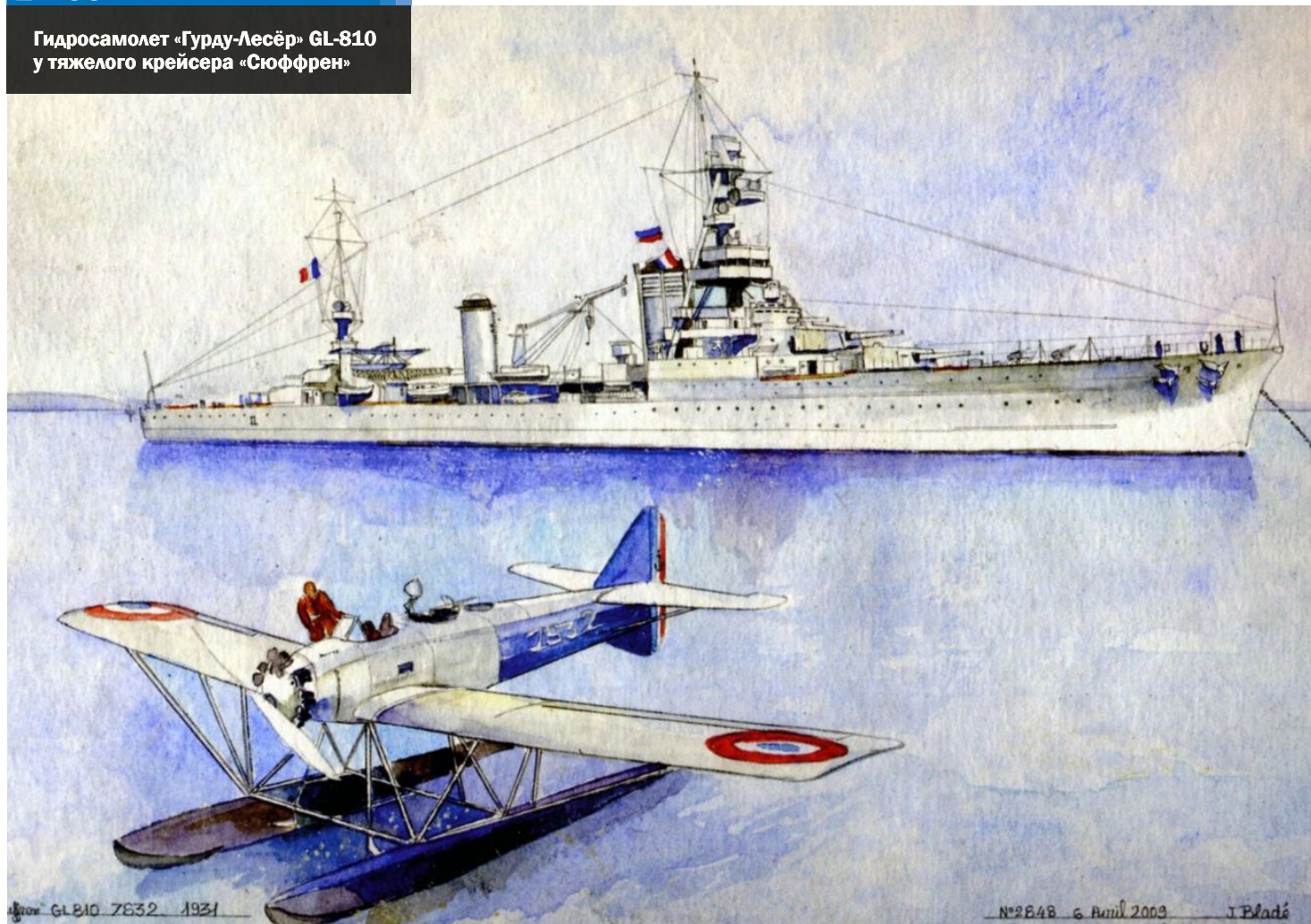
Гидросамолет-разведчик «Гурду-Лесёр» GL-832



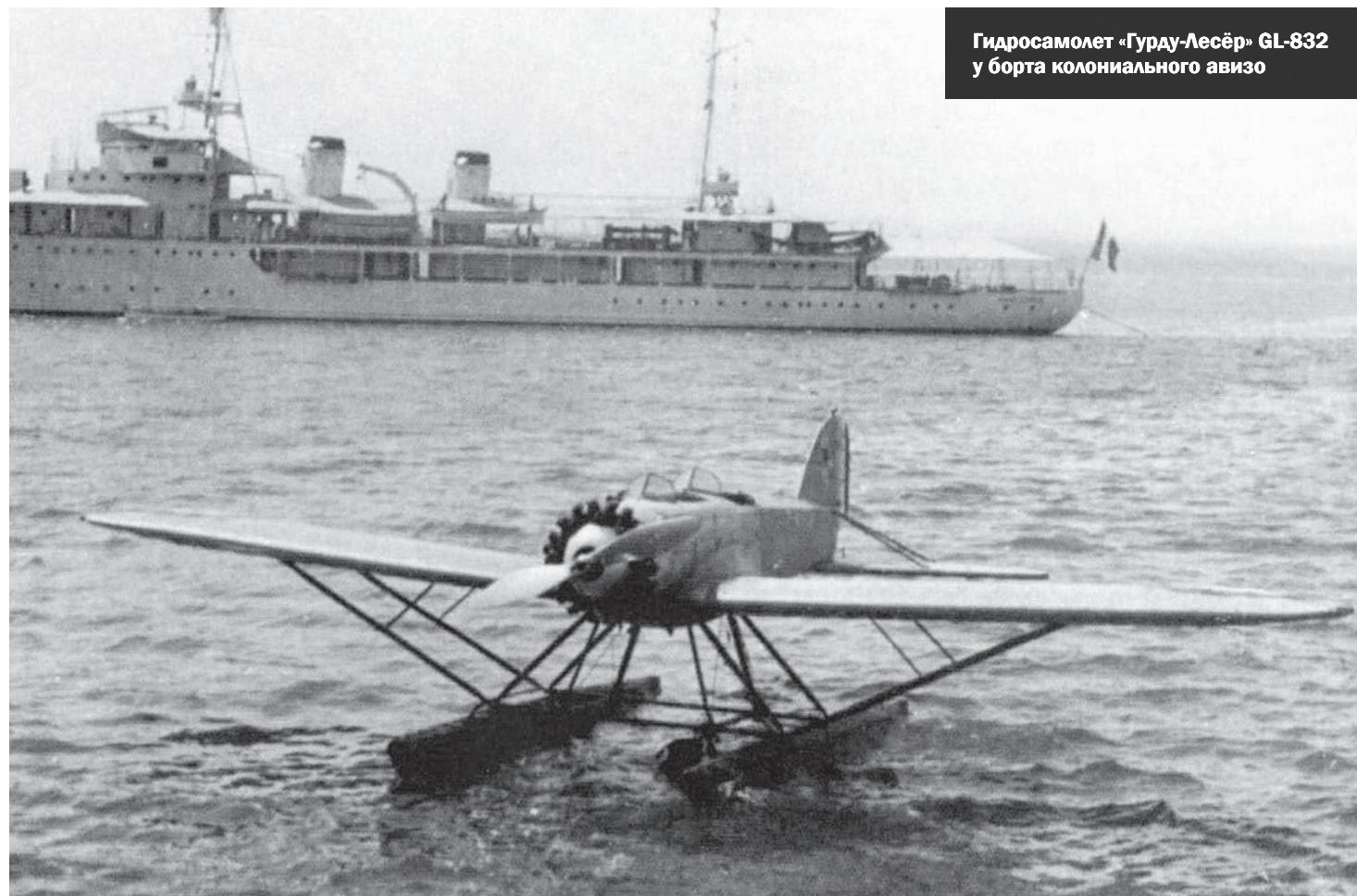
Многоцелевая летающая лодка CAMS-37 оказалась слишком тяжелой для легких крейсеров ВМС Франции



Гидросамолет «Гурду-Лесёр» GL-810
у тяжелого крейсера «Сюффрен»



Гидросамолет «Гурду-Лесёр» GL-832
у борта колониального авизо



По различным сведениям, было построено примерно 30 экземпляров GL-832 единственной модификации (НУ). С 1935 года они базировались на крейсерах «Дюге Труэн», «Ламотт-Пике», «Примоге» и «Эмиль Бертэн», а также на части колониальных авизо, оставаясь на вооружении к началу Второй мировой войны. На 15 августа 1940 года в первой линии числились 8 гидросамолётов.

Летающая лодка «Потэ-452» представляла собой двухместный моноплан-парасоль с двумя поддерживающими поплавками. Самолёт имел смешанную конструкцию с широким использованием узлов и деталей из недефицитной древесины, что позволяло производить его ремонт практически на любом аэродроме. Двигатель устанавливался в передней кромке крыла. Серийные машины оснащались мотором «Испано-Сюиза» 9Qb мощностью 350 л.с. с двухлопастным металлическим винтом. Вес пустой машины достигал 1 059 кг, нормальная взлетная масса – 1 500 кг.

Максимальная скорость достигала 217 км/ч (на высоте 2 000 м), а на крейсерской скорости 170 км/ч (максимальная – 217 км/ч) самолёт мог держаться в воздухе до 5 часов (дальность 500 км). Практический потолок машины – 6 500 м при скороподъёмности 320 м/мин. Вооружение состояло из одного 7,5-мм пулемёта «Дарне», предусматривалось штатное крепление для фотокамеры.

В первую очередь этими летающими лодками оснащались корабли, входившие в Морские силы Дальнего Востока, в том числе крейсера «Дюге Труэн», «Ламотт-Пике», «Примоге», «Ла Галиссоньер» и «Жан де Вьен», а также авизо типа «Бугенвиль».

Таким образом крейсера типа «Дюге Труэн» эксплуатировали два несколько отличающихся друг от друга самолёта, причём иногда крейсера могли нести одновременно самолёты обоих типов. Но совместная эксплуатация летающей лодки «Потэ-452» с поплавковыми гидросамолётами «Гурду-Лесёр» (GL-812 на «Ла Галиссоньер» и «Жан де Вьен», GL-832 на «Примоге») вызывала значительные трудности. В первую очередь проблема была в том, что тележки для катапультного старта у этих машин имели различную конструкцию, а их замена занимала достаточно много времени. К тому же для запуска более лёгких «Потэ-452» необходимо было уменьшать мощность катапульт, так как ему требовалась «полуторатонная» катапульта, в отличие от «Гурду-Лесёр». Всё это привело к тому, что летающие лодки «Потэ-452» недолго оставались на кораблях, базирующихся в метрополии, а вот в колониях они летали до 1944 года. Например, на крейсере «Ламотт-Пике» гидросамолёты «Потэ-452» служили до конца карьеры.

Итак, к началу войны на «Дюге Труэн» и «Примоге» находилось по одному GL-832, а на «Ламотт-Пике», как мы уже говорили – два «Потэ-452». Рассмотрев несколько типов самолётов, которыми оснащались новые французские лёгкие крейсера, необходимо уточнить порядок из размещения и использования.

Как мы уже говорили, уже при проектировании было решено, что крейсер обязательно должен нести самолёт, и для его размещения на корабле приняли самое простое решение.

Проектом строящихся крейсеров предусматривался приём только одного гидросамолёта, и для его хранения было



Гидросамолет «Гурду-Лесёр» GL-832 на борту крейсера «Эмиль Бертен»



Летающая лодка-разведчик «Потэ 452»



Летающая лодка «Потэ 452» - основа авиационного вооружения крейсера «Ламотт-Пике»

определено место возле грот-мачты, по левому борту крейсера. Для подъёма самолёта (и шлюпок) и спуска его на воду предназначался 11,5 метровый кран, в дальнейшем удлиненный на 4,5 метра. То, что крейсера типа «Дюге Труэн» могли нести на борту только один гидросамолёт, являлось недостатком для выполнения задач в полном объёме, особенно в случае войны. Кроме этого, размещение авиационного оборудования оказалось весьма неудачным, что впоследствии вылилось во множественные улучшения. Первым и основным улучшением стало оборудование крейсеров катапультами и

установка ангара для самолётов.

Для обеспечения взлета гидросамолёта или его подъёма на борт краном крейсеру требовалось остановиться (или замедлить ход), что не всегда удобно, для безостановочного взлёта наиболее приемлемым является взлёт с борта корабля-носителя. Требовался простейший способ – на короткой дистанции (которую можно оборудовать на палубе носителя) разогнать гидроплан до скорости отрыва, и этот способ был найден в виде катапульты.

В авиации катапульта является по существу «стартовым ускорителем», хотя принято разделять эти два устройства:

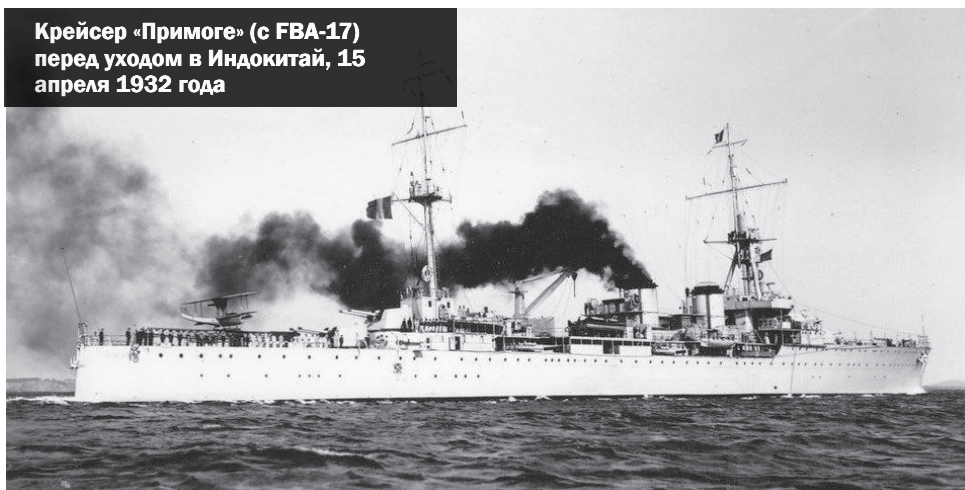
Легкий крейсер «Дюге Труэн» с гидросамолетом GL-832 на борту



Ют крейсера «Ламонт-Пике» с летающей лодкой «Потэ 452»



Крейсер «Примоге» (с FBA-17) перед уходом в Индокитай, 15 апреля 1932 года



катапультируют считают внешнее по отношению к самолёту устройство, под ускорителем понимают подвесное или встроённое устройство.

Принцип работы самолётной катапульти достаточно прост: по направляющей с ускорением движется устройство, к которому цепляется самолёт или тележка с самолётом. В конце направляющей устройство тормозится, а самолёт по инерции продолжает движение, но уже со скоростью отрыва. В качестве источника

энергии использовали силу гравитации, упругие свойства материала (стальные пружины, резиновый жгут), силу инерции, тягу вращающегося барабана, давление газа / жидкости, реактивную силу.

Офицер американского флота В.Чемберс в 1912 году создал полиспастную пневматическую катапульти, ставшую прототипом для многих остальных. Он использовал в её конструкции уже имевшиеся на боевых кораблях грузовые полиспасты и пневмоустановки для «вы-

дувания» торпед из направляющих труб торпедных аппаратов. Катапульти Чемберса представляла собой стальную ферму, её верхний продольный пояс длиной 10,7 м служил направляющей для четырёхколёсной тележки. За передний гак тележки цеплялся тяговый трос, который перебрасывался через передний блок катапульти и заводился на полиспаст с двумя группами блоков. Подвижная группа блоков стояла на штоке пневмоцилиндра. Для разгона из баллонов в цилиндр подавался сжатый воздух под давлением 140 атмосфер. В 1921 году в американских катапультах вместо сжатого воздуха был опробован пороховой заряд. Это упростило и ускорило запуск самолётов, так как отпала необходимость заранее закачивать в баллон воздух под большим давлением.

С появлением взлётной катапульти расширились не только тактические возможности бортовой авиации, но и «топология» её размещения на корабле, что позволило устанавливать её на боевых кораблях от линкоров до эсминцев. На боевых кораблях не специальной постройки было очень мало подходящего пространства. Решение искали совместно и судостроители, и разработчики катапульти. Ведь кроме катапульти требовалось найти место в лучшем случае для самолётного ангара и самолётного крана для поднятия гидроплана с воды и установки его на катапульти. На линкорах и тяжёлых крейсерах такое место чаще всего находилось на юте, где монтировались одна-две поворотные катапульти и кран. Иногда катапульти устанавливали на башне главного калибра, поворачивая её вместе с самой башней.

На лёгких крейсерах «лишнего» места меньше, и для них были разработаны более компактные раздвижные и скользящие катапульти. Разгонная ферма британской раздвижной катапульти состояла из трёх частей: из неподвижной средней, смонтированной на поворотном круге, и двух секций, выдвигавшихся перед запуском по сторонам от центральной. У скользящих катапульти тяговый трос одновременно с тележкой тянул вперёд и подвижную часть фермы, из-за чего удлинялся путь, а к скорости перемещения тележки прибавлялась скорость выдвигания фермы. Во Франции для лёгких крейсеров была принята британская выдвигная скользящая катапульти.

Несмотря на то, что по проекту лёгкие крейсера типа «Дюге Труэн» должны были обходиться краном, уже во время строительства кораблей было принято решение в качестве эксперимента разместить на крейсере «Примоге» двухсекционную раздвижную катапульти для запуска гидросамолёта MB-35. Катапульти представляла собой пневматическую систему запуска типа «Пенное» общей длиной 20,27 метров, и она была установлена на корме корабля 1 апреля 1927 года. Мощность катапульти позволяла совершать запуск гидросамолётов с максимальным весом 1 600 кг со скоростью 93 км/час. В результате успешных испытаний командованием было принято решение об установке данной катапульти на остальные два крейсера – «Дюге Труэн» и «Ламонт-Пике». Это произошло в марте-апреле 1929 года. В том же 1929 году цилиндрическая база катапульти была уменьшена с 2,5 до 1,23 м с целью уменьшения возникавших вибраций при запуске гидросамолёта.

Отсутствие ангара на крейсерах типа

«Дюге Труэн» подразумевало, что гидросамолёт FBA-17 будет размещаться на корме корабля прямо на катапульте. В 1927 году было принято решение удлинить стрелу грузового крана на 4,3 м для возможности подъёма гидросамолёта с воды и последующего его размещения на вращающийся пьедестал, находящийся сверху навесной палубы, которую установили между грот-мачтой и самим краном. Максимальная грузоподъёмность крана составляла 1 500 кг. Тем не менее вылет стрелы крана оказался недостаточным и требовал последующего улучшения. Поэтому в апреле 1932 года на крейсерах по левому борту в задней части установили новый грузовой кран с выдвигающейся стрелой с рабочим радиусом 11,5 метра. С этого момента крейсера могли нести на борту и осуществлять запуск двух гидросамолётов типа FBA-17, один из которых размещался непосредственно на катапульте, а другой на подвесной палубе. Объем топливного отсека для авиационного топлива, который размещался в корме корабля по правому борту, составлял 2 700 л. Отсек был изолирован огнеупорным материалом. Дополнительной противопожарной мерой безопасности была возможность быстрой откачки топлива из цистерн в открытое море.

После выполнения задания гидросамолёт возвращался к носителю и приводнился поблизости. Чтобы «забрать» его с воды, носителю нужно было лечь в дрейф. Гидроплан самостоятельно или с помощью буксирного катера подруливал к борту носителя напротив подъёмного устройства. Подъёмные самолётные краны устанавливались рядом с катапультной или ангаром.

Учитывая опыт строящихся новых кораблей во всем мире, крейсера типа «Дюге Труэн» постоянно модернизировались. Так после длительного ремонта во французском Бресте на крейсере «Дюге Труэн» с 1 июля 1932 года по 9 августа 1933 года была установлена кран-балка для подъёма гидросамолёта на катапульту. Такие кран-балки получили и крейсера «Ламотт-Пике» (при ремонте в Лориане 01.09.1933-15.01.1935 гг.) и «Примоге» (при ремонте в Лориане 20.03.1936-30.08.1937 гг., к тому же была изменена катапульты для использования новых гидросамолётов).

На крейсере «Дюге Труэн» с 05.03-31.05.1935 года катапульты прошла модернизацию, после которой могла использовать гидросамолёты GL-832 и «Потэ-452». Это также позволило провести ряд испытаний по запуску беспилотных самолётов.

В последующем судьба авиационного вооружения оказалась различной для всех трёх крейсеров. «Дюге Труэн» в ходе ремонта в Касабланке осенью 1943 года лишился своей катапульты и кран-балки для подъёма самолётов и в дальнейшем обходился без корабельного самолёта.

Крейсер «Ламотт-Пике», как мы уже знаем, до конца своей службы нёс два «Потэ-452», причём, по некоторым данным, в период войны Франции с Таиландом самолёты «Потэ-452» сняли с «Ламотт-Пике», и вместе с самолётами с авизо «Амираль Шарне» и «Дюмон д'Юрвиль» они составили отдельное подразделение гидроавиации флота (SHM). Руководство этим отрядом было поручено лейтенанту Гаксотте, до этого командовавшему отрядом самолётов крейсера «Ламотт-Пике». Основными задачами этого маленького подразделения являлись ведение развед-

Легкий крейсер «Жанна Д'Арк» также несла FBA-17 (23 марта 1932 года)



Катапульты крейсера «Ламотт-Пике», Гонконг, апрель 1939 года



Легкий крейсер «Дюге Труэн» на рейде Тулона без катапульты, 14 августа 1945 года



ки, поиск и определение местонахождения кораблей Таиланда. Местом базирования самолётов SHM выбрали базу Реам на берегу Сиамского залива на территории Камбоджи. С этой базы машины действовали на протяжении всего конфликта, в частности, в сражении у Ко-Чанга, во время которого эскадра капитана 1-го ранга Р.Беранже нанесла тяжёлые потери флоту Таиланда. Кстати, во время боя на «Ламотт-Пике» оставался один «Потэ-452», но он не смог взлететь для развед-

ки из-за неисправности катапульты.

Третий крейсер типа «Дюге Труэн» – «Примоге» использовал свой гидросамолёт во время патрулирования в Атлантике и впоследствии пошёл в свой последний бой в 1942 году у Касабланки с авиационным оборудованием, которое было на нем смонтировано к началу войны.

В целом можно сказать, что гидросамолёты лёгких крейсеров типа «Дюге Труэн» выполнили свои задачи, отвечая требованиям того времени.

Крейсер «Дюге Труэн»

боевая служба: от Франции до Вьетнама



Ledy_STELLA, S_Alex_D



Легкий крейсер «Дюге Труэн» в Бордо

Первую мировую войну политики помпезно называли «Войной ради окончания всех войн», однако генералы и адмиралы явно думали иначе. Ещё не успели отгреть последние залпы, как они начали готовиться к следующей войне, на стапелях после небольшой паузы начали расти корпуса новых боевых кораблей, на фоне которых даже некогда грозные линкоры типа «Куин Элизабет» казались просто «щуплыми подростками».

Разгоревшиеся в Вашингтоне споры по своей ожесточённости напоминали настоящие морские сражения, но при этом совершенно бессмысленные. Примерно столь же содержательными были средневековые диспуты на тему «Сколько чертей поместится на острие иглы». Упрямство английской делегации и напыщенные фразы адмирала Битти насчёт того, что Британия готова потратить последнюю гиней, смотрелись как дешёвая театральная постановка. Не забудьте, это была конференция стран-победительниц, так кто из них и с кем собирался воевать, если они столь ожесточённо обсуждали проблемы морских вооружений и состав своих будущих флотов? Неужели Франция опасалась, что Великобритания снова объявит ей войну и перережет атлантические коммуникации? Нет, по сути это был настоящий театр абсурда, который, как ни странно, завершился достаточно разумным компромиссом, вероятно потому, что последнее слово всё-таки принадлежало не адмиралам, а политикам и финансистам, которые лучше разбирались в экономическом состоянии своих государств. Было достигнуто соглашение об ограничении численности флотов, что

Легкий крейсер «Дюге Труэн» в 1947 году



Тяжелый крейсер «Кольбер» (тип «Сюффрен») – один из крейсеров Первой легкой дивизии



Легкий крейсер «Примоге» (1930-е годы) вместе с «Дюге Труэн» входил в Шестую дивизию крейсеров



позволило большинству стран с чистой совестью избавиться от потерявших всякую боевую ценность устаревших кораблей, освободив место для новых кораблей (в размерах имеющих лимитов и возможностей).

Не обошла такая тенденция и Францию, где, как мы знаем, в двадцатых годах XX века началось проектирование и строительство лёгких крейсеров типа «Дюге Труэн». В 1922 году на верфи в Бресте был заложен головной корабль серии, который впоследствии получил название в честь генерал-лейтенанта флота Людовика XIV – Дюге Труэна. Официально головной «Дюге Труэн» вошёл в строй флота

в конце 1926 года, однако с учетом неоднократных возвращений его на верфь для установки различного оборудования полностью боееспособным он стал к концу 1927 года, войдя, как и его сестершипы, в состав третьей лёгкой дивизии первой эскадры, базировавшейся в Бресте.

В довоенное время французское морское командование делало ставку на подготовку одиночных кораблей и в меньшей степени на подготовку кораблей в составе соединений и флотилий. Поэтому эскадренные и общеслотские манёвры проводились крайне редко, в принципе это можно понять – как всегда главную роль играли деньги. Двадцатые годы XX века

– это период качественного обновления французского флота, когда на замену бронепалубным и броненосным кораблям приходили современные лёгкие крейсера, эсминцы и линкоры. Всё это требовало средств, которые непросто было найти в стране, разорённой войной, пусть и относящейся к лагерю победителей.

По мере модернизации флота менялась и его структура, что можно заметить по дислокации новых французских крейсеров. Так к моменту их ввода в строй они составили основу Третьей лёгкой дивизии, при этом Первую и Вторую лёгкие дивизии составили тяжёлые крейсера типа «Дюкень» и «Суффрен». В после-



Крейсер «Примоге» в Индокитае

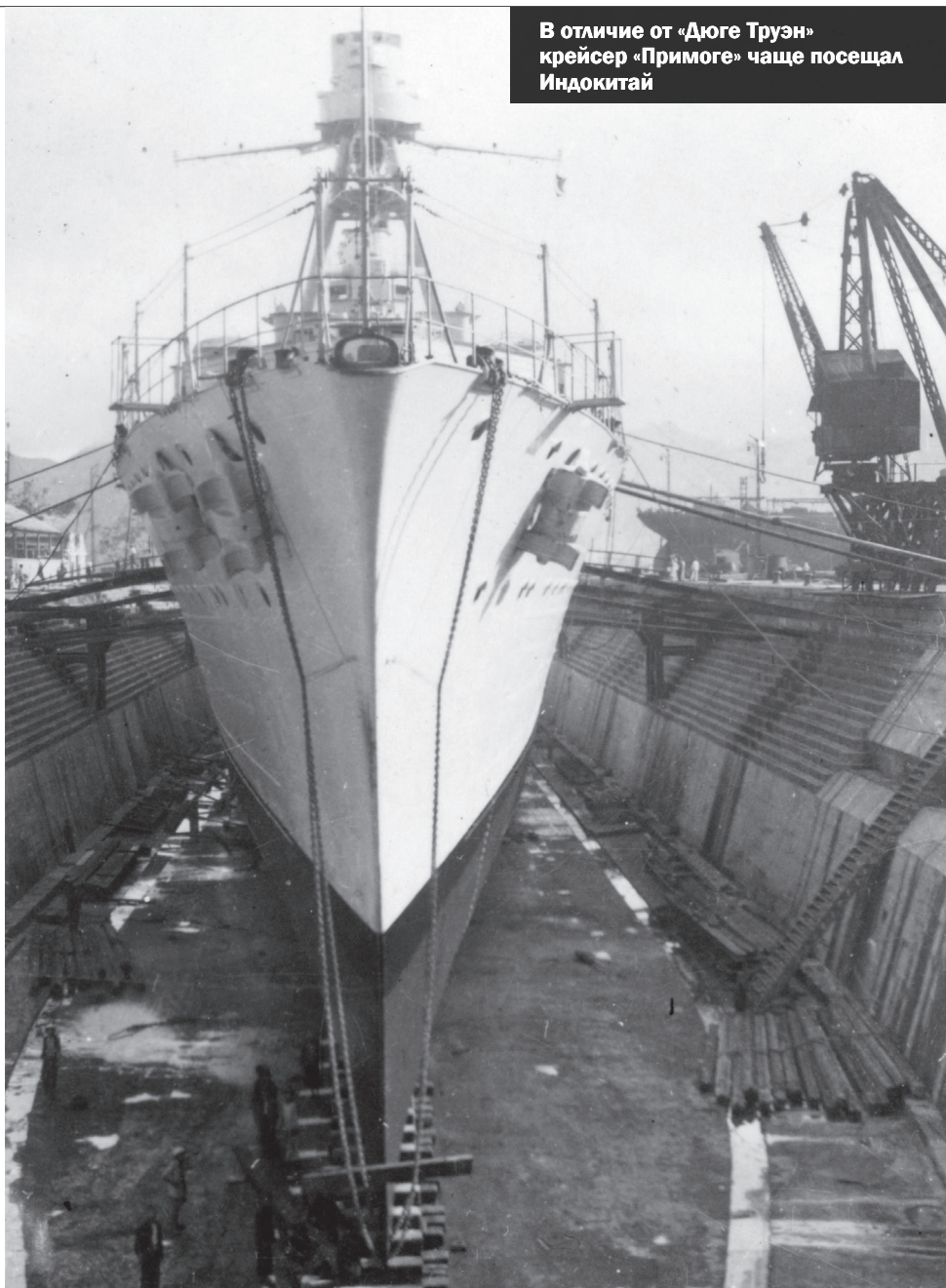
дующем Первая и Вторая лёгкие дивизии были преобразованы в дивизии крейсеров, созданы новые Третья и Четвертая дивизии крейсеров из вступивших в строй лёгких крейсеров типа «Ла Галиссоньер». Интересно, что в основном ядре французского флота к концу 30-х годов места для трёх крейсеров типа «Дюге Труэн» «не нашлось». Они к этому моменту чаще всего были флагманскими кораблями соединений или действовали обособленно, совершая визиты или дальние походы в Америку, Африку, Индокитай, Японию и страны Юго-Восточной Азии, возглавляя боевые или учебные эскадры. Так к началу Второй мировой войны все три крейсера относились к сфере ответственности Заморского командования: крейсера «Дюге Труэн» и «Примоге» составляли 6-ю дивизию крейсеров 5-й эскадры контр-адмирала Жака Моро, базировавшейся на Дакар (с июня 1939 года), а крейсер «Ламотт-Пике» вместе с тяжёлым крейсером «Сюффрен» – 5-ю дивизию крейсеров контр-адмирала Жюля Терро (Сайгон).

Весь предвоенный период крейсер «Дюге Труэн», как и его сестершипы, провёл достаточно активно, причём первый свой заграничный поход он совершил уже весной 1927 года, то есть до приведения в полностью боеготовое состояние, продемонстрировав странам Средиземного моря (Левант, Греция, Турция, Румыния), что французский флот пополнился новым кораблем, а заодно испытал механизмы в зарубежном турне. Среди манёвров и походов в Атлантику и по Средиземному морю, которые в первые годы совершил крейсер, в источниках чаще всего упоминают переход в феврале 1927 года (сразу после постройки), когда «Дюге Труэн» продемонстрировал высокую мореходность в девятибалльный шторм у берегов Португалии. Как пишет С.Патянин: «... по отзыву командира, он сохранял 18-узловой ход, тогда как находившийся рядом британский линкор «Мальборо» (тип «Айрон Дюк», полное водоизмещение 29 500 т) едва давал 5 узлов».

Несмотря на качество постройки, не удалось обойтись и без аварий: уже через два года после ввода в строй, в августе 1929 года, на крейсере произошла авария насоса, которая привела к гибели людей (3 погибло, 2 раненых). Возможно, этот факт послужил причиной для постановки крейсера на ремонт и первую модернизацию, в результате которой корабль лишился своего КДП, и была расширена палуба спардека. Кстати, в ходе всё того же ремонта, в марте 1930 года, на крейсере, находящемся в сухом доке, вспыхнул пожар, устранение последствий которого привело к тому, что «Дюге Труэн» только в сентябре 1930 года вернулся в строй.

Последующая служба крейсера перемежалась походами и визитами с небольшими ремонтами и модернизациями. К примеру, за сентябрь-декабрь 1931 года крейсер «Дюге Труэн» впервые совершил поход в Индокитай, посетив Сайгон, и вернулся в Тулон, чтобы там быть выведенным в резерв на полтора года. Только 25 августа 1933 года крейсер вновь вернулся в строй, став флагманом 2-й эскадры. Кстати, из трёх крейсеров данного типа «Примоге» за предвоенный период совершил три похода в Индокитай и обратно, в то время как «Дюге Труэн» выполнил только один такой voyage, а «Ламотт-Пике» как в 1935 году перешёл в Сайгон, так и остался там до конца своей

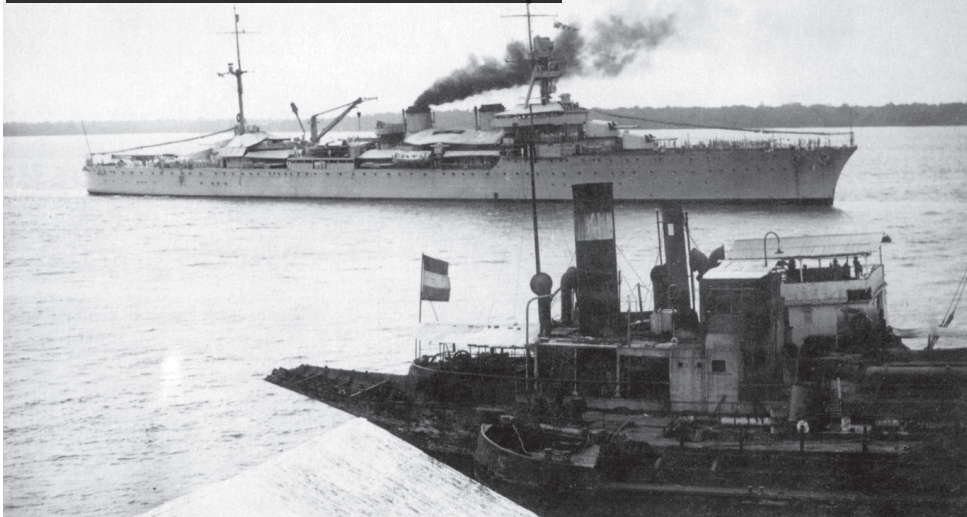
В отличие от «Дюге Труэн» крейсер «Примоге» чаще посещал Индокитай



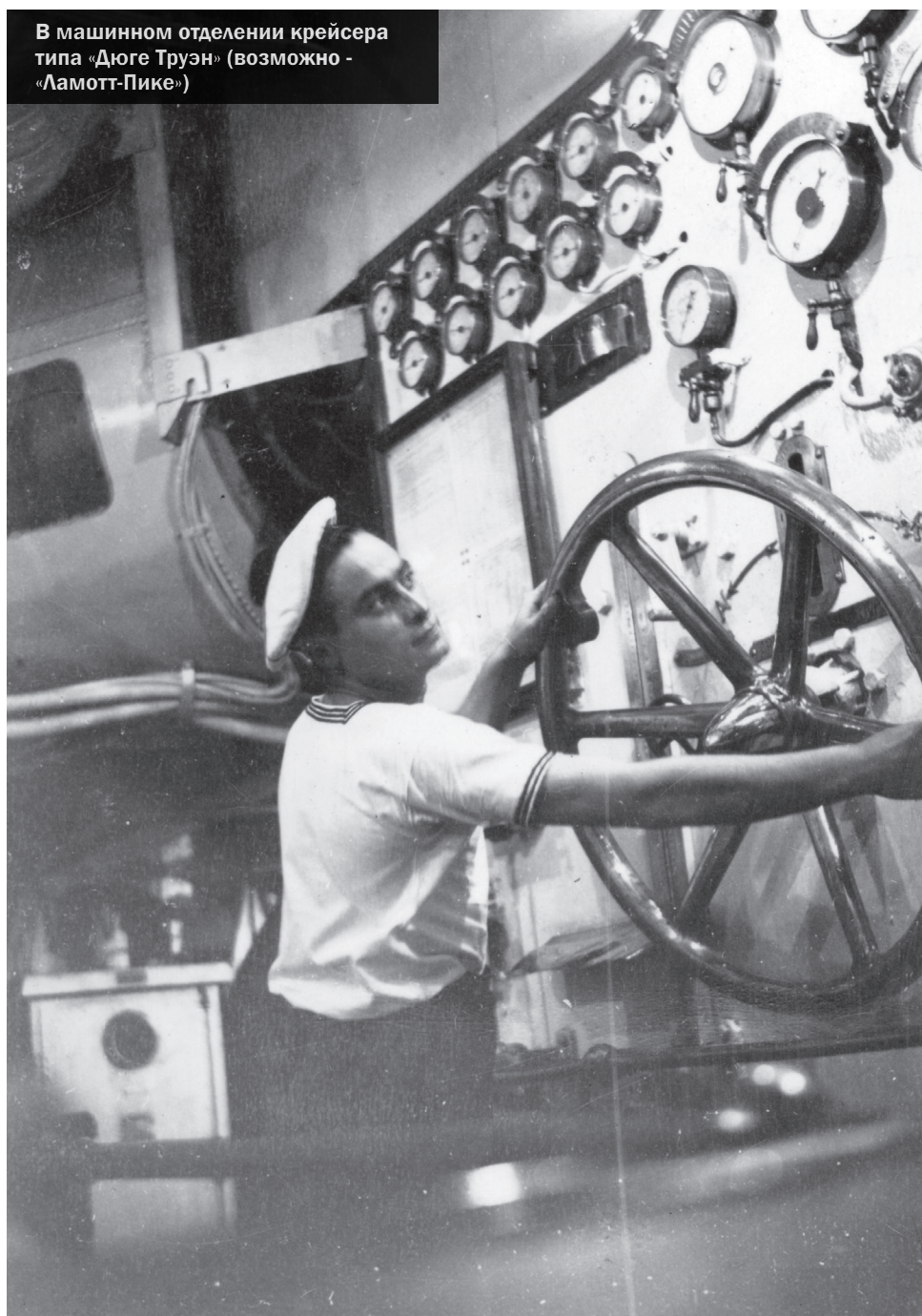
Крейсер «Дюге Труэн» в доке Бреста



Легкие крейсера типа «Дюге Труэн» часто использовались для заграничных походов – крейсер «Примоге» в Камеруне, 1932 год



В машинном отделении крейсера типа «Дюге Труэн» (возможно - «Ламотт-Пике»)



боевой карьеры.

К знаменательным событиям довоенной службы крейсеров данного типа можно отнести, к примеру, участие 3 июля 1928 года четырёх новейших крейсеров (лёгкие крейсера «Дюге Труэн», «Ламмот-Пике» и тяжёлые крейсера «Турвиль» и «Дюкен») в военно-морском смотре среди семидесяти семи кораблей в Гавре. Следующим военно-морским смотром с участием шестидесяти девяти кораблей стал парад в Алжире в мае 1930 года в честь столетия занятия его французами. Из лёгких крейсеров там присутствовали «Ламмот-Пике» и «Примоге». Зато «Дюге Труэн» принял участие в параде по случаю инспекции флота 27 июня 1935 года в заливе Дуарненес (южнее Бреста), где были собраны 58 кораблей (в том числе и «Ламмот-Пике»).

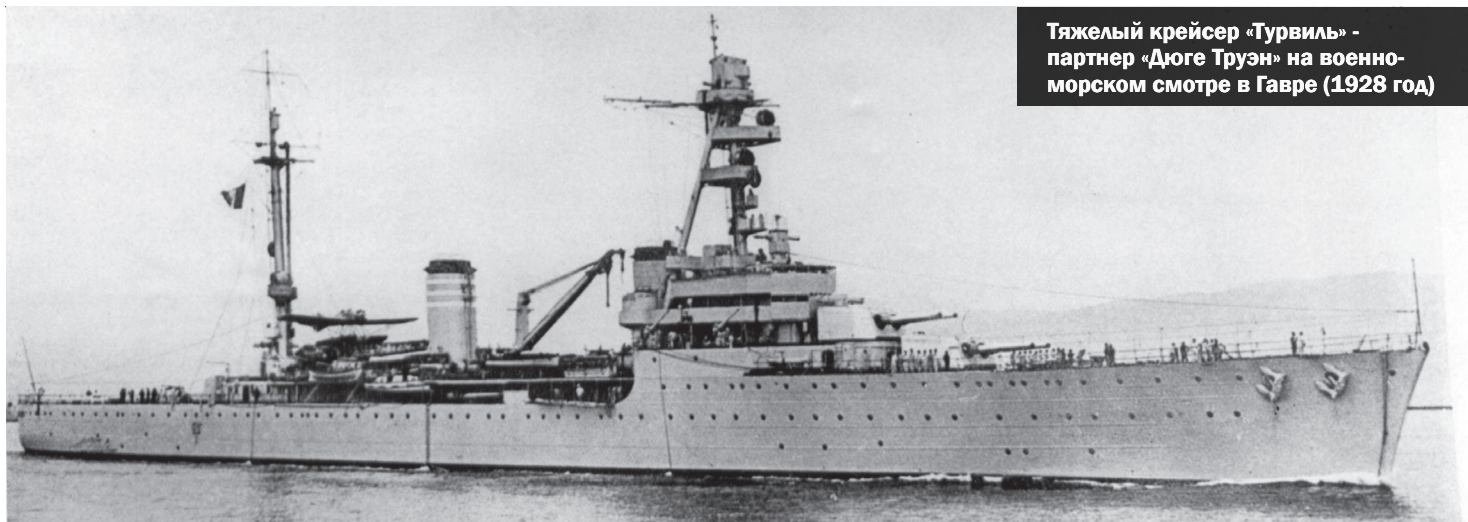
За оставшиеся до начала войны годы «Дюге Труэн» успел побывать и учебно-артиллерийским кораблем 1-й эскадры, и поучаствовать в гражданской войне в Испании (в качестве корабля «патруля нейтралитета») 1936-1937 годах. За этот же период, параллельно с боевой службой, крейсер прошёл ещё четыре модернизации (июль 1932 - август 1933 года, март-май 1935 года, сентябрь 1937 - февраль 1938 года, январь-май 1940 года), в ходе которых на нём усовершенствовали КДП и системы управления огнём, заменили зенитные пулемёты, изменили фок- и грот-мачты, усовершенствовали катапульту. Например, по состоянию на 1 сентября 1937 года крейсер «Дюге Труэн» вместе с линкорами «Курбэ», «Париж» и учебным судном «Океан» (бывший линкор «Жан Бар») составили Учебную дивизию.

К началу Второй мировой крейсер «Дюге Труэн», находившийся в строю около 12 лет, мог считаться достаточно «молодым» кораблем, как и большинство кораблей французского флота, в котором кроме пяти старых линкоров все остальные корабли вступили в строй после 1925 года.

Основной задачей флота в будущей войне, которая в конце 30-х годов уже была вполне очевидной, считалась обеспечение торгового судоходства как в Атлантике, так и в Средиземном море. Как пишут П.Офан и Ж.Мордаль в своей книге «Французский флот во Второй мировой войне»: «... Проблема максимального использования торгового судоходства обсуждалась представителями обеих стран (Англия и Франция) на встрече в Лондоне перед началом войны. Тогда обе нации ожидали иметь в качестве противника помимо германского ещё и итальянский флот; поэтому представлялось необходимым собрать все французские силы на Средиземном море для защиты сообщений с Северной Африкой.... Предполагалось, что в Атлантическом океане французские суда будут объединяться с британскими конвоями».

Как видим, как и в Первую мировую войну, Адмиралтейство Британии считало, что французский флот должен охранять Гибралтарский пролив и действовать в Средиземном море, в то время как свой флот англичане почти полностью концентрировали в Северном море против Кригсмарине.

Заявление Италии от 1 сентября, что она не предпримет никаких враждебных действий, потребовало изменения диспозиции французского флота, так как Средиземное море становилось второстепенным театром военных действий, который



Тяжелый крейсер «Турвиль» - партнер «Дюге Труэн» на военноморском смотре в Гавре (1928 год)

не представлял никаких препятствий для мореходства. Конвои, доставлявшие из Северной Африки войска на Северо-Восточный фронт и на Ближний Восток, передвигались беспрепятственно. В то же время англо-французское превосходство на море над Германией было подавляющим, тем более, что последняя не была готова к ведению морской войны.

В существенных боевых операциях корабли 5-й эскадры участия не принимали. Основной задачей, поставленной перед ней, было сопровождение в Центральной Атлантике конвоев из расположенных в Африке французских и английских колоний. Встретив начало войны на переходе из Касабланки в Дакар, крейсер «Дюге Труэн» вскоре присоединился к соединениям французских кораблей, которые патрулировали в водах Центральной Атлантики в поисках немецких рейдеров и торговых судов, а также участвовал в сопровождении конвоев с войсками.

Единственной удачной операцией для «Дюге Труэн» здесь стал перехват немецкого грузового парохода «Халле». По нашим данным, в районе к юго-западу от порта Дакар (Французский Сенегал, Западная Африка) в Атлантическом океане лёгкий крейсер «Дюге Труэн» 16 октября 1939 года обнаружил и перехватил германский пароход «Халле» (5 889 брт). Этот немецкий корабль, принадлежавший гамбургской фирме NAPAG, ранее работавший на трансатлантической линии, следовал на прорыв блокады из порта Биссау (Португальская Гвинея) в порт Лас-Пальмас (Канарские острова, Испания). Это был пароход, спущенный на воду в 1921 году, длиной 137 м (ширина 17,7 м, осадка 8,2 м), с машинами мощностью 880 л.с. и развивавший скорость 12 узлов.

Однако захватить как приз немецкий пароход не удалось – во избежание захвата германский экипаж, как только крейсер приблизился, затопил судно к юго-западу от порта Дакар (Сенегал). Немцы высадились на шлюпки, которые были обнаружены 15 и 17 октября 1939 года французскими лидерами эсминцев «Ла Фантаск» и «Ла Террибль», оперировавшими у Дакара. В некоторых источниках, видимо по этой причине, упоминается, что перехват немецкого парохода выполнили именно два французских лидера эсминцев.

Для действий в Атлантике французский флот ещё во время Гражданской войны в Испании (10 октября 1936 года) сформировал так называемое «Соединение X»,

Легкий крейсер «Дюге Труэн» в Бресте



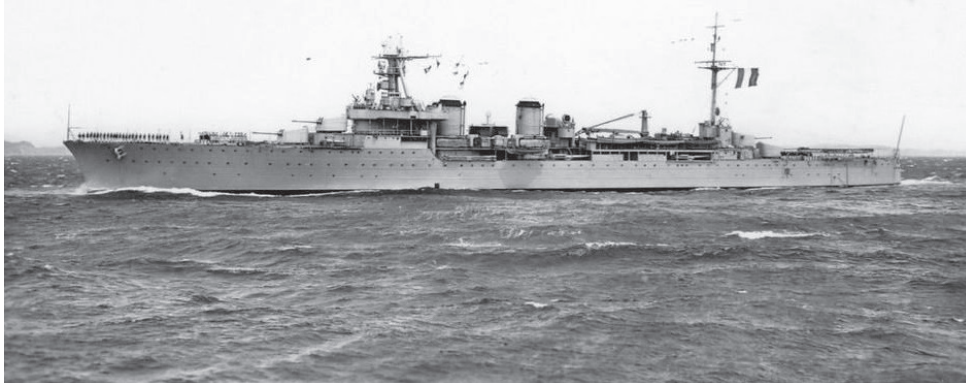
Учебное судно «Океан» (бывший линкор «Жан Бар») как и «Дюге Труэн» входил в Учебную дивизию



Немецкий пароход «Халле» - трофей, перехваченный крейсером «Дюге Труэн» в Атлантике (1939 г)



Легкий крейсер «Дюге Труэн» в начале Второй мировой действовал в Центральной Атлантике



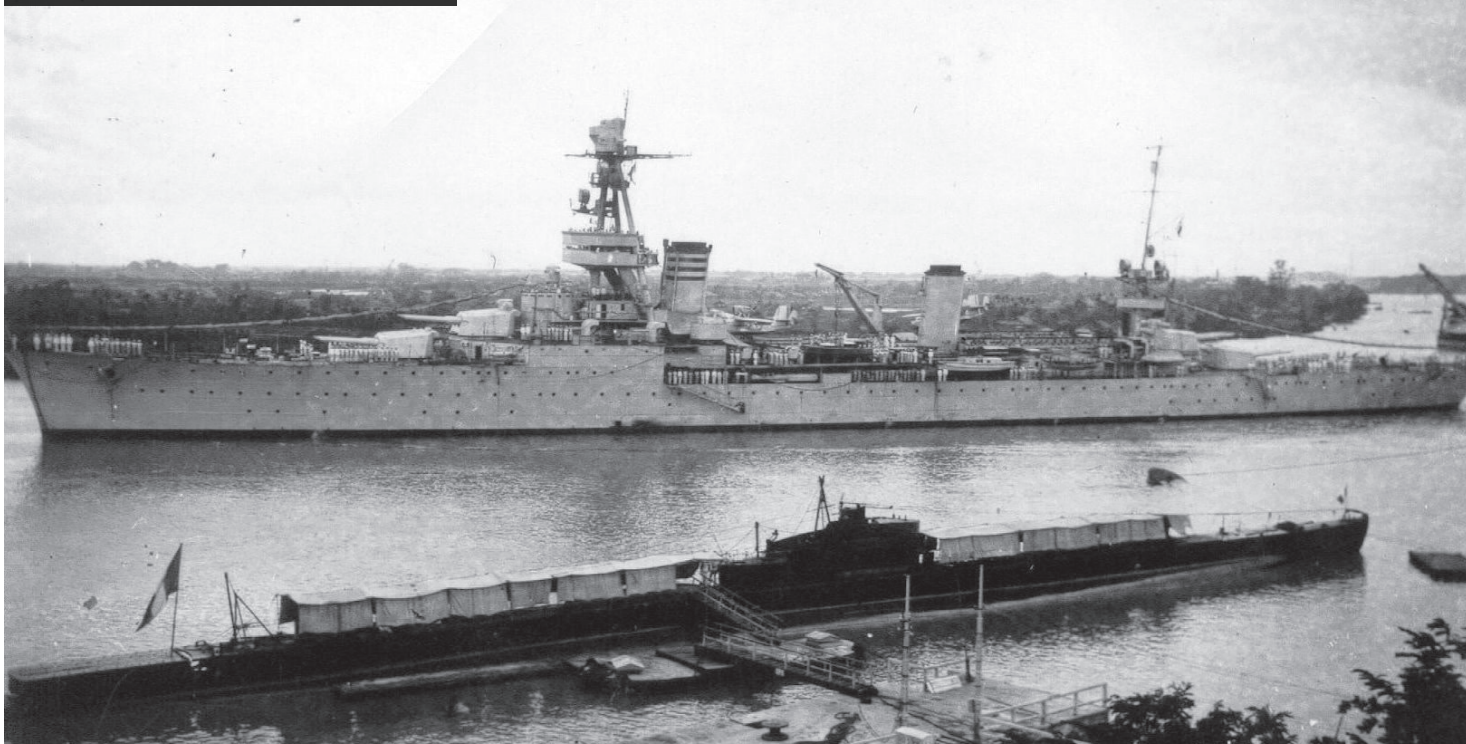
состав которого постоянно менялся, как и его задачи. К примеру, с ноября 1939 года по февраль 1940 года в него входили тяжёлые крейсера «Дюпле», «Фош», лёгкий крейсер «Эмиль Бертен», английский авианосец «Гермес», французские и английские эсминцы. Это соединение патрулировало Атлантику, сопровождало конвои, вело поиск немецких рейдеров. К весне 1940 года это соединение под командованием контр-адмирала Годфруа было передислоцировано в восточную часть Средиземного моря с базированием на Александрию. В то же время крейсер «Дюге Труэн» после патрулирования в Атлантике был придан Дивизии Леванта, а в конце мая вошёл в состав Соединения «Х», с которым и связал свою судьбу на несколько лет.

Как показали события следующих дней, такая передислокация оказалась вполне своевременной – 10 июня 1940 года Италия вступила в войну на стороне Германии, и обеспечение безопасности англо-французских коммуникаций в Средиземном море стало главной задачей для флота союзников. Уже 11 июня «Дюге Труэн» в составе Соединения «Х» (3 тяжёлых и 1 лёгкий крейсер, 3 ЭМ) вышел к Додеканезским островам для удара по коммуникациям противника, однако итальянские суда не были обнаружены, и корабли эскадры вернулись в Александрию. Следующим выходом в море для «Дюге Труэн» стал поход 21-22 июня, когда он вместе с крейсером «Сюффрен» и тремя британскими эсминцами провел поиск в районе Тобрука. Этот поход оказался также безрезультатным. А уже на следующий день всё британско-французское сотрудничество практически рухнуло, так как ещё 22 июня 1940 года Франция капитулировала перед Германией и подписала перемирие. Последующие события достаточно хорошо и подробно описаны как в мемуарах исторических деятелей, так и в исторических исследованиях, поэтому здесь остановимся на

Тяжелый крейсер «Дюкень» - флагман французского Соединения «Х»



Тяжелый крейсер «Сюффрен» - соратник «Дюге Труэн» по рейду к Тобруку (1940 год)



отдельных моментах, которые касаются непосредственно корабля, которому посвящён выпуск журнала.

Согласно 8-й статье перемирия: «... Французский флот, за исключением той его части, что необходима для поддержания интересов страны в её колониях, должен быть собран в определённых портах, демобилизован и разоружён под наблюдением Германии и Италии. Этими портами будут те, где флот базировался и в мирное время. Правительство Германии формально и торжественно заверяет французское правительство, что не имеет намерения формулировать притязания в отношении флота до окончательного заключения мира...». В соответствии с условиями перемирия приказ Главкома ВМС Франции адмирала Дарлана от 24 июня предписывал:

«1. Демобилизованные корабли остаются французскими, с французскими флагами, с сокращёнными экипажами в портах метрополии или колониях.

2.... Подготовиться к уничтожению кораблей с целью предотвращения их захвата и последующего использования противником или любой иностранной державой.

3. Если комиссия по перемирию как-нибудь иначе станет трактовать пункт 1, изложенный выше, то в этом случае корабль без какого-либо особого приказа должен уйти в США или затопиться, если он не сможет иначе избежать захвата противником. Ни при каких обстоятельствах нельзя допустить попадания кораблей в руки врага неповреждёнными.

4. Корабли, укрывшиеся в портах других государств, не должны участвовать в войне против Германии или Италии без приказа главнокомандующего ВМФ».

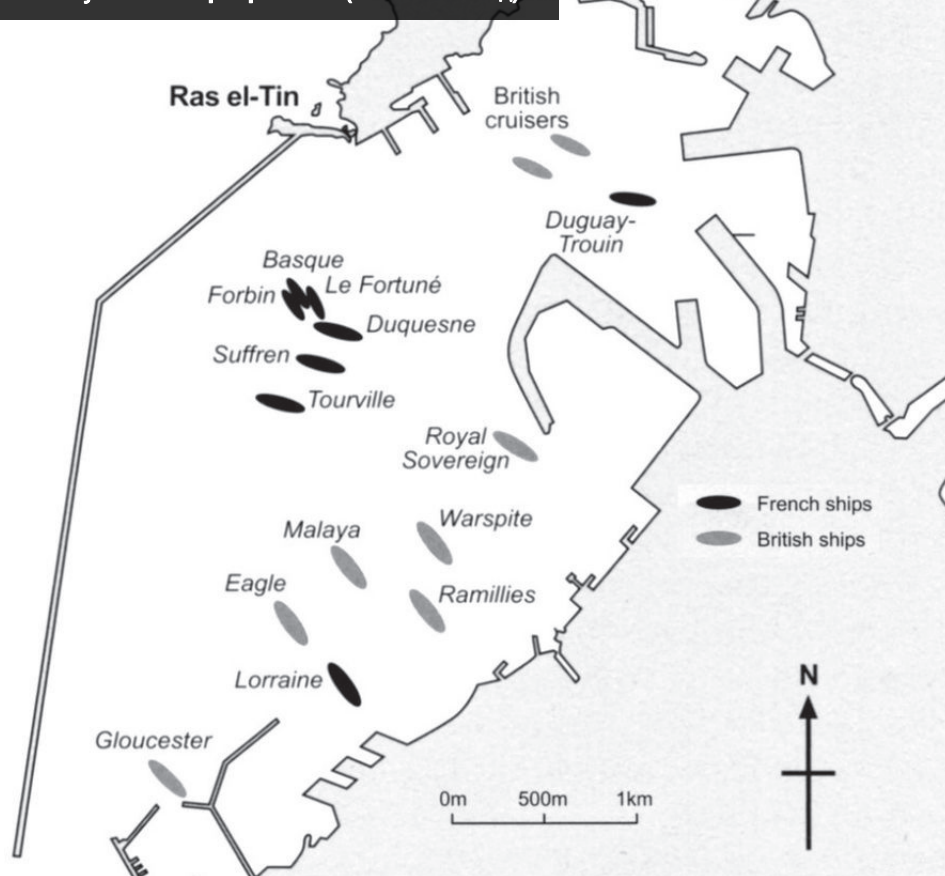
Знакомство с данным приказом, на наш взгляд, достаточно чётко объясняет поведение французских адмиралов и офицеров, под чьим командованием находились корабли французского флота.

В момент выхода Франции из войны, как мы уже отметили, крейсер «Дюге Труэн» под командованием капитана 1-го ранга Тролли де Прево находился в Александрии в составе эскадры вице-адмирала Годфруа. Вместе с ним в составе Соединения «Х» в александрийском порту оказались линкор «Лоррэн», тяжёлые крейсера «Дюкен» (флагман), «Турвиль», «Сюффрен», три эсминца («Фортюн», «Форбэн», «Баск»). Французским кораблям, можно сказать, повезло – командующий британским Средиземноморским флотом адмирал Э.Каннингхэм приложил максимум старания и выдержки для того, чтобы избежать не только ненужного кровопролития, но и засорения гавани, где стояли британские корабли, остовами затопленных французских кораблей, несмотря на то, что получил от Адмиралтейства приказ действовать не менее жёстко, чем действовал Соммервил в Мерс-эль-Кебире.

Первое время события развивались достаточно мирно, британский командующий и французский адмирал договорились о компромиссе, после которого французские корабли приступили к сливу топлива, однако в этот момент поступили сведения о расстреле французских кораблей в Мерс-эль-Кебире британской эскадрой. Ситуация настолько накалилась, что и британцы, и французы приготовились к бою, стоя прямо на якорях в гавани Александрии.

На «Дюге Труэн», как и на всех остальных кораблях эскадры, получили при-

Схема размещения французских и британских кораблей в Александрии накануне их интернирования (июль 1940 год)



каз вице-адмирала Годфруа: «Принять и поддерживать боевую готовность, дать отпор без дополнительного приказа в случае попытки нас разоружить. Довести до сведения экипажей о текущей ситуации, возникающей в результате боевого столкновения вчера вечером между французским атлантическим флотом и британским флотом». Согласно схеме распределения целей артиллеристам «Дюге Труэн» предписывалось вести огонь по британским крейсерам (тяжёлые крейсера должны были вести огонь по линкорам и авианосцам).

Как пишет Д.В.Лихарев в своей книге «Адмирал Эндрю Каннингхэм»: «... На рассвете 4 июля Каннингхэму доложили, что на французских кораблях расчехляют орудия и разводят пары. Эскадра Годфруа готовилась с боем прорываться в открытое море. ... буксиры уже начали разворачивать стоявшие на якорях британские линкоры так, чтобы они получили возможность вести стрельбу по французским кораблям полными залпами.

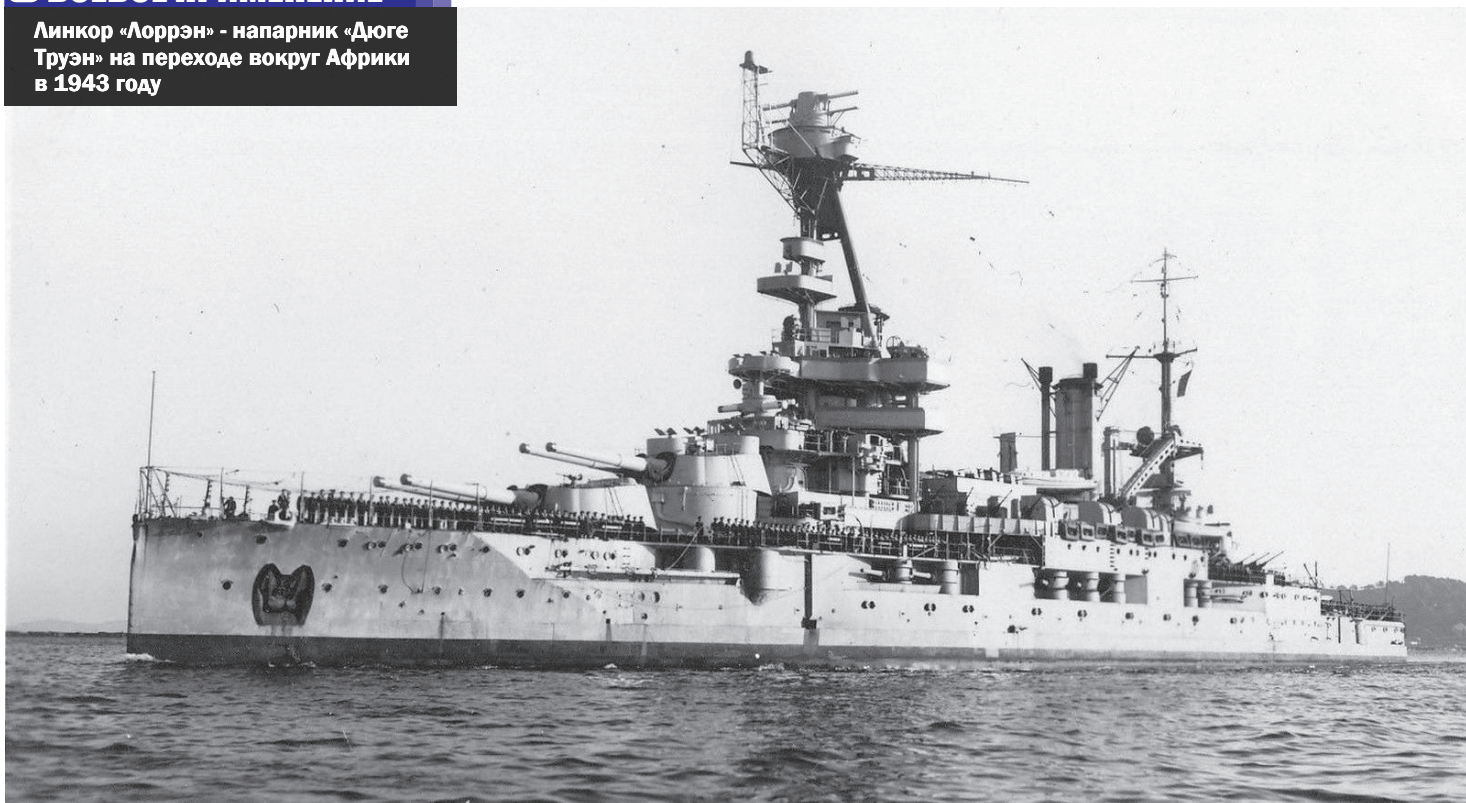
Эсминцы и подводные лодки получили приказ выпустить торпеды во французские корабли, если те начнут движение к выходу из гавани или откроют огонь».

Интересно, что последующий выход из тупика в разных источниках представляется по-разному. Чаще всего описывается ситуация, когда в момент наивысшего обострения на Александрию был совершён налёт итальянской авиации, в отражении которого приняли участие и французские крейсера. По данным С.Патянина, первым из французских крейсеров открыл огонь из 75-мм зенитных пушек крейсер «Турвиль», хотя там же отмечается, что, по данным некоторых источников, считается, что огонь по вражеским самолётам вместе с английскими зенитками открыли зенитчики именно «Дюге Труэна»! И вскоре после отражения налёта ситуация начала разряжаться: британцы перевели орудия в диаметральный плоскость, а на французских кораблях экипажи приступили к повседневной деятельности.

Интернированный крейсер «Дюге Труэн» в Александрии



Линкор «Лоррэн» - напарник «Дюге Труэн» на переходе вокруг Африки в 1943 году



Например, по данным П.Офана и Ж.Мордаля: «... напряжение ещё уменьшилось вследствие проявленного французскими командирами хладнокровия и выдержки. ... На «Дюге Труэн» они вывесили за борт люльки и приступили к чистке борта от ржавчины и окраске». После этого адмирал Каннингхэм направил французским экипажам обращение о недопустимости вооружённого сопротивления и необходимости принятия британских условий по разоружению кораблей.

В книге Д.В.Лихарева решение кризиса представлено исключительно как деятельность Э.Каннингхэма посредством обращений к экипажам французских кораблей, введения «шефства» британскими кораблями над каждым французским, уговорами, к которым были подключены

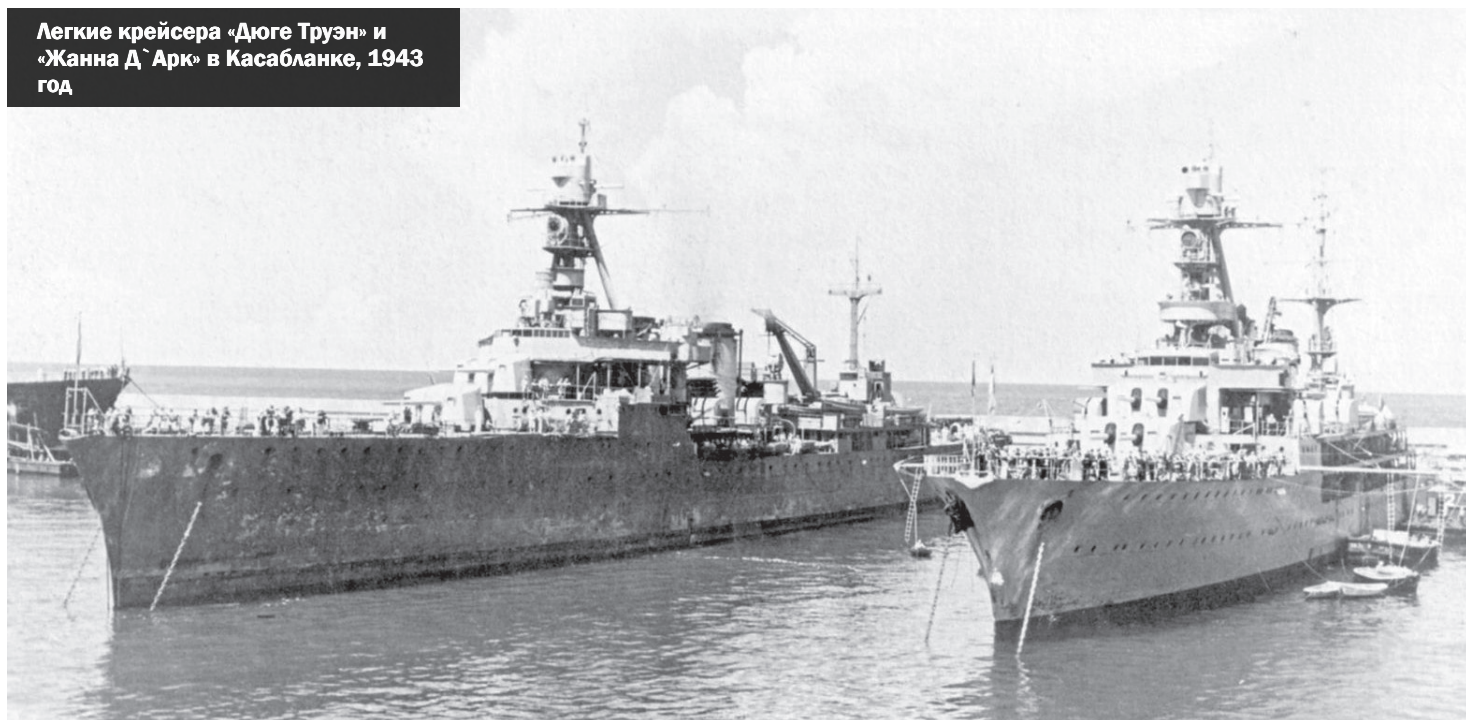
как британские офицеры, так и матросы. Эти действия вызвали собрания, совещания и «митинги» на борту французских кораблей, в результате которых французский командующий вновь встретился с Каннингхэмом, и они договорились об условиях интернирования кораблей Соединения «Х» в Александрии.

В итоге оба адмирала подписали соглашение, которое их устроило: французские корабли будут содержаться в исправности и не будут затоплены; британцы не предпринимают попыток захвата французских кораблей; экипажи кораблей частично демобилизуются, а оставшиеся на борту члены экипажей не будут совершать недружелюбных действий против англичан и не будут пытаться покинуть порт. При этом французские

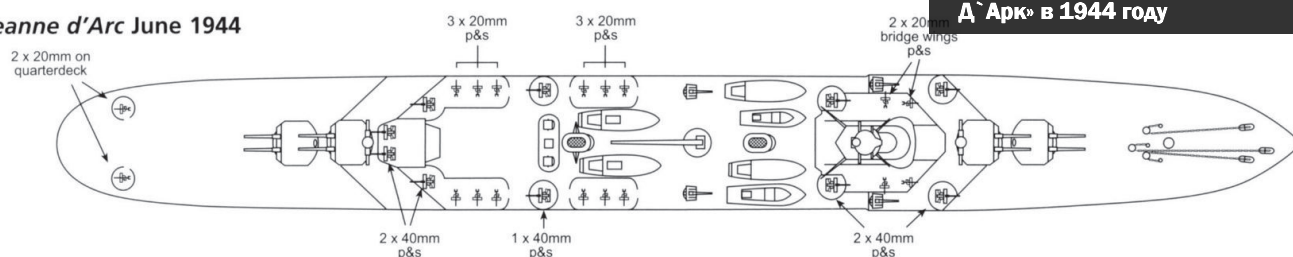
корабли должны были слить топливо и передать замки от орудий на хранение в свое консульство в Каире.

Так для французских кораблей начались длительные «каникулы», и крейсер «Дюге Труэн» несколько лет провел в Александрии, пока в 1943 году о французских кораблях снова не вспомнили политики и военные. Интересно мнение французских историков о положении французских кораблей Соединения «Х» и их экипажей, всё это время находящихся в изоляции. Как отмечают П.Офан и Ж.Мордаль: «...изолированная от мира в течение двух лет, находящаяся под влиянием всех видов пропаганды эскадра в Александрии, тем не менее, оставалась примером несокрушимой лояльности. Её личный состав не согласился официально

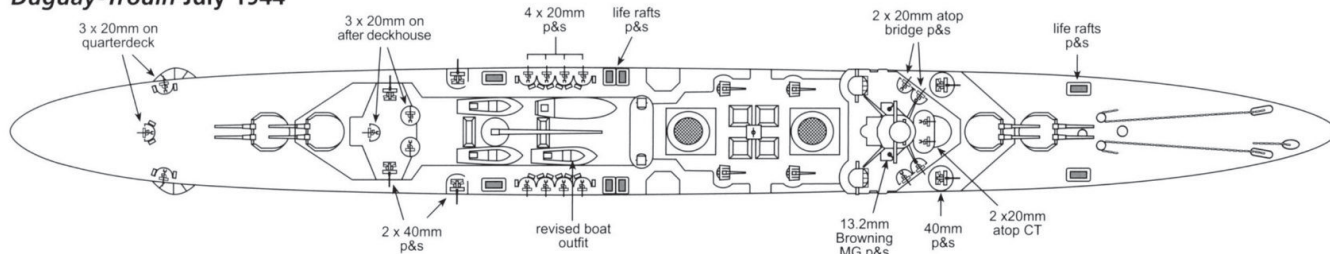
Легкие крейсера «Дюге Труэн» и «Жанна д'Арк» в Касабланке, 1943 год



Jeanne d'Arc June 1944



Duguay-Trouin July 1944



порвать с новым правительством Виши, не убедившись вначале, что их страна вновь не станет слишком надолго кровавым полем битвы в случае, если присоединится к союзникам. Кроме того, новые сомнения возникли, когда англичане навели дула орудий своей полевой артиллерии и береговых батарей на корабли Соединения «Х» в ночь высадки союзных десантов, так же они сделали это ранее, 3 июля, в момент наибольшего продвижения Роммеля по направлению к городу». Любопытное дополнение к заключённым договорам, не так ли? Кстати, те же авторы отмечают, что в период, когда решалась судьба кораблей, и вице-адмирал Годфруа колебался между присоединением к ВМС Франции в Северной Африке (которые представлял адмирал Дарлан, позже – генерал А.Жиро), которые выступили на стороне союзников, и верностью законному правительству Франции (в лице премьер-министра Лаваля), британцы деликатно подтолкнули французского адмирала: «...англичане почти что

прервали дискуссию силой, пригрозив прекратить снабжение разоружённой эскадры пищей». Достойный поступок для союзников.

В результате в мае 1943 года эскадра Годфруа перешла на сторону союзников, из Алжира в Александрию были отправлены 2 000 французских моряков для доукомплектования экипажей кораблей. После небольшой подготовки «Дюге Труэн» вместе с тяжёлыми крейсерами и линкором «Лоррэн» вышел из Александрии в долгий путь вокруг Африки. Корабли шли двумя группами, при этом крейсер «Дюге Труэн» вместе с тяжёлым крейсером «Сюффрен» вошёл в группу контр-адмирала Р.Диллара. Лёгкому крейсеру не повезло – при выходе из Александрии был повреждён винт, что привело к тому, что весь переход был совершён под тремя машинами. В итоге «Дюге Труэн» прибыл в Дакар 3 сентября (по французским данным – 18 августа).

Следующим этапом боевого пути крейсера стала его модернизация, которую он

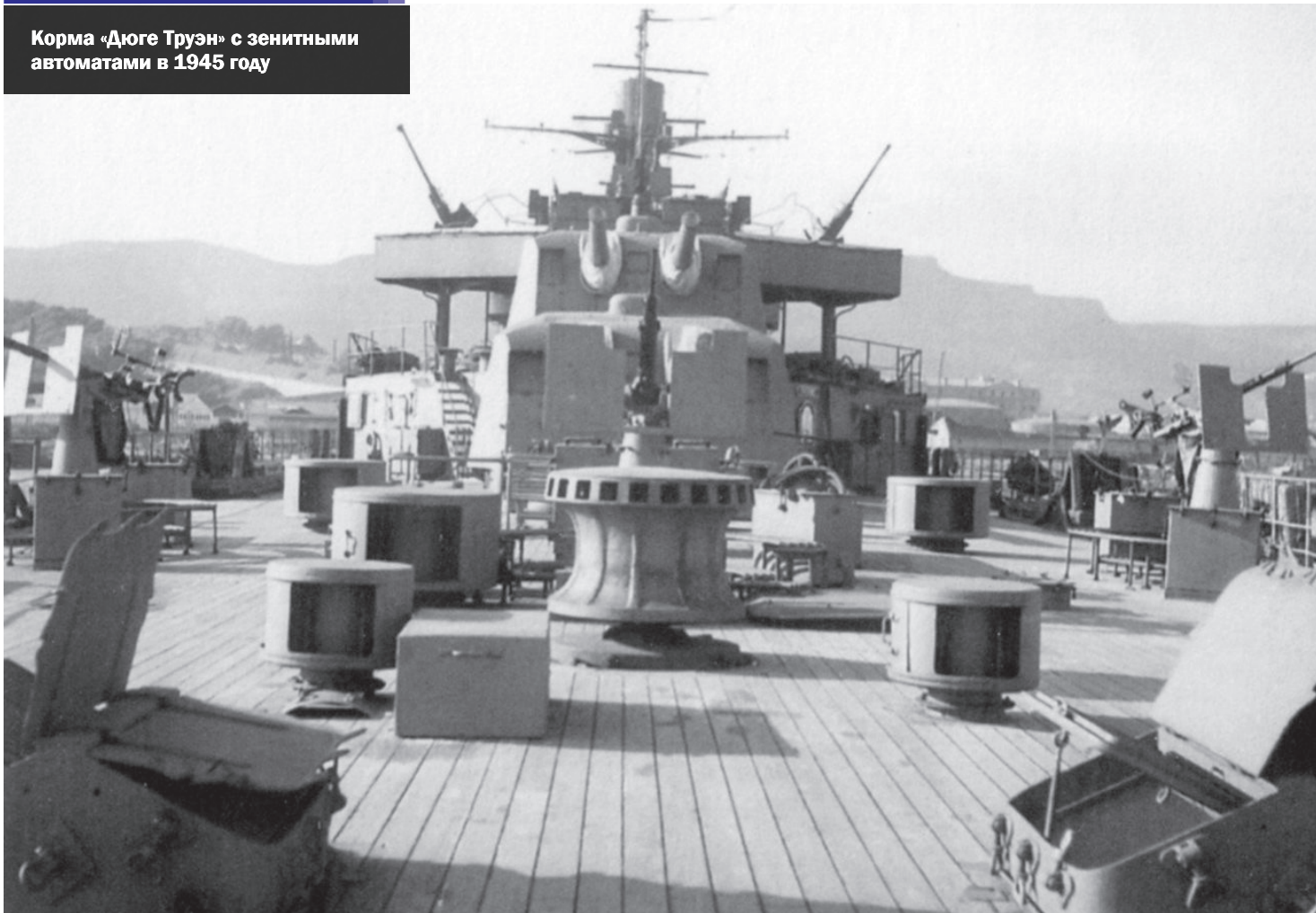
проходил с октября 1943 года по январь 1944 года в Ороне и Мерс-эль-Кебире. Надо отметить, вполне своевременная операция, если вспомнить, что на тот момент это был один из «старых» крейсеров французского флота. В то же время можно сделать вывод, что качество и объём проведённых во время модернизации работ не полностью соответствовали состоянию крейсера. После модернизации «Дюге Труэн» почти полгода использовался как быстроходный военный транспорт на Средиземном море, и, по данным С.Патянина, в ходе этих походов наблюдались проблемы и с остойчивостью корабля, и с работой котлов, в половине из которых трубки не менялись почти десять лет.

О том, что это всё-таки крейсер с восемью 155-мм орудиями, вспомнили накануне высадки войск союзников на юге Франции (операция «Драгун»). Для огневой поддержки десанта были привлечены 4-я и 3-я дивизии французских крейсеров, состоящие из лёгких крей-

Легкий крейсер «Эмиль Бертен» вместе с «Дюге Труэн» входил в состав 3-й дивизии в ходе операции «Драгун»



Корма «Дюге Труэн» с зенитными автоматами в 1945 году



серов. Лёгкий крейсер «Дюге Труэн» вместе с крейсером «Эмиль Бертэн» вошёл в состав 3-й дивизии под командой контр-адмирала Обуйно. Дивизия Обуйно вошла в состав соединения «Кэмел», которое предназначалось для высадки американского десанта у Сан-Рафаэля. Поэтому неудивительно, что партнерами двух французских лёгких крейсеров стали американские линкор «Арканзас» и крейсера «Тускалуза», «Бруклин» и «Марблхэд».

Создание такой достаточно крупной и мощной группировки кораблей оказалось

не напрасным, в районе Сан-Рафаэля немецкие батареи не были подавлены ударами с воздуха, и американским и французским корабельным орудиям нашлась работа. За два дня, 15-16 августа 1944 года, крейсер «Дюге Труэн» выпустил по берегу почти 160 155-мм снарядов, что было мало, если сравнить с «Эмилем Бертенном», истратившим почти в 4 раза больше (около 620 снарядов главного калибра). Но и этого оказалось недостаточно для подавления огневых средств противника, поэтому десант был высажен восточнее ранее намеченного пункта.

Вновь пустить в ход свои 155-мм орудия «Дюге Труэн» пришлось уже через несколько дней, когда 20 августа он вместе с линкором «Лоррэн», крейсерами «Монкальм», «Жорж Леги», «Эмиль Бертэн» оказывал огневую поддержку войскам, штурмующим Тулон. И, конечно, самым волнующим моментом для «Дюге Труэн» и его экипажа стало торжественное возвращение вместе с другими кораблями французского флота 13 сентября 1944 года в свою военно-морскую базу – Тулон после почти четырёхлетнего отсутствия!

Действия у берегов Южной Франции стало последней крупной боевой операцией в годы Второй мировой войны, в которой принял участие лёгкий крейсер «Дюге Труэн». Оставшиеся месяцы 1944 года лёгкий крейсер был задействован для войсковых перевозок, став первым французским кораблем, зашедшим в Брест после его освобождения, а также успел посетить заморские владения Франции в Экваториальной Африке, начав восстанавливать пошатнувшееся там руководство колониальных властей.

Начало победного 1945 года крейсер встретил в ремонте, из которого вышел только в апреле, вернувшись в Тулон и войдя в состав так называемого «Флангового соединения» кораблей французского флота. В составе этого соединения «Дюге Труэн» успел совершить два боевых похода для обстрела позиций противника на побережье, выпустив почти сотню снарядов, тем самым «обкатав» новые 155-мм орудия, поставленные на него в Бизерте во время ремонта. После чего вновь вернулся к морским перевозкам между французскими и африканскими портами, пройдя за этот период около

Легкий крейсер «Дюге Труэн» в Тулоне (15 августа 1945 года) в камуфляже Ms22



20 тысяч миль.

После окончания Второй мировой войны началось возрождение французского флота, а все его усилия нацелены на восстановление французского влияния в своих колониях на Дальнем Востоке и их защиту. Уже в октябре 1945 года в данный регион была направлена эскадра из ветеранов прошедшей войны (крейсера «Глуар», «Сюффрен», «Турвилль», «Фантаск», авиатранспорт «Беарн», эсминцы «Сомали», «Сенегалэ» и др.), которые сформировали Дальневосточную дивизию, базирующуюся на Сайгон.

Лёгкий крейсер «Дюге Труэн» после очередной модернизации прибыл в Индокитай в 1947 году одним из последних, заменив крейсер «Турвилль». Причём во время следования на место дислокации ему пришлось на пять месяцев «задержаться» на Мадагаскаре, где разгорались антифранцузские волнения, перешедшие в народное восстание. Командование ВМС Франции приняло решение использовать «Дюге Труэн» для оказания помощи сухопутным войскам в подавлении бунта на острове.

14 ноября 1947 года крейсер наконец-то прибыл в Сайгон. Во Вьетнаме на то время уже разгоралась война между силами коммунистического северного Вьетмина и французскими колониальными войсками.

Из относительно крупных операций, в которых удалось участвовать «Дюге Труэн», С.Патянин в своей книге отмечает действия против сил Вьетмина на о.Фукуок, обстрелы Начанга, Файфу, Тамки и десант в Тонкинском заливе (операция «Юнон»). Как мы видим, в основном это были обстрелы береговых позиций противника и огневая поддержка десанта.

7 мая 1949 года во время высадки десанта (группы командос) в районе Тамтам, крейсер налетел на подводную скалу и получил тяжёлые повреждения, для устранения которых потребовалось несколько недель. После ремонта в Син-



Крейсер «Дюге Труэн» на закате своей карьеры – 25 лет в строю (22 октября 1951 года)

гапуре крейсер снова вернулся к боевым действиям, хотя его техническое состояние вызывало серьезные опасения. Как пишет С.Патянин: «... согласно рапорта командира корабля..., крейсер мог поддерживать продолжительную скорость только 12-15 узлов, лишь на очень короткое время развивая 25,5 узла; вызывало опасение состояние водонепроницаемых переборок и электрических кабелей».

Несмотря на техническое состояние и некомплект экипажа, корабль продолжал участвовать в десантных операциях и артиллерийских обстрелах побережья, так в начале 1951 года именно залпы его орудий остановили наступление войск Вьетмина на Хайфон.

Всего же с августа 1949 по май 1951 года корабль прошёл более 25 тысяч миль, участвовал в 9 десантных операциях и провел 18 боевых стрельб, израсходовав 631 155-мм снаряд – больше, чем за всю Вторую мировую войну. Но все войны заканчиваются, закончилась для «Дюге Труэна» и война в Индокитае. 22

сентября 1951 года этот последний флагман Дальневосточной дивизии покинул Сайгон. В декабре 1951 года лёгкий крейсер «Дюге Труэн» закончил свою боевую карьеру и был выведен в резерв, а уже в марте следующего года его исключили из списков флота и продали на слом.

Так по истечению почти 26 лет закончил свой путь первый в мире лёгкий крейсер с линейно-возвышенными башнями главного калибра. Кому-то может показаться, что судьба этого крейсера скучна и невыразительна: не было громких побед и жестоких сражений с превосходящими силами противника, героических прорывов и уникальных поединков. Не каждому ведь быть героем, кому-то надо просто выполнять свой воинский долг, служить своей стране, защищать свою честь, и, по моему мнению, крейсер «Дюге Труэн», скромный «трудяга», именно так и прошёл свой боевой путь, и именно таким его будет знать история.



Послевоенный вид крейсера «Дюге Труэн» (11 марта 1947 года)

«Самолт-Пике»

один бой, вошедший в историю



Международная эскадра в Шанхае, 1937 год. Среди иностранных кораблей – крейсер «Ламотт-Пике»



В 20-е годы XX века интересы Франции не ограничивались только территорией страны в Европе, вспомним, что это была колониальная держава, которой, как и Великобритании, требовалось постоянно обеспечивать своё присутствие в заморских владениях. А этих заморских владений даже после Первой мировой войны у Франции осталось немало: это территории в Северной, Западной и Экваториальной Африке, на Мадагаскаре, в Индокитае, на островах в Карибском море и Тихом океане. Соответственно, перед французским флотом всегда стояла задача по контролю этих территорий. И неудивительно, что именно крейсера для этой задачи подходили более всего. В 20-30-е годы основной состав французского флота на Дальнем Востоке составляли устаревшие крейсера «Жюль Мишле», «Виктор Гюго», «Жюль Ферри», «Вальдек Руссо» и бывшие германские крейсера, доставшиеся французам по разделу немецкого флота после Первой мировой войны. Их грозный вид, большое количество башен и пушек производили впечатление на туземцев, однако интересы Франции требовали наличия в этих районах Мирового океана и современных кораблей.

Знакомясь с боевым путём лёгкого крейсера «Дюге Труэн», мы уже отмечали, что он, как и другие новые крейсера французского флота, совершал дальние походы, в частности в Индокитай, но только на небольшое время, а самый длительный период его нахождения там пришёлся на послевоенный период – 1947-1951 годы. А вот одному из его сестершипов – лёгкому крейсеру «Ламотт-Пике» довелось практически всю свою активную боевую службу провести вдали от Франции. При этом он вошёл в историю как участник одного достаточно известного боя в тех водах. Более того, «Ламотт-Пике» стал творцом громкой победы французского флота, которая в 30-40-е годы стала чуть ли не единственной! Давайте вспомним, как это было.

Начнём с того, что крейсер «Ламотт-Пике» был передан флоту в начале октября 1926 года и вошёл в строй 5 марта 1927 года, хотя так же, как и его сестершипы, неоднократно возвращался на верфь для различных работ.

Свои первые походы «Ламотт-Пике» совершал по Средиземному морю и вдоль атлантического побережья Африки. Но вскоре, в ноябре 1935 года, его отпра-

Крейсер «Примоге» до «Ламотт-Пике» также базировался на Сайгон



Легкий крейсер «Ламотт-Пике» на рейке Сайгон, 31 января 1937 года



Крейсер «Ламотт-Пике» в сухом доке



вили в Индокитай для усиления французской группировки кораблей в данном регионе. Крейсер прибыл в Сайгон 30 декабря 1935 года и до конца своей карьеры базировался на этот порт. Но нельзя сказать, что в Сайгоне крейсеру «Ламотт-Пике» было «скучно». Во-первых, его постоянно навещали однотипные «собратья», да и кораблей других стран в 30-е годы в азиатских портах было немало – каждое государство старалось защитить свои интересы.

Во-вторых, ситуация в странах Юго-Восточной Азии и в Китае в рассматриваемый период была достаточно напряжённой. В сентябре 1940 года Япония добилась размещения своих войск на севере Индокитая. Одновременно, воспользовавшись ослаблением французской метрополии, вспомним, что в июне 1940 года Франция капитулировала перед Германией, военное-националистическое правительство Таиланда (до 1939 года – Сиам) предъявило претензии на большие территории французских Лаоса и Камбоджи. Причём воодушевлённые поражением Франции в

Европе 20 октября вооружённые силы Таиланда были приведены в боевую готовность, а 28 ноября они пересекли границу Французского Индокитая, открыв боевые действия против французских войск.

С начала января сиамские войска и авиация систематически совершали агрессивные акты против пограничных районов Французского Индокитая, и Адмиралтейство Франции решило нанести ответный удар, фактически граничащий с началом полномасштабных боевых действий.

К началу конфликта ВМС Таиланда были незначительными, но достаточно сбалансированными, в их состав входили относительно современные корабли, построенные, в основном, в Италии и Японии. В состав тайского флота входили два броненосца береговой обороны «Тонбури» и «Шри Аётха», две броненосные канонерские лодки, 1 старый эсминец и 12 миноносцев, 4 подводные лодки, 3 шлюпа, 2 минных заградителя, 17 торпедных и 3 сторожевых катера, более десятка транспортных и вспомогательных

судов. Кстати, единственный устаревший эсминец тайского флота известен игрокам World of Warships, так как входит в ветку «Пан-Азии» под своим наименованием – «Пхра Руанг» (3 уровень).

Но нас больше интересуют броненосцы береговой обороны. Это были два однотипных корабля (тип «Шри Аётха»), построенные в Японии и вошедшие в строй тайского флота летом 1938 года. Справочники отмечают, что эти два корабля вместе с финскими кораблями типа «Вяйнемейнен» являются последними классическими броненосцами береговой обороны. При полном водоизмещении 2 265 т они были вооружены четырьмя японскими 200-мм/50 орудиями «тип 3 номер 1» (по другим данным – 203-мм/50 орудиями «тип 3 номер 2»), 4х1-76-мм/40 зенитными орудиями, 4х1-40-мм/40 автоматами «эрликон» и могли развивать скорость 15,5 узла. При этом они несли броневой пояс толщиной 63 мм и броневые палубы (38 мм – нижняя, 25 мм – верхняя только в районе погребов и машинного отделения), однако броневая цитадель прикрывала только отсеки энергетической установки. Зато защита артиллерии была более существенной – бронирование башен и барбетов составляло 102 мм, как и бронирование боевой рубки. Забегая вперед, можно отметить, что такому бронированию крейсера типа «Дюге Труэн» могли только позавидовать. Кроме флота Таиланд в составе своих ВВС имел около 150 самолётов, из которых 120 были вполне современными, способными к совместным действиям с флотом, и этот факт французам приходилось учитывать.

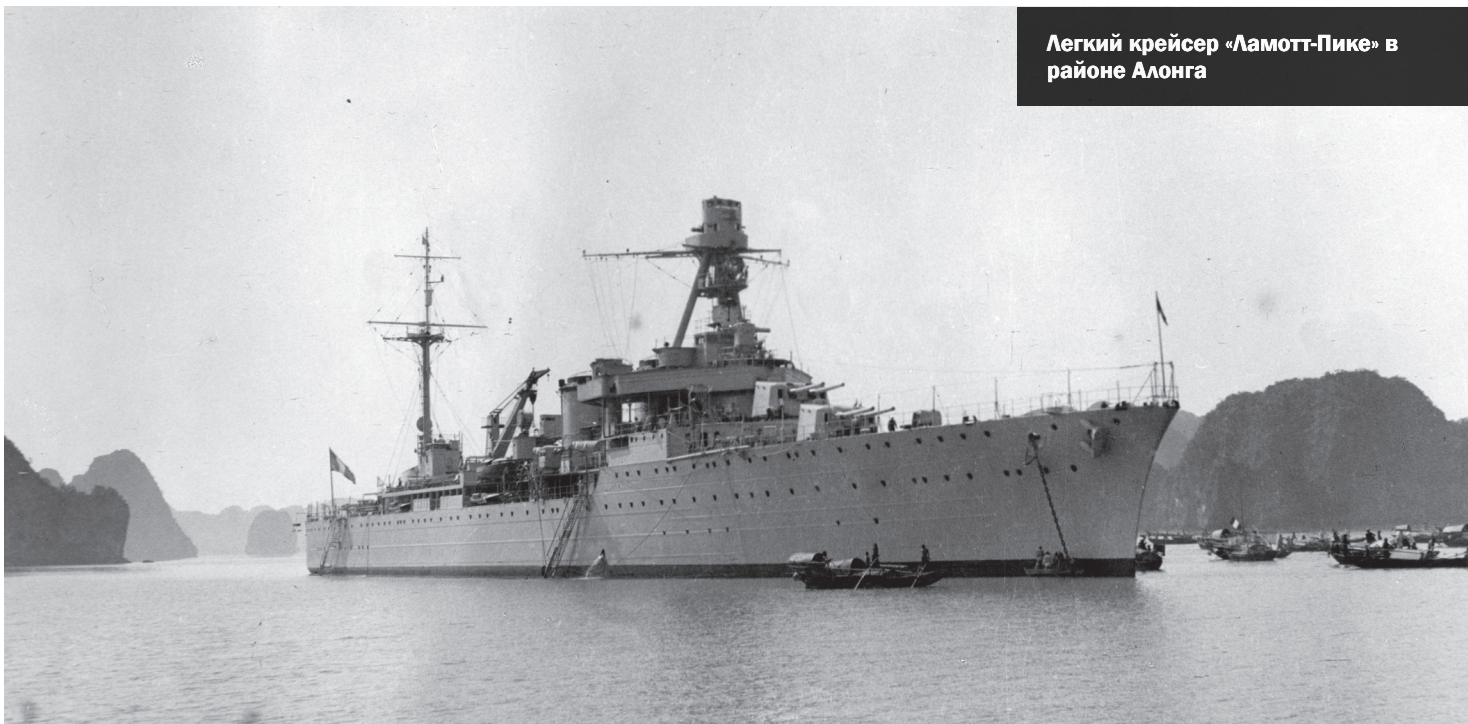
В ответ на агрессивные действия Таиланда французским командованием из имеющихся в их распоряжении кораблей было создано оперативное соединение № 7 в составе лёгкого крейсера «Ламотт-Пике» (флагман), двух колониальных авизо (шлюпов) «Дюмон д'Юрвиль» и «Амираль Шарнье», двух старых авизо «Таюр» и «Марн». Это соединение было собрано в бухте Камрань 9 декабря, командование над соединением принял командир крейсера капитан 1-го ранга Режи Беранже. Кстати, из этих кораблей два также знакомы игрокам – это колониальные авизо «Дюмон д'Юрвиль» и «Амираль Шарнье», которые принадлежали к типу «Бугенвиль» – корабля, с которого в игре World of Warships начинается ветка французских кораблей.

В январе 1941 года командование сухопутных колониальных сил Франции обратилось с просьбой к главному ВМС поддержать их наземные операции для предотвращения возможной агрессии со стороны Таиланда. Было подготовлено несколько планов операции. Первоначальным замыслом предполагалось нападение и обстрелы с моря тайландских прибрежных городов от Районга до камбоджийской границы, но затем Беранже получил приказ на атаку тайландских морских сил в районе между Саттахипом и камбоджийской границей.

Крейсер «Ламотт-Пике» вышел из Сайгона вечером 14 января и направился в Сиамский залив на встречу с четырьмя авизо, которые Беранже ещё раньше выслал в точку rendezvous в районе архипелага Пауло Кондор.

В 20:00 местного времени 15 января на «Ламотт-Пике» был получен приказ на атаку, а уже через час, в 21:00, весь отряд снялся с якоря и пошёл на север со скоростью в 13,5 уз, что было неплохо для шлюпов и авизо.

Легкий крейсер «Ламотт-Пике» в районе Алонга



16 января корабли незамеченными вошли в Сиамский залив, и вскоре командир отряда получил первую информацию о дислокации кораблей противника. Согласно данным воздушной разведки у острова Ко-Чанг находился один тайландский броненосец береговой обороны (ББО) и три миноносца, а в главной базе флота, в Саттахипе – одна броненосная канонерская лодка, 4 миноносца, две подводные лодки и малые суда.

Однако на самом деле к 16 января у Ко-Чанга находились два тайландских

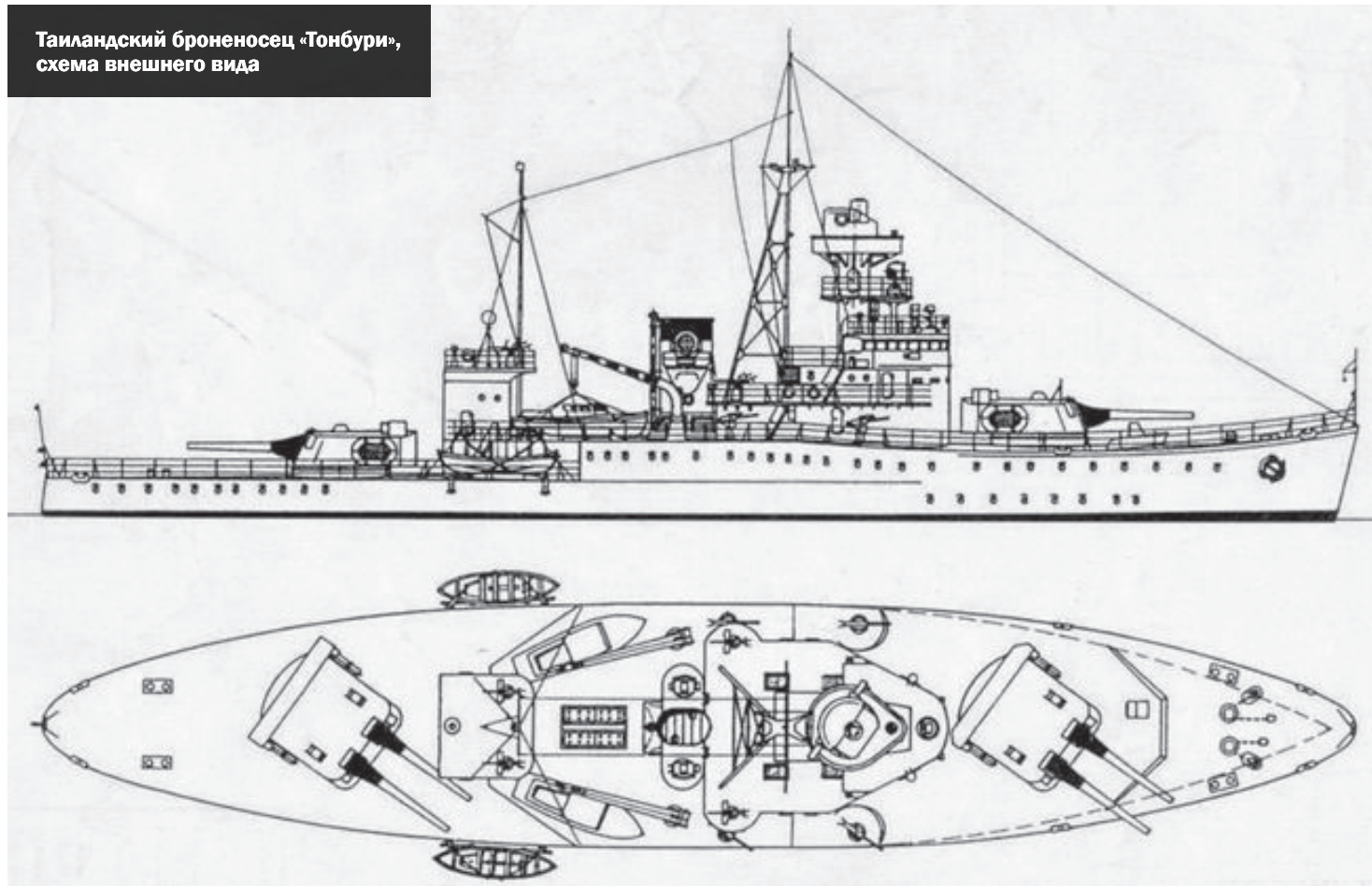
ББО: «Тонбури» и «Шри Аётха» с миноносцами, но в течение суток состав кораблей постоянно менялся, причём корабли находились на разных якорных стоянках. Например, броненосец «Шри Аётха» с миноносцами вечером того же дня ушёл на базу, а к кораблям у Ко-Чанга подошли другие корабли. В итоге накануне боя там находились один броненосец «Тонбури», минзаг «Нонг Сарай», сторожевой катер «Тео Уток» и два миноносца «Чонбури» и «Сонгкла», причём броненосец, минзаг и катер стояли на якоре у восточного бере-

га Ко-Чанга, а миноносцы – в 200 метрах у берега на главном рейде у южной оконечности острова. И именно эти два корабля вскоре приняли бой с французской эскадрой.

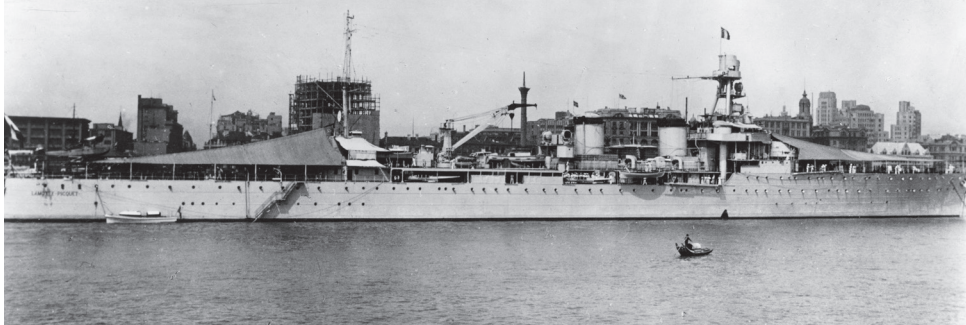
Здесь можно отметить, что, имея относительное преимущество в количестве боевых единиц, командование тайландских ВМС рассредоточило свои силы, предоставив французам возможность атаковать их по частям.

Французский флагман, командир крейсера «Ламотт-Пике» Режи Беранже, из

Тайландский броненосец «Тонбури», схема внешнего вида



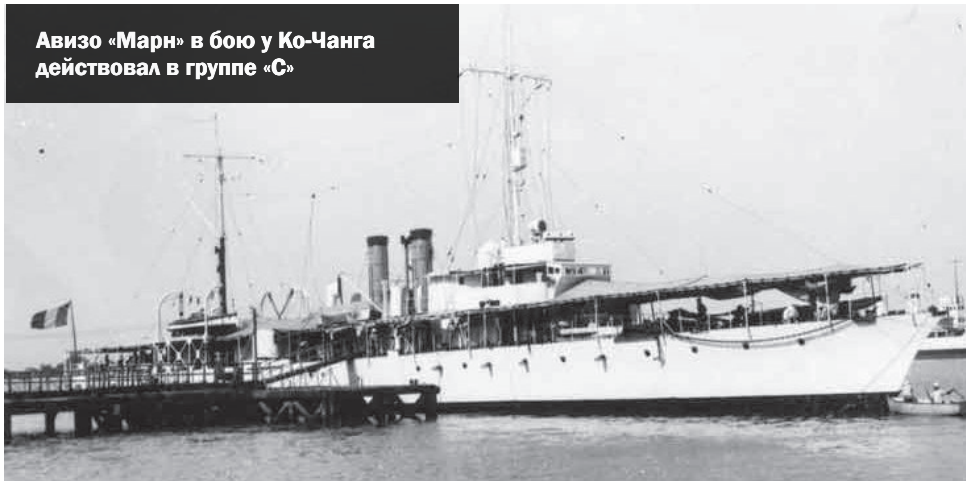
Крейсер «Ламотт-Пике» в Шанхае в составе международной эскадры



Аviso «Амираль Шарнье» (тип «Бугенвиль») – напарник крейсера «Ламотт-Пике» в бою у Ко-Чанга



Аviso «Марн» в бою у Ко-Чанга действовал в группе «С»



Французский авизо 1 класса «Таюр» принадлежал к типу «Амьен»



двух вариантов действий: удару по главной базе в Саттахипе и атаке по кораблям в районе острова Ко-Чанг, выбрал второй вариант. Он разумно предполагал, что переход к Саттахипу займёт больше времени, в течение которого не удастся сохранить внезапность, кроме того, предполагалось, что средства береговой обороны в районе главной базы тайландского флота помешают выполнить задачу по уничтожению кораблей. План удара, разработанный французским командующим, как пишет М.Барабанов в своей статье «Бой у Ко-Чанга», предполагал: «... Нападение провести на рассвете с юго-запада. Так как обширные мелководья препятствовали подходу близко к острову, а главный южный рейд Ко-Чанга был окружён небольшими островками примерно 200-метровой высоты, то Беранже решил рассредоточить французский отряд и распределить секторы огня между островками с целью перекрытия проходов между ними, тем самым препятствуя неприятелю скрыться и отрезая ему пути отхода на восток от острова».

В соответствии с принятым замыслом на бой французский отряд был разделен на три группы:

- группа «А» – крейсер «Ламотт-Пике» как самый мощный и быстроходный должен был действовать восточнее мелких островов, не допуская прорыва и отступления вражеских кораблей;
- группа «В» – два колониальных авизо «Дюмон д'Юрвиль» и «Амираль Шарнье» должны были действовать в центре бухты, обстреливая якорную стоянку;
- группа «С» – два авизо «Таюр» и «Марн» должны были действовать с западной стороны острова, вдоль побережья Ко-Чанга.

С учетом предоставленной самостоятельности предполагалось, что каждый корабль самостоятельно будет выбирать цели для стрельбы и открывать огонь, как это позволят условия. Как видно, французский командующий считал, что все тайландские корабли находятся в одном месте, на главном рейде у южной оконечности острова Ко-Чанг, и на их уничтожение в этой естественной «ловушке» и был сделан акцент. Но, как теперь известно, в районе предполагаемого удара находились только два тайландских миноносца, практически удар оказался в пустоту.

Французские корабли подошли к острову Ко-Чанг около 05:30 утра 17 января с юго-запада, несмотря на то, что солнце ещё не взошло, полная яркая луна обеспечивала хорошую видимость, на море стоял штиль. В 05:45 корабли разделились на три группы и начали занимать позиции для атаки, которая была намечена на 06:15.

Несмотря на отличные условия для внезапного удара, застать врасплох противника не удалось – в районе Ко-Чанга появился французский самолёт-разведчик, шум его мотора был зафиксирован на тайландских миноносцах, которые стали разводить пары и готовиться к бою. Вот как описывают эти события французские «официальные» историки флота П.Офан и Ж.Мордаль: «...французский самолёт, старенький «Луар-130», который обнаружил противника, одновременно разбудил сиамских артиллеристов, тут же открывших огонь по французским кораблям через густой слой утреннего тумана».

В то же время появление разведчика принесло «сюрпризы» и для Беранже. Французский самолёт обнаружил и сообщил французскому флагману, что у вос-



Адмирал Жан Деку – генерал-губернатор Французского Индокитая

точного побережья Ко-Чанга стоят два тайландских броненосца (за второй был принят минный заградитель «Нонг Сарай»). Французский разведчик также обнаружил и тайландские миноносцы, которые его обстреляли, но безрезультатно.

Тем временем в 06:10 с тайландских кораблей был замечен французский крейсер, по которому открыл огонь сначала миноносец «Сонгкла», а затем и его сестершип «Чонбури». Эти миноносцы принадлежали к типу «Трад», были спроектированы на базе итальянских миноносцев типа «Спика» и построены в Италии. Несмотря на то, что они были лет на десять моложе «Ламонт-Пике» и были довольно быстроходны (скорость 31 узел), в артиллерийском бою, имея по три 76-мм орудия, они не могли противостоять французскому крейсеру и сопровождавшим его авизо.

Огонь трёх 76-мм орудий миноносца «Сонгкла» с дистанции 12 000 м, как и стрельба его сестершипа, оказался неэффективным. Более того, открытие огня с тайландских кораблей французы зафиксировали только через 4 минуты. По мнению П.Офана и Ж.Мордаля: «... это являлось ошибкой, поскольку до того французские артиллеристы не могли различить сиамские суда. Теперь же они в 06:14 открыли ответный огонь и в течение получаса пустили на дно небольшие миноносцы «Сонгкла», «Чонбури» и «Трат». Как мы в дальнейшем увидим, это было неверным заявлением.

Первым из французских кораблей огонь по противнику открыл авизо «Дю-

Броненосец «Тонбури» в бою не смог реализовать потенциал своих 200-мм орудий



Тайландский миноносец «Трад» - сестершип миноносцев «Сонгкла» и «Чонбури»





**Легкий крейсер «Ламотт-Пике»
- основная сила французской
эскадры**



**Три авизо («Амираль Шарнье»,
«Таюр», «Марн») в бою у Ко-Чанга**



**Авизо «Марн» ведет огонь по
противнику**

мон д'Юрвиль» (в 06:15), затем «Амираль Шарнье» (в 06:23), чуть позже к ним присоединились два других авизо, открывшие огонь с дистанции 5 000-8 000 м. Заметив подошедшие французские корабли, миноносец «Чонбури» перенёс огонь на авизо. Первые минуты боя не принесли успехов французам, несмотря на подавляющее преимущество. Таиландские корабли на фоне берега были плохо различимы, более того, французы так и не определили состав противника.

Лёгкий крейсер «Ламотт-Пике», двигаясь на ост со скоростью 22 узла, в 06:19 открыл огонь из башенных 155-мм орудий, затем через минуту ввёл в действие свои 75-мм зенитки и произвел пуск 550-мм торпед из аппаратов левого борта.

Практически уже второй залп крейсера накрыл миноносцы противника, нанеся повреждения. Как пишет С.Патянин: «... по докладу наблюдателей, «один из кораблей противника поражен в корпус», хотя фактически все три торпеды прошли мимо». Также в отчете французами отмечается повреждение миноносца с бортовым номером 11, который получил урон, скрылся за островом. Интересно, что в некоторых источниках встречается упоминание, что «... торпеды попали в миноносец № 11 «Trad» тайландских ВМС, после чего он затонул...». Действительно, такой номер нёс миноносец «Трад», но он не принимал участия в этом бою.

Но, конечно, таиландским миноносцам хватило и артиллерийского огня с

французских кораблей. После 06:30 видимость улучшилась, французские авизо подошли ближе к стоянке кораблей противника, таиландские миноносцы, которые так и не смогли дать ход, начали получать попадание за попаданием. Основные повреждения, как считается, им нанесли 155-мм снаряды с французского крейсера, который через 17 минут (в 06:37) прекратил огонь, так как противник был закрыт маленьким островком Ко-Чан. Но неприятелю и этого хватило, и вскоре всё было кончено. Тем более что авизо группы «В» подошли к вражеским миноносцам уже на 3 000 м, а авизо группы «С» на 2 600 м и вели огонь практически в упор.

Экипаж миноносца «Сонгкла» в 06:45 получил приказ покинуть корабль, который через 8 минут затонул прямо на своей стоянке. В 06:55 затонул «Чонбури», после чего французские авизо прекратили огонь. В ходе боя французские корабли не получили ни одного попадания и не понесли потерь, однако бой ещё не закончился.

Тем временем, пока французские корабли расправлялись на якорной стоянке с миноносцами «Сонгкла» и «Чонбури», экипаж таиландского броненосца «Тонбури», стоявший на стоянке к востоку от Ко-Чанга, лихорадочно готовился к бою. Уже в 06:20 броненосец дал ход, стремясь выйти на дистанцию огня, к этому времени французские корабли, в том числе и «Ламотт-Пике», уже вели огонь по миноносцам.

Таиландский броненосец был замечен с французского крейсера в 06:38, через минуту после того, как замолчали 155-мм пушки крейсера. Как пишет С.Патянин: «...на «Ламотт-Пике» обнаружили надстройку «двух броненосцев», появившиеся из-за Ко-Чанга за NNW на дальности 10 000 м. «Два» броненосца, несомненно, привиделись французам в результате соответствующего донесения «Луара-130» (французского самолёта-разведчика)». Таким образом, в донесениях командира крейсера была сделана запись о бое с двумя вражескими броненосцами. Причём, как отмечают историки, оснований для такой ошибки хватало: над морем стелился туман, район изобиловал мелкими островами, которые перекрывали зоны видимости.

Командир броненосца, находясь в 4 000 м от восточного берега Ко-Чанга, подготовил корабль к бою правым бортом, в качестве главной цели выбрав лёгкий крейсер противника.

В свою очередь «Ламотт-Пике», двигаясь курсом NO со скоростью 22 узла, в 06:45 открыл огонь из башенных 155-мм орудий, в ответ «Тонбури» открыл огонь двухорудийными залпами из 200-мм пушек. Несмотря на то, что броненосец имел достаточно современный КДП с 6-м дальномером, его артиллеристам не удалось правильно определить дистанцию до противника, видимо, не хватило подготовки и опыта. В то же время французский крейсер уже через три минуты своим четвёртым залпом добился попаданий в броненосец «Тонбури». Французские снаряды разорвались на нижней палубе, а один снаряд угодил в мостик и причинил тяжёлые потери в личном составе (был убит командир броненосца). На броненосце вышла из строя система управления огнём главного калибра, заклинило рулевое управление, корабль стал описывать циркуляцию. Пока восстанавливали рулевое управление, и корабль

смог вернуться на курс Ost, броненосец описал четыре полных круга, получил несколько новых попаданий 155-мм снарядов, которые вызвали пожары и затопление.

Как описывают источники, вскоре крейсер «Ламонт-Пике»: «... достигнув 10-саженной изобаты, не мог далее идти на мелководье и, описав циркуляцию, лёг на обратный курс, продолжая обстреливать броненосец». Для справки: осадка крейсера составляла 6,3 м, осадка тайландского броненосца береговой обороны – 4,4 м, 10-саженная изобата соответствует глубине около 18 метров, то есть, в принципе, крейсер мог и далее двигаться прежним курсом, но, видимо, его командир решил не рисковать.

В результате этого манёвра французы, видимо, на время теряли контакт с «Тонбури», потому, считая по имеющимся у них данным, что они вели бой с двумя броненосцами противника, был сделан вывод, что «первый броненосец», получив повреждения, скрылся с поля боя, и теперь сражение ведётся со «вторым» кораблем.

Тем временем броненосец «Тонбури», справившись с некоторыми повреждениями и продвигаясь на О, продолжал вести несчастный огонь двухорудийными залпами главного калибра, однако, так как



Бой тайландских кораблей против французской эскадры у Ко-Чанга (рисунки)

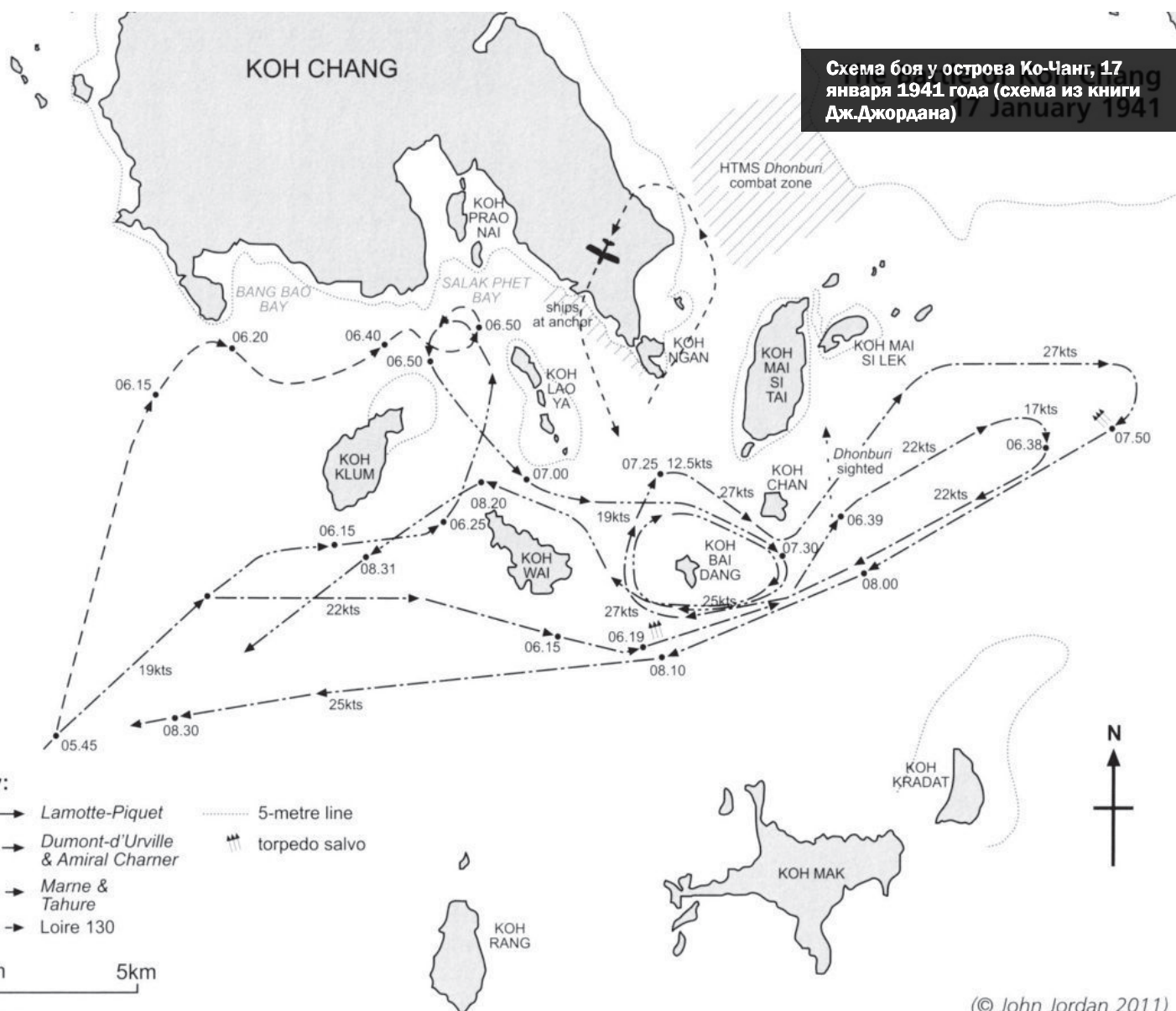


Схема боя у острова Ко-Чанг, 17 января 1941 года (схема из книги Дж.Джордана)



Летающая лодка-разведчик «Луар-130», обнаруживший тайландские корабли



Легкий крейсер «Ламонт-Пике» благодаря своей огневой мощи и выучке экипажа одержал победу в бою у о.Ко-Чанг



Аviso «Амираль Шарнье» - систершип авизо «Дюмон д'Юрвиль»



Броненосец «Тонбури» на ремонте после боя

главный КДП восстановить не удалось, каждая башня стреляла самостоятельно, используя собственные дальномеры. Из-за того, что дистанция росла, а подготовка тайландских артиллеристов оставляла желать лучшего, то стрельба броненосца была малоэффективной.

После своего манёвра французский крейсер, отойдя на W, около 07:12 потерял броненосец противника из виду и был вынужден прекратить огонь. Выполняв новый поворот, «Ламонт-Пике» лёг на курс NNO, вновь пытаясь сократить дистанцию, и в 07:22 возобновил стрельбу по противнику.

В тот момент, когда крейсер временно прекратил стрельбу, в 07:15 к бою с броненосцем наконец-то присоединились французские корабли групп «В» и «С», шедшие одним кильватерным строем. Их командиры не горели большим желанием подставить борта своих кораблей под 200-мм снаряды, поэтому сближаться с «Тонбури» французские авизо не стали, и обстреливали тайландский корабль с дальней дистанции (не менее 10 000 м), описывая циркуляцию вокруг островка Ко-Биданг. Согласно французским отчетам наблюдатели фиксировали «многократные» попадания с авизо в броненосец, однако историки ставят под сомнение эти данные.

К этому времени «Тонбури» был тяжело повреждён, горел в трёх местах, имел заметный дифферент на корму и крен на правый борт, его кормовая башня была выведена из строя. Однако обнаружив французские авизо, он сделал попытку остановить их и перенёс огонь на «Амираль Шарнье», но попаданий не добился. Около 07:20 броненосец прекратил огонь, развернулся и начал отходить по мелководью на NW.

В 07:25 на поле боя появился французский крейсер, который в 07:30 вернулся на курс NO, открыл огонь по уходящему тайландскому кораблю, но это продолжалось недолго. «Ламонт-Пике» на 27-узловом ходу вновь вышел к мелководью, где Беранже не мог действовать свободно, поэтому крейсер вновь отвернул, а авизо группы «В» получили приказ на преследование броненосца. Имея осадку около 4,5 м, эти корабли могли более свободно действовать на глубинах в проливе у Ко-Чанга, но авизо были слишком далеко и не выполнили этот приказ, в 07:40 вообще прекратив стрельбу из-за увеличения дистанции.

В 07:48 крейсер «Ламонт-Пике» из аппаратов левого борта произвел ещё один пуск трёх 550-мм торпед вдогонку уходящему противнику с дистанции 15 000 м без надежды на успех и в 07:50 окончательно прекратил артогонь.

Бой у Ко-Чанга закончился, и в нём французы не имели никаких потерь и повреждений. Но французский командующий не имел оснований для спокойствия, так как сохранялась опасность ударов с воздуха со стороны тайландской авиации. В 08:40 Беранже дал приказ своим силам отходить на W в сторону открытого моря. Четыре авизо во главе с «Дюмон д'Юрвилем» шли кильватерной колонной со скоростью 13 узлов, южнее них отдельно на 25-узловой скорости следовал «Ламонт-Пике».

И вскоре удар тайландской авиации состоялся. Однако по иронии судьбы первый удар тайландских лёгких бомбардировщиков Боут V-93S «Корсар» с Чантабури пришёлся по повреждённому «Тонбури», который лётчики ошибочно

атаковали и добились попадания бомбы, причинившей новые серьёзные повреждения. К 09:50 броненосец достиг Лаем-Нгоб на побережье Таиланда, где сел на грунт на глубине 6 м в устье реки Чантабун. Борьба с пожарами и поступлением воды не увенчалась успехом, и в 11:00 корабль был оставлен экипажем.

Всё те же П.Офан и Ж.Мордаль дают несколько иную картину, подчёркивая сложность и трудность прошедшего боя: «...203-миллиметровки «Тонбури» превосходили по дальности 155-мм орудия французского крейсера. Затем последовала смертельная игра в прятки среди множества небольших островков, между которыми то и дело исчезали и появлялись корабли неприятеля. В конце концов «Ламонт-Пике» загнал своего противника на мелкое место, где его нельзя было достать, но где сиамский броненосец впоследствии опрокинулся, когда его товарищи попытались отбуксировать его с мели».

В свою очередь «Тонбури» позднее подняли и отбуксировали в Бангкок, однако полностью восстановлен он так и не был. Одно время броненосец использовался в качестве несамоходного штабного корабля и плавучей базы Патрульной эскадры ВМС Таиланда, но в 1967 году был отправлен на слом. В Таиланде помнят этот бой, который был объявлен образцом выдающегося героизма, более того, это сражение преподносится как победа тайского флота, отбившего нападение французских агрессоров и заставившего противника ретироваться. Так что неудивительно, что носовые надстройка и башня броненосца «Тонбури» были установлены в качестве мемориала на территории военно-морской академии Таиланда и сохраняются по настоящее время.

Французы были обнаружены тайландской авиацией около 9 утра, и «Корсары» 44-й эскадрильи ВВС Таиланда прове-

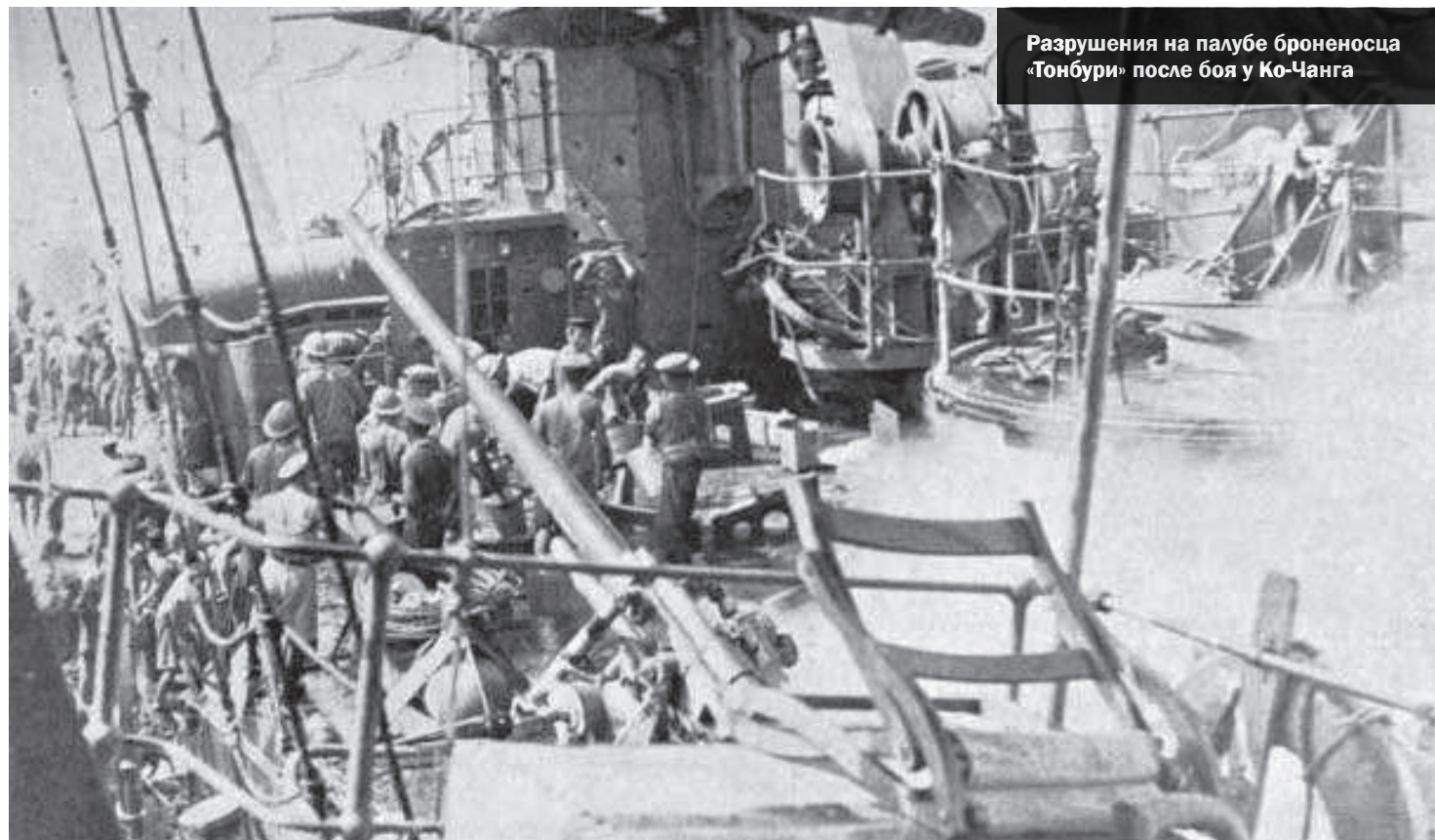
Броненосец «Тонбури» - главная сила тайландского флота, 1938 год



Экипаж «Тонбури» борется с пожарами



Разрушения на палубе броненосца «Тонбури» после боя у Ко-Чанга





**Легкий крейсер «Ламотт-Пике»
возвращается после боя в Сайгон**



**Надстройка и носовая башня
броненосца «Тонбури» (г.Пакнам)**



**Памятник броненосцу «Тонбури» на
территории тайландской Морской
академии**

ли несколько налётов на французскую эскадру. Объектами для атаки стал «Ламотт-Пике» и «Амираль Шарнье». Интенсивный огонь средств ПВО с французских кораблей не дал возможности нанести прицельные удары, тайландские самолёты старались не заходить в зону зенитного огня кораблей, хотя несколько бомб и легли в непосредственной близости от кораблей. В итоге французские корабли покинули Сиамский залив и утром 18 января вернулись в Сайгон.

Интересно, что в итоговых отчётах французы указали, что в бою у Ко-Чанга они уничтожили оба броненосца береговой обороны.

Как пишет в своём исследовании М. Барабанов: «В рапорте контр-адмирала Терро «перепроверенные по различным источникам» потери противника оценивались таким образом: миноносцы № 11 («Трэд»), № 32 («Чонбури») и № 33 («Сонгкла») потоплены; в течение начальной фазы сражения ... , один из двух кораблей береговой обороны, замеченный разведывательным самолётом, скорее всего «Аётха», был несколько раз поражён и бежал. Но, по-видимому, он налетел на мель и застрял в устье реки Чантабун, где его корпус и можно было увидеть; другой корабль береговой обороны «Тонбури», весь объятый пламенем, попытался выброситься на берег, но пропорол корпус о риф и взорвался; из экипажа «Тонбури» спаслось не более 82 человек. Потери экипажей противника французы оценивали в 300 погибших, «из которых более 80 на миноносцах».

Вот такая победная реляция, которая довольно часто повторялась и до сих пор ещё встречается в различных публикациях. Например, французские историки в своём труде «Французский флот во Второй мировой войне» так трактуют эти события: «...особенно приятным завершающим штрихом к кампании явились полученные через несколько дней сведения о том, что выведенным из строя оказался не только «Тонбури», но и однотипный броненосец «Аютия», который, возможно, пострадал от одной из торпед, выпущенных «Ламотт-Пике» на ранней стадии сражения по неясно видимой из-за тумана цели». То есть случайная торпеда, пущенная наугад, «случайно» попала в другой броненосец!

Но, как теперь точно известно, ни броненосец «Шри Аётха», ни миноносец «Трад» в сражении у Ко-Чанга участия не принимали и не топились. В то же время французы даже не заметили, что у побережья Ко-Чанга стояли минный заградитель «Нонг Сарай», груженный минами, и сторожевой катер «Тео Уток», которые не приняли участие в бою.

Кстати, когда впоследствии было установлено, что в составе тайландского флота оказались «уничтоженные корабли», то данный факт объяснялся тем, что эти корабли были «подняты и отремонтированы». В первую очередь это касалось того, что горящий и севший на грунт у Лаян-Нгоба броненосец «Тонбури» считался «Шри Аётхой», и это привело к определенной путанице. Согласно современным данным «Шри Аётха» был потоплен 30 июня 1951 года в Саттахипе в ходе попытки военного переворота, а миноносец «Трад» был списан на слом в ноябре 1975 года. По данным тайландских властей, потери личного состава кораблей в ходе боя у Ко-Чанга оказались на удивление невелики и составили 36 погибших: 20 на «Тонбури», 14 на «Сонгкла» и двое на

«Чонбури» (в том числе командир корабля).

Сражение у Ко-Чанга в очередной раз показало, что результатом вооружённого противостояния сил западной державы с силами второразрядного государства «третьего мира», как правило, становится победа сил западной державы. И в таком противостоянии решающими факторами победы западной страны являются не чисто техническое превосходство, а преимущество в организации, управлении, опыте и уровне подготовки личного состава, что ещё раз было доказано итогами артиллерийского боя кораблей. В бою у Ко-Чанга, согласно рапорту контр-адмирала Терро, французские корабли израсходовали 454 155-мм, 509 138-мм, 54 100-мм, 280 75-мм (в том числе 117 зенитных) снарядов. Точность стрельбы оценить сложно, но очевидно, что для 155-мм орудий «Ламотт-Пике» было достигнуто несколько процентов попаданий. В то же время четыре авизо сыграли незначительную роль в обеих фазах боя, особенно в бою с вражеским броненосцем. «Тонбури», по французским данным, произвел около 100 двухорудийных залпов 200-мм орудий, не достигнув ни одного попадания.

В то же время эксперты довольно критически оценивают действия французских кораблей и особенно их командиров. Наиболее часто встречается мнение, что Беранже (командир «Ламотт-Пике») не использовал все свои возможности для уничтожения противника, даже не убедился в гибели «двух» тайландских броненосцев, а также чрезмерно переоценил мощь тайландской авиации, что послужило основой для решения быстро покинуть место боя. Проведя успешный бой у Ко-Чанга, Беранже фактически пустился наутек вместо того, чтобы силами авизо произвести «зачистку» прибрежных вод и мелководья у острова и попытаться добить повреждённые броненосцы. Вспомним, что там ещё находились тайландские корабли, которые были, по сути, «беспомощны».

Даже с учетом сложной навигационной обстановки в районе боя можно сделать утверждение, что в итоге Беранже упустил противника.

Ещё одной претензией считается отказ Беранже после победы у Ко-Чанга атаковать Саттахип или другие пункты тайландского побережья, несмотря на то, что именно такая первоначальная задача ему была поставлена для содействия наступлению армии. Беранже, как истинный морской офицер, полагал, что если он потопил оба тайландских броненосца, то в полном объёме выполнил задачу по завоеванию господства на море, и, значит, его миссия выполнена.

Возможно, в том числе и по этой причине результаты победы французов у Ко-Чанга не повлияли на ход конфликта. Контрнаступление французской армии 16-17 января 1941 года было остановлено, и вскоре французы были вынуждены при «посредничестве» японцев в марте 1941 заключить франко-тайландский мирный договор, по которому Таиланду отошёл Лаос и две провинции Камбоджи. Яркий пример того, как победа в морском сражении не принесла победы в войне.

Дальнейшая судьба «Ламотт-Пике» ограничилась малозначительными выходами в море, к тому же корабль нуждался в ремонте, а единственный в Сайгоне док был слишком мал для этого крейсера. В этой ситуации на помощь пришли «новые

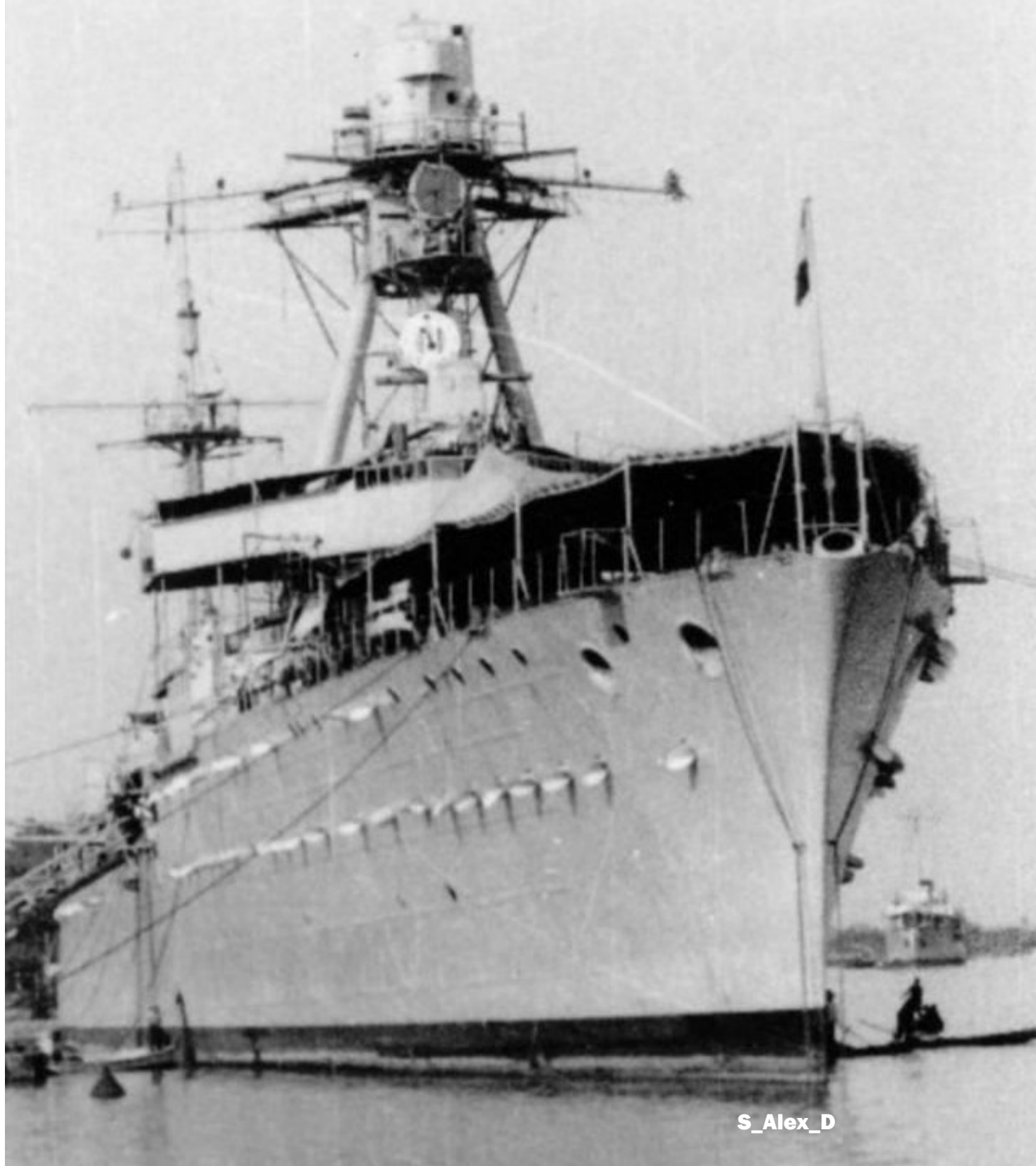


союзники» – японцы, по договору с которыми в сентябре 1941 года крейсер прошёл докование в Осаке. Однако в ходе ремонта не удалось заменить трубки в котлах, и в последующем крейсер только формально числился в строю, и с весны 1942 года до 1944 года ни разу не выходил в море. В итоге 1 января 1944 года он был выведен в резерв и использовался в качестве учебного стационарного корабля. А 12 января 1945 года крейсер «Ламотт-Пике» подвергся налёту американской палубной авиации с авианосцев «Лексингтон» и «Хорнет», как видим, американцы не особо церемонились и

не разбирались со статусом кораблей, находящихся в портах, контролируемых Японией. В результате налёта поражённый несколькими бомбами корабль лёг на правый борт и затонул на мелководье реки Сайгон.

Так закончил свой боевой путь «Ламотт-Пике» – лёгкий крейсер типа «Дюге Труэн», своей гибелью подведя своеобразный итог развитию колониальной политики Франции.

Крейсер «Приморге» в пламени африканского «Факела»



S_Alex_D

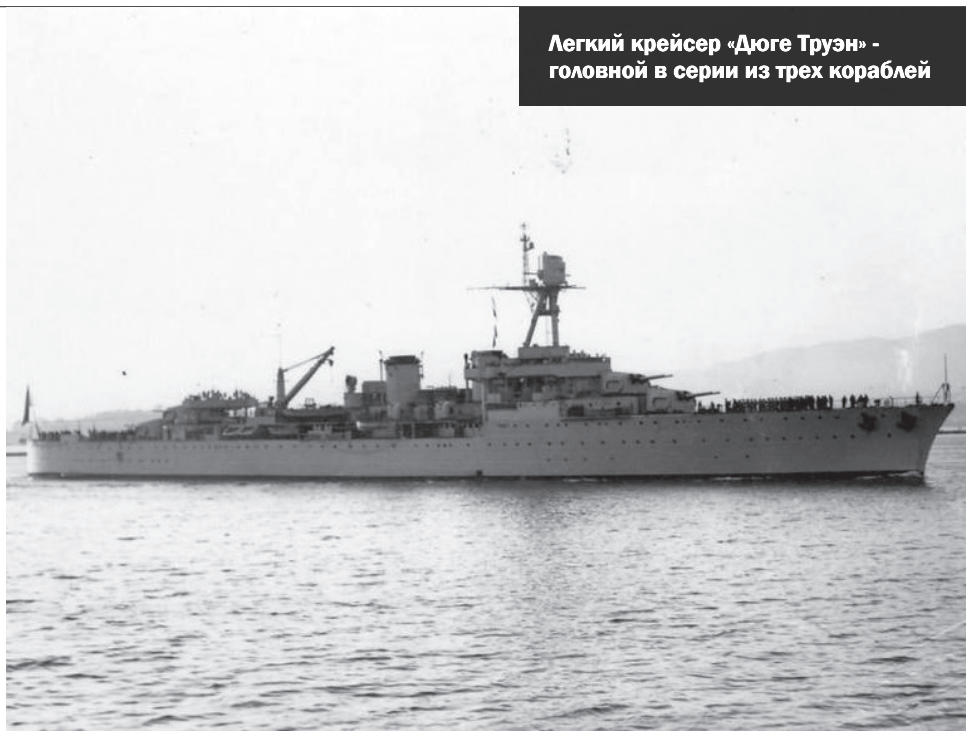
Серия лёгких крейсеров типа «Дюге Труэн» была немногочисленной и состояла, как мы уже знаем, всего из трёх кораблей. Так случилось, что один из крейсеров – головной «Дюге Труэн» прошёл долгий путь, оставаясь в составе флота почти тридцать лет, но при этом в его биографии «не нашлось места» для эпических битв и легендарных боёв, обычная служба боевого корабля с определённой долей рутины. Второй корабль серии – «Ламотт-Пике» за свои двадцать два года службы отличился и вошёл в историю как победитель в бою у Ко-Чанга, но затем бесславно погиб под бомбами союзников в сомнительном статусе, не дожив до победы несколько месяцев. Однако судьба третьего корабля – лёгкого крейсера «Примоге» оказалась ещё короче и трагичнее, хотя всё у него начиналось также безоблачно, как и у сестершипов. Более того, его первый поход стал кругосветным – за 100 ходовых дней (с 20 апреля по 20 декабря 1927 года) крейсер обошёл земной шар, пройдя около 30 000 морских миль, показав флаг и заодно проверив работоспособность механизмов и оборудования.

В последующие годы «Примоге» также не стоял в порту, практически ежегодно совершая дальние походы. В предвоенные годы крейсер, как и «Дюге Труэн» и «Ламотт-Пике», несколько раз побывал и в Индокитае. В апреле 1932 года он был отправлен в Индокитай, где в составе Морских сил Дальнего Востока провёл почти четыре года (ушёл во Францию в январе 1936 года). Однако его нахождение в метрополии оказалось недолгим, после ремонта и небольших модернизаций осенью 1937 года он вновь вернулся в Сайгон, где вместе с «Ламотт-Пике» обеспечивал безопасность европейцев в дальневосточных водах. В сентябре 1939 года лёгкий крейсер «Примоге» вернулся во французские воды.

Начало войны крейсер «Примоге» встретил в Такоради (Гана, Французская Западная Африка), откуда перешёл в Дакар и вошёл в состав 6-й дивизии контр-адмирала Ж.Моро (вместе с крейсером «Дюге Труэн»). Первыми боевыми операциями для него стали сопровождения конвоев с войсками и техникой, но 15 октября на борту крейсера произошла авария с гибелью людей – лопнул паропровод котла, и в конце месяца корабль перешёл на ремонт в Лориан.

Ремонт затянулся до весны 1940 года, и только в марте лёгкий крейсер снова присоединился к действующим силам флота, приняв участие в переброске войск из Северной Африки на территорию Франции. В своей книге «Французские крейсера Второй мировой» С.Патянин даёт следующую справку о боевой деятельности крейсера в этот период: «...с марта 1940 года он базировался на Оран и выполнил ряд заданий с целью препятствия неприятельскому судоходству, в том числе осмотр Канарских островов (там крейсером был досмотрен итальянский трансатлантический лайнер «Конте Гранде»). 1 апреля 1940 года «Примоге» прибыл в Фор-де-франс на Мартинике, где заменил «Жанну д'Арк». В апреле крейсер осуществлял контроль судоходства в водах Вест-Индии, осмотрев около 20 судов. 6 мая, в преддверье падения Нидерландов, вместе с британским шлюпом «Данди» он высадил войска для защиты нефтяных месторождений в районе Арубы, где 10 мая потопил немецкий транспорт «Антилла» (4 363 брт), после чего ушёл в метро-

Легкий крейсер «Дюге Труэн» - головной в серии из трех кораблей



Легкий крейсер «Ламотт-Пике» на Меконге, 1940 год



Легкий крейсер «Примоге», третий корабль типа «Дюге Труэн»



Представители экипажа
французского крейсера



PLAGE AVANT DU PRIMAUGUET. EN ARRIÈRE
PLAN: L'ALSACE



Крейсер «Примоге» в Сайгоне,
1934 год

полию». Интересно, что сейчас Аруба – это отличный курорт и место для отдыха с тропическим климатом, пляжами, отелями и казино. И одной из достопримечательностей острова является именно тот самый немецкий транспорт, потопленный «Примоге». Транспорт «Антилла» лежит на глубине 18 метров и считается крупнейшим кораблем, затонувшим в водах южной части Карибского моря, причем всего в 300 метрах от берега.

Успел крейсер поучаствовать и в «золотых» рейсах, эвакуировав из Бреста груз банкнот и 20 ящиков с золотом из запасов Банка Франции в заморские владения (Касабланку). Казалось, что и в дальнейшем крейсер, как и другие корабли флота, ждёт активная деятельность в Средиземном море и в Атлантике при поддержке британских союзников. Определённый энтузиазм не уменьшило даже появление на Средиземном море нового противника, когда Италия вступила в войну на стороне Германии и объявила войну Франции. Но, как мы помним, в этот период всё решилось на сухопутном фронте – 22 июня 1940 года Франция и Германия подписали перемирие, и французский флот вышел из войны.

Перемирие застало «Примоге» (командир крейсера – капитан 1-го ранга Гуабе) в Касабланке, где и было получено известие о реализованном британцами плане «Катапульта» и их ударе по Мерс-эль-Кебиру. Как известно, большая часть французских крейсеров после этого была сосредоточена в Тулоне, но «Примоге» был отправлен из Касабланки в Дакар, где присоединился к находящемуся там линкору «Ришелье».

В сентябре крейсер «Примоге» получил задачу на сопровождение в Либревилль танкера «Тарн», на котором находилось топливо для 4-й дивизии крейсеров контр-адмирала Ж.Буррагэ. Три крейсера дивизии («Жорж Леги», «Глуар» и «Монткальм») при поддержке трёх лидеров («Ле Фантакс», «Л'Одасье», «Ле Малэн») прошли Гибралтар и должны были, дойдя до Либревилля, «обеспечить безопасность» французских владений в Габоне. Однако французская эскадра была перехвачена британскими тяжёлыми крейсерами, а «Примоге» с танкером 19 сентября в заливе Бенин преградили путь британские крейсера «Дели» и «Корнуолл». В этих условиях французский контр-адмирал отдал приказ исключить боевые столкновения и вернул «Примоге» с танкером в Касабланку. Благодаря этому решению «Примоге» избежал участия в сражении у Дакара между британской эскадрой вице-адмирала Канингхэма и ВМС Дакара под командованием контр-адмирала Ландрио, в ходе которого британцам не удалось осуществить высадку десанта и овладеть Дакаром.

Остаток осени 1940 года лёгкий крейсер «Примоге» провёл в Касабланке, совершив только несколько выходов в море. Большинство выходов в море преследовало тренировочные цели, а вот поход 29 ноября – 8 декабря вновь можно было назвать «золотым» – крейсер перевёз золота на сумму 3 млрд. долларов, на этот раз из Дакара в Касабланку.

Один из успехов «Примоге» весной 1941 года стал поиск транспорта «Форде-Франс», который шёл из Мартиники в Касабланку, был захвачен британским вспомогательным крейсером «Булло» и с призовой командой отправлен в Гибралтар. Благодаря оперативной информации и быстрой реакции на действия



Крейсер «Примоге» (Сайгон, 1934 год) провел в Индокитае четыре года (1932-1936 гг.)

бывших союзников 12 апреля французский транспорт был замечен самолётом с «Примоге», после чего крейсер догнал судно и отконвоировал в Касабланку вместе с британцами, находившимися на борту. В последующем активность французских кораблей, действующих с африканских баз, стала снижаться – начал сказываться недостаток топлива.

Весной 1942 года крейсер «Примоге» возглавил 2-ю лёгкую эскадру под флагом контр-адмирала Р.Жерве де Лафона, в неё вошли 11-й дивизион контрминоносцев («Милан», «Альбатрос»), 2-й, 5-й и 6-й дивизионы эсминцев (всего 7 единиц, из которых два были в ремонте). И вскоре именно эта эскадра встретила удар союзников в ходе операции «Торч» («Факел»). В нашей статье мы не будем подробно описывать действия сторон, а сконцентрируем внимание на обстановке вокруг крейсера «Примоге».

Согласно плану союзников высадка англо-американских войск должна была быть проведена одновременно в трёх основных пунктах: Касабланке, Оране и Алжире, среди которых Касабланке была отведена особая роль. Это был главный французский порт на берегах Атлантики и важнейшая военно-морская база, однако об её защите против вторжения с моря позаботились слабо.

В Касабланке к моменту вторжения союзников находились 2-я лёгкая эскадра во главе с флагманом крейсером «Примоге», недостроенный линкор «Жан Бар» (способный действовать только одной башней главного калибра), 11 подводных лодок, 3 авизо, 5 патрульных судов и 11 вспомогательных тральщиков. С моря



Легкий крейсер «Примоге» в мае 1930 года

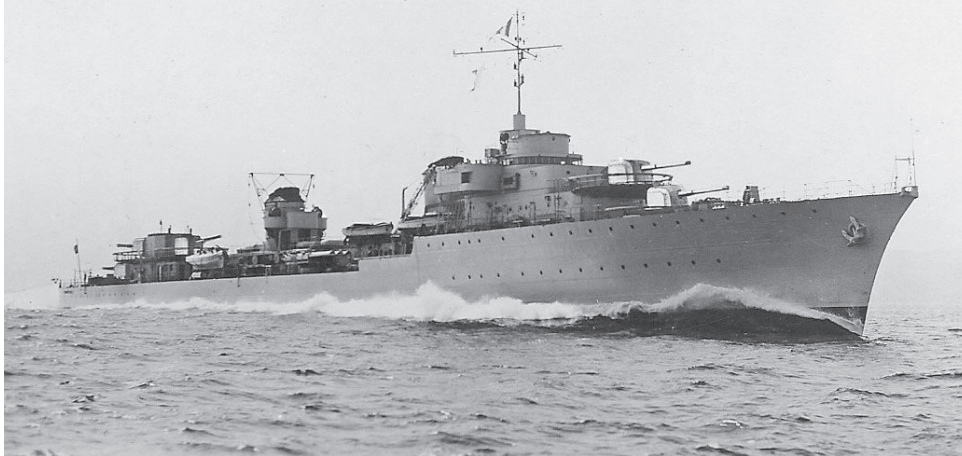


Легкий крейсер «Жанна Д`Арк» напарник «Примоге» по зарубежным походам

Легкий крейсер «Жорж Леги» - флагман 4-й дивизии крейсеров при прорыве через Гибралтар в 1940 году



Контрминоносец «Ле Малэн» - участник перехода к Либревиллю



Британский легкий крейсер «Дели» чуть не сошелся с «Примого» в артиллерийском бою



база прикрывалась двумя береговыми батареями (11 орудий), на аэродромах находилось 84 истребителя и 23 бомбардировщика.

Французам противостояла оперативная группа TG.34.9 контр-адмирала Хьюита, созданная для обеспечения высадки десанта в районе Касабланки и Федалы (населенный пункт в 15 милях северо-восточнее). В распоряжении Хьюита находились тяжёлый крейсер «Аугуста», лёгкий крейсер «Бруклин», 10 эсминцев, 5 эсминцев-тральщиков и 15 транспортов с десантом. Кроме того, оперативное прикрытие его действий осуществляла группа TG.34.1 контр-адмирала Гиффена в составе линкора «Массачусетс», тяжёлых крейсеров «Уичита» и «Тускалуза», 4 эсминцев, а поддержку с воздуха – авианосец «Рейнджер» (72 самолёта), эскортный авианосец «Суонни» (38 самолётов), лёгкий крейсер «Кливленд» и 5 эсминцев.

Утром 8 ноября 1942 года американское оперативное соединение развернулось в боевые порядки, и в 08:04 орудия «Массачусетса», «Уичиты» и «Тускалузы» открыли огонь по порту, в котором основной целью стал «Жан Бар» и береговые батареи. Основной задачей этого налёта было не дать возможности французским береговым батареям и кораблям атаковать транспорты с десантом и помешать высадке десанта в районе Федалы.

Внезапный огонь сразу нанёс потери французским силам: три подводные лодки затонули у стенки, «Жан Бар» получил 5-7 попаданий 406-мм снарядов, в гавани затонули 8 сухогрузов, получили повреждения контрминоносец «Ле Малэн» и два эсминца из 2-й лёгкой эскадры («Симун» и «Темпет»).

Командующий французскими ВМС в Марокко вице-адмирал Мишелье, отвечающий за оборону Касабланки, в 08:30, то есть только через 25 минут после начала обстрела, приказал 2-й лёгкой эскадре выйти в море и атаковать корабли про-

тивника у Федалы. Однако флагманский крейсер «Примог» не смог вывести свои эсминцы из гавани – он уже больше месяца находился в ремонте, его силовая установка не была полностью готова к эксплуатации, поэтому он временно остался в порту.

Командир эскадры контр-адмирал Лафон перенёс свой флаг на контрминоносец «Милан» и вывел из гавани все семь боеспособных эсминцев соединения. Как пишет С.Э.Моррисон, Лафон, когда из порта стали выходить его корабли, всё ещё не знал, с кем ему придётся сражаться, но это его не остановило.

Вот как этот эпизод красочно описали в своей книге П.Офан и Ж.Мордаль: «...капеллан, которого предупредили о выходе слишком поздно, пробежал под дождём осколков до конца причала и благословлял проходящие мимо него корабли. Порт позади эскадры скрылся в клубях дыма и всплесках от рвущихся снарядов. Впереди фарватер обстреливался заградительным огнём 8-дюймовых орудий. Однако все корабли миновали узкое место без повреждений». Вообще, мы бы рекомендовали с осторожностью относиться к фактам, изложенным в труде этих французских историков – «Французский флот во второй мировой войне», несмотря на то, что Поль Габриэль Офан был морским министром в правительстве Виши как раз в этот период (1941-1942 годы).

Французским эсминцам удалось вырваться в море, но здесь скорее помогли не молитвы капеллана и не плохая стрельба американцев – американская группа прикрытия так увлеклась обстрелом «Жан Бара», что забыла о своей задаче не выпускать французские корабли из гавани и несколько удалилась от зоны высадки. Но вскоре удача изменила и французам.

Первый удар по французским кораблям нанесли американские истребители с авианосца «Рейнджер», но, несмотря на повреждения и потери среди экипажей, французские эсминцы подошли к району высадки и открыли огонь по десантным кораблям и эсминцам прикрытия. Обе стороны в этой схватке получили повреждения, но незначительные.

К 09:48 2-ю лёгкую эскадру отделяло от транспортов всего 4 мили, но в этот момент в бой вступили крейсера «Аугуста» и «Бруклин», шквал огня с которых отбил атаку, и французы отошли. Тем временем к месту боя пошёл «Массачусетс» с двумя крейсерами, что сразу изменило соотношение сил.

В это время, около 10 часов утра, «Примог» смог запустить турбины и вышел в море на соединение с кораблями своей эскадры. Но даже в таком составе силы были неравны. Первым, в 10:40, погиб эсминец «Фуге» (тип «Л'Адрау»), который был накрыт залпом с «Массачусетса» и «Тускалузы». В 10:55 во флагманский контрминоносец «Милан» попал снаряд с «Массачусетса», который вызвал страшные разрушения и пожары, командир вывел корабль из боя и отошёл в Касабланку, где был посажен на мель и покинут экипажем. Напомним, что на нём находился командир эскадры контр-адмирал Лафон, которого сняли и около часа дня перевезли на «Примог».

Однако «Примог» и французские эсминцы не оставили попыток прорваться к транспортам и сорвать высадку десанта, продолжая вести артиллерийский огонь и стремясь выйти в торпедную атаку. Очередная попытка торпедировать «Бру-

Легкий крейсер «Примог» с эсминцами в Касабланке, 1940 год



Британский вспомогательный крейсер «Булоло» доставил много беспокойств французской эскадре в Касабланке



Легкий крейсер «Примог» - как мог выполнил свой долг в бою у Касабланки (1942 год)



Легкий крейсер «Примог» в Касабланке, 1942 год



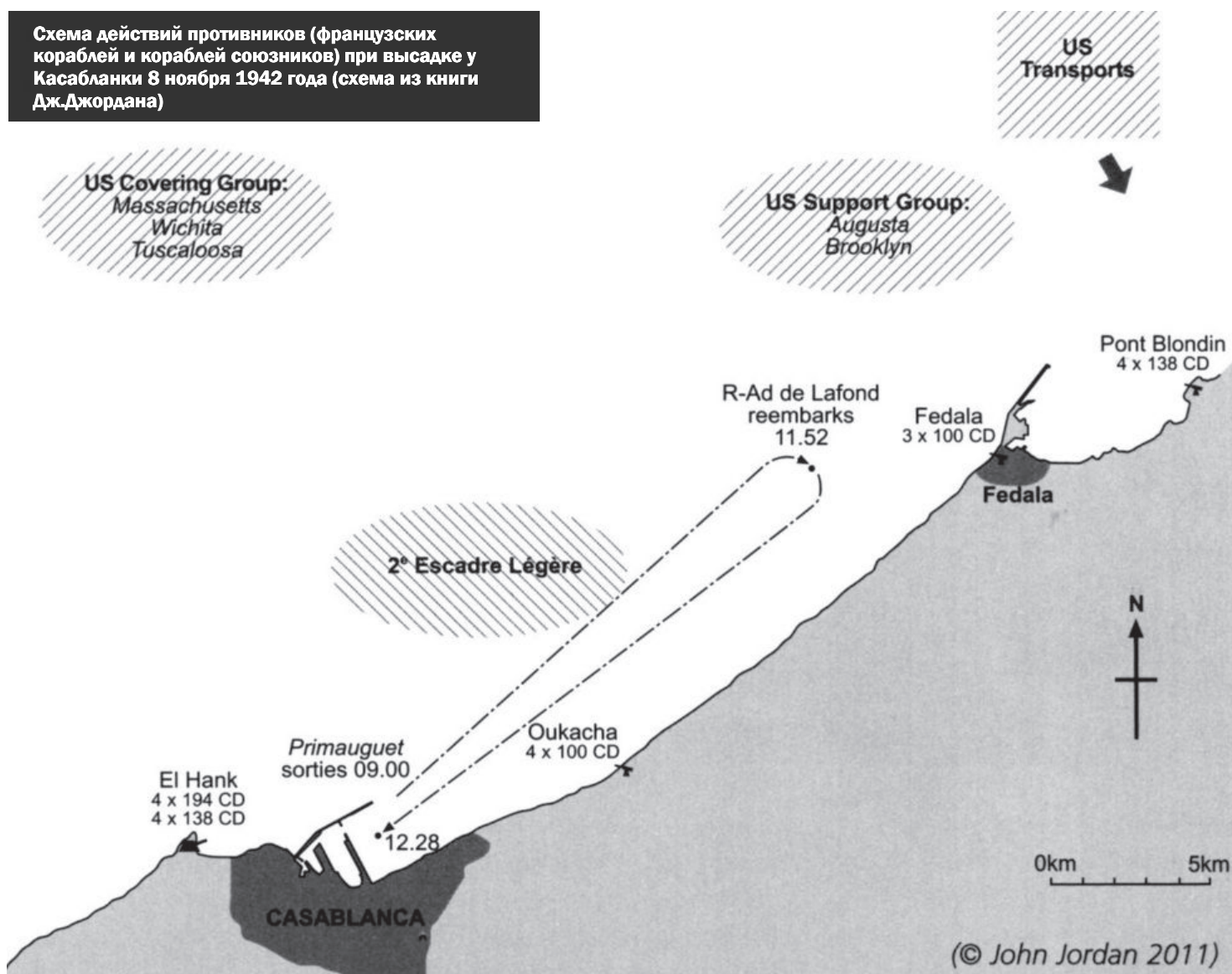
Недостроенный линкор «Жан Бар» в Касабланке



Американский линкор «Массачусетс» добился хороших результатов в стрельбе по неподвижному «Жан Бару»



Схема действий противников (французских кораблей и кораблей союзников) при высадке у Касабланки 8 ноября 1942 года (схема из книги Дж.Джордана)



клин» стала для эсминца «Буллонн» (тип «Л'Адруа») последней – в 11:12 он был поражен шестью 152-мм снарядами, получил минимум две подводные пробоины и в 11:35 затонул.

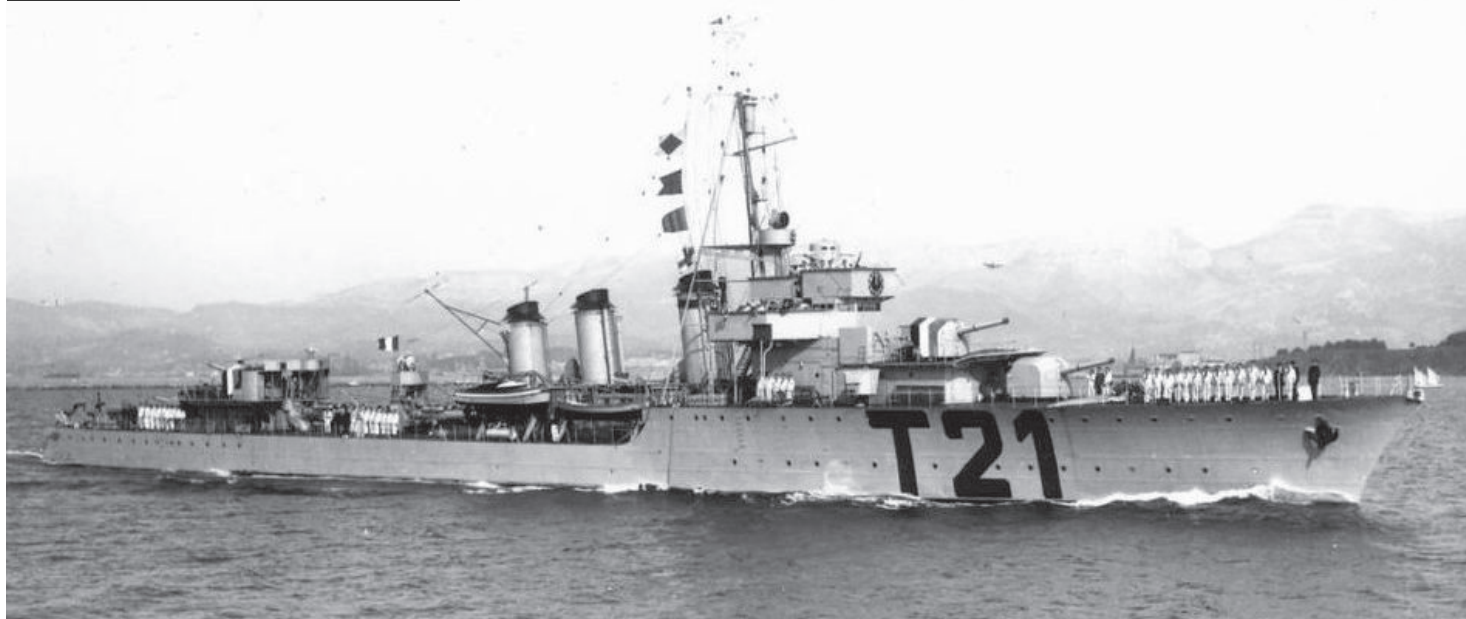
В это время лёгкий крейсер «Примоге» делал всё, что может сделать такой корабль для прикрытия эсминцев: вел артиллерийскую дуэль с вражескими крейсерами, ставил дымовую завесу, координировал действия эсминцев и старался выжить. Но его противники были очень сильны.

Моррисон достаточно красочно описал действия «Бруклина» и его стрельбу: «... он дал пристрелочный залп из одного или двух орудий, за которым последовало несколько залпов сразу из всех орудий. Затем на противника обрушился шквал огня, продолжавшегося более чем в течение минуты». Понятно, что долго выдержать под таким огнём американских лёгких и «вашингтонских» крейсеров «Примоге» не мог. Не надо забывать, что тяжёлый крейсер «Уичита» был самым современным американским тяжёлым крейсером, превосходившим по броневой защите и вооружению все предыдущие корабли. И вспомним, что крейсера типа «Бруклин» не зря называли «шестидюймовыми пулемётами», его пятнадцать 152-мм орудий (против восьми на «Примоге») могли вести стрельбу со скоростью 8-10 выстрелов в минуту (против 3-4 у «француза»). Таким

Американский тяжёлый крейсер «Тускалуза» - корабль из группы оперативного прикрытия сил десанта



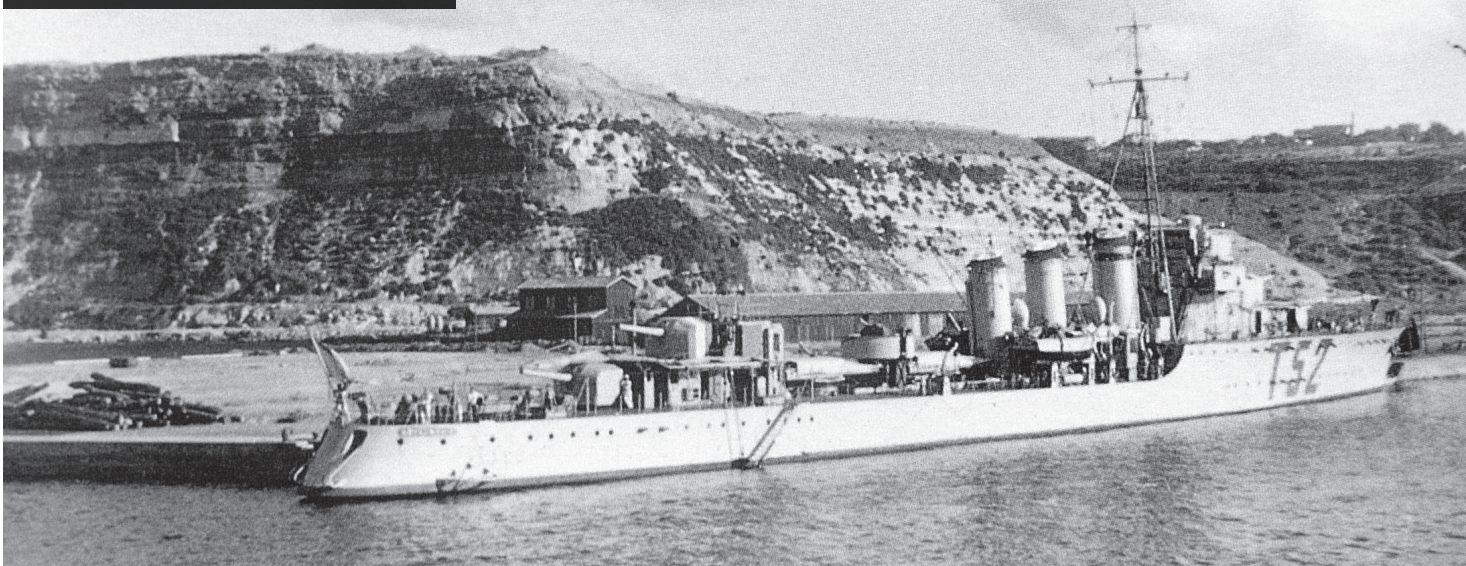
Эсминец «Фуге» - первая жертва американской эскадры



203-мм орудиям крейсера «Аугуста»
французам нечего было противопоставить
в бою у Касабланки



Эсминец «Булоннэ» был потоплен
снарядами «Бруклина»



Американский тяжелый крейсер «Уичита» - самый мощный крейсер союзников у Касабланки в ходе операции «Торч»



образом, по огневой производительности только один «Бруклин» превосходил французский крейсер почти в пять раз. И это если не учитывать мощь «Массачусетса», который показал неплохую точность стрельбы!

Итог оказался закономерным. Как пишет С.Патянин: «... «Примоге» вёл жаркую перестрелку с американскими крейсерами «Бруклин» и «Огаста» на дистанции около 7 миль. Около 11:20 французский крейсер был поражён тремя невзорвавшимися снарядами – в носовую часть, КДП и кормовую возвышенную башню.

В 11:45 и около 12:00 последовало ещё два попадания, была сбита грот-мачта. Наконец, в 12:30 невзорвавшийся снаряд прошёл борт ниже ватерлинии в районе КО № 3, выведя из строя один из котлов и пробив главный паропровод. Давление резко упало, скорость снизилась до 4 узлов. Крейсер отошёл к берегу и в 13:05 встал на якорь на внешнем рейде...». Обратите внимание, что большинство снарядов, попавших в крейсер, не взорвалось (видимо, сыграло свою роль отсутствие брони), и этого оказалось достаточно, чтобы корабль получил повреждения, ко-

торые лишили его боеспособности. В книге «Американский флот во Второй мировой войне. Операции в водах Северной Африки, октябрь 1942 – июль 1943» С.Э.Моррисон так описал этот факт: «... около 11 часов ... крейсер «Примоге» подвергся ожесточенному нападению со стороны «Огаста» и «Бруклина». Продырявленный в пяти местах ниже ватерлинии и получивший попадание 8-дюймового снаряда в оружейную башню № 3 он отошёл к порту и стал на якорь у Рош Нуар».

Оставшиеся без крейсера четыре французских эсминца («Альбатрос», «Брестуа», «Фрондер» и «Л'Альсион») не покинули поле боя и продолжили неравное противостояние с американскими крейсерами, предприняв торпедную атаку. К этому времени у «Массачусетса» осталось около 40 % боекомплекта, и он покинул район боя. Атака французских эсминцев была лихой, но безрезультатной и трагической для нападавших – три из четырёх «французов» получили повреждения, в результате которых корабли погибли:

- эсминец «Фрондер» в 12:25 был накрыт залпом тяжёлых орудий, получил одно попадание и отошёл к берегу, где сел на мель в 800 метрах от порта. Около 14 часов его отбуксировали во внутренний бассейн, к молу, где он вечером опрокинулся и затонул;

- контрминоносец «Альбатрос» в 12:30 получил попадание крупным снарядом в носовую часть, затем получил попадания двух бомб с самолётов «Рейнджера», и вскоре к ним добавилось ещё попадание 203-мм снарядом. В результате корабль получил большие пробоины, были затоплены котельные и машинные отделения. В итоге контрминоносец выбросился на

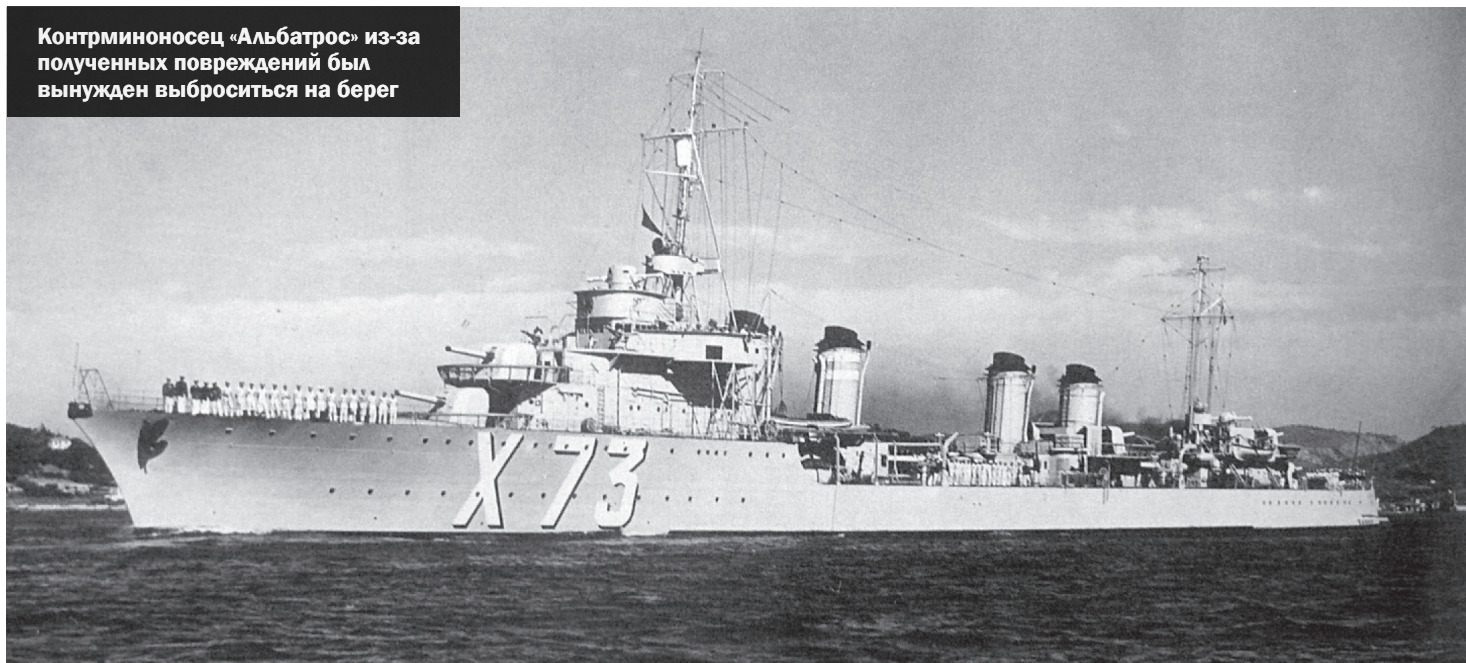
Американский легкий крейсер «Бруклин» - его 152-мм орудия создали непреодолимый заслон для французских кораблей при операции «Торч»



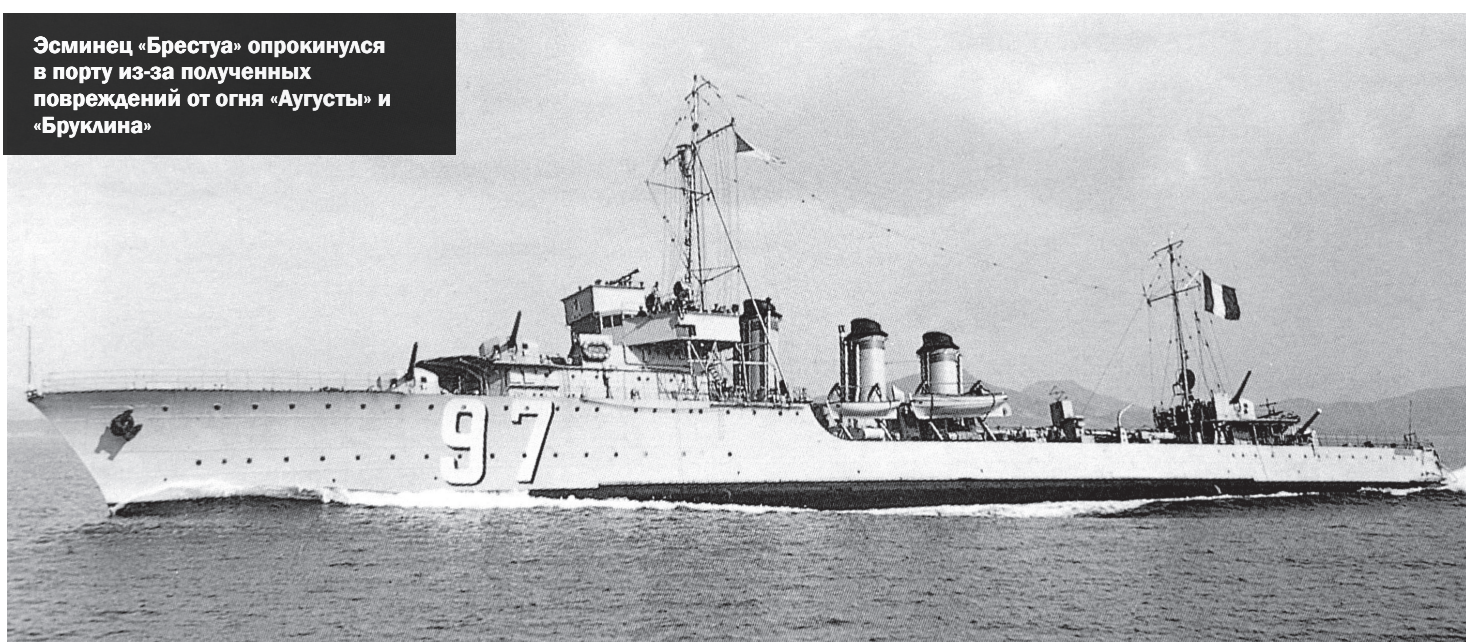
Эсминец «Фрондер» получил тяжелые повреждения от огня американских кораблей и затонул у причала



Контрминоносец «Альбатрос» из-за полученных повреждений был вынужден выброситься на берег



Эсминец «Брестуга» опрокинулся в порту из-за полученных повреждений от огня «Аугусты» и «Бруклина»



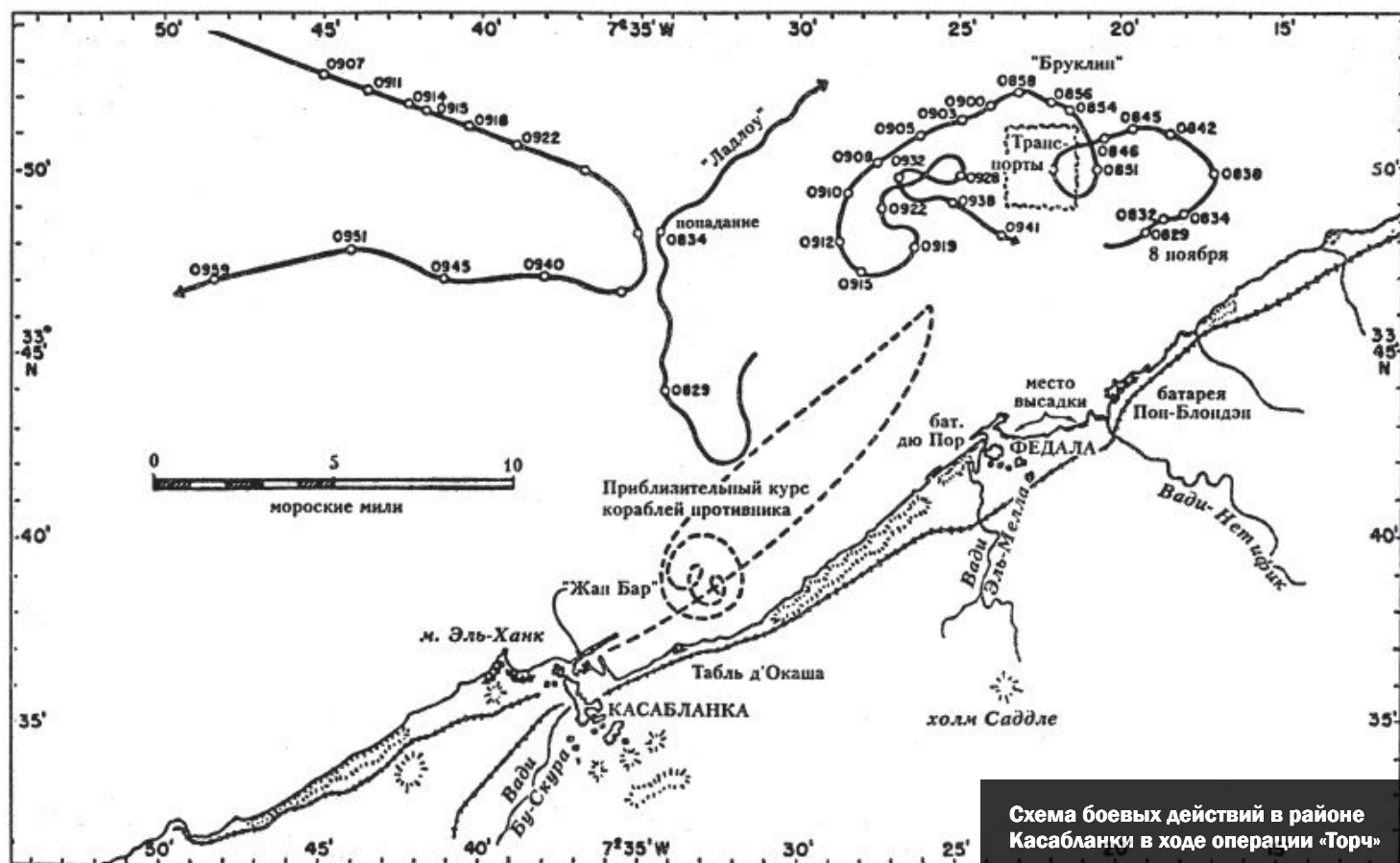


Схема боевых действий в районе Касабланки в ходе операции «Торч»

берег;

- на эсминце «Брестуа», имевшем повреждения в результате 5-6 попаданий с крейсеров «Аугуста» и «Бруклин», около 14 часов в результате близкого разрыва авиабомбы открылась течь. Командир корабля ошвартовал корабль в порту, но поступление воды не удалось остановить, и вскоре корабль опрокинулся.

После потери практически всех кораблей эскадры (кроме эсминца «Л'Альсион») настал черёд и флагмана. Команда крейсера сделала попытку увести корабль во внутреннюю гавань Касабланки, но в 14:40 «Примоге» подвергся мощному авианалёту, и «окончательную точку» поставили авиагруппы с авианосца «Рейнджер». Одна из бомб угодила в мостик, где погибли командир корабля и несколько офицеров. Был ранен и командир эскадры, контр-адмирал Ж. де Лафон, который перебрался на «Примоге» с разбитого «Милана», но это уже не могло повлиять на исход боя. Ещё примерно через час на крейсере заклинило руль, его носовая часть была охвачена огнём – корабль сел на грунт недалеко от двух контрминоносцев, и вечером команда покинула «Примоге», который горел до утра.

Итоги боя оказались достаточно трагичны. Французам не удалось ни сорвать высадку союзников, ни нанести им хоть какие-либо существенные потери. Общие потери французов составили 462 человека убитыми и пропавшими без вести и 624 ранеными, из них из экипажа «Примоге» – 47 убитыми (по французским данным – 90) и около 200 раненых (около 30 %). Потери и повреждения на американских кораблях оказались мизерными – 3 убитых и 39 раненых. Характерно, что эксперты с точки зрения тактики положительно оценивают как действия эсминцев, так и крейсера «Примоге», однако, несмотря на героизм и самопожертвование, французские корабли так

и не смогли помешать десанту или хотя бы повредить вражеские корабли. За бой крейсер выпустил 512 155-мм снарядов, но нанести серьёзных повреждений противнику ему не удалось. Видимо, сыграло свою роль отсутствие боевого опыта и качественной боевой подготовки, без которых нельзя надеяться на успех в современном бою. В чём-то бой у Касабланки, по моему мнению, схож с японским десантом в Чемульпо в 1904 году: тот же героизм и самопожертвование, но такая же беспомощность в нанесении ущерба противнику, такая же неспособность пре-

дотвратить высадку десанта и гибель кораблей в районе порта. Да простят меня читатели за такую аналогию.

Но вернёмся к «Примоге». После захвата Касабланки союзники и французы из «Свободной Франции» занялись разбитыми и потопленными французскими кораблями, и некоторые из кораблей даже удалось ввести в строй, но восстановление «Примоге» было признано нецелесообразным. Крейсер так и остался на внешнем рейде Касабланки до 1951 года, пока его не разобрали на металл.

Легкий крейсер «Примоге» в бою у Касабланки 8 ноября 1942 года



«ФРАНЦУЗСКИЙ БАГЕТ» 4-ГО УРОВНЯ «ЗА» И «ПРОТИВ»



Дорогие друзья, представляем вашему вниманию мнения игроков о корабле, которому посвящен данный выпуск нашего журнала. Легкий крейсер «Дюге Труэн» – корабль четвертого уровня и первым в журнале представляет ветку французских крейсеров. По нашему мнению, игроки совершенно не заслуженно пренебрегают кораблями, которые находятся в начале ветки развития, а ведь они тоже интересны, и не их вина, что судьбой им было уготовано именно такое положение. Возможно, он не является самым лучшим, но на своем месте он чувствует себя достаточно уверенно, предоставляя возможность игрокам продемонстрировать свои умения и скилл. Предлагаем познакомиться с мнениями игроков о «Дюге Труэн», и узнаем, в чем же особенности данного корабля.

Как заведено, представляем мнения нескольких игроков, в том числе с нашего общедоступного форума. 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>)

Лёгкий крейсер Франции «Дюге-Труэн» расположен на 4 уровне, соответственно его возможности и потенциал соответствуют данному уровню.

ТТХ:

Живучесть: 26 700хп. Это лучший показатель на уровне, потому что наш корабль очень большой и массивный.

ГК: 4 башни по 2-155-мм ствола. Самая большая дальность стрельбы – 15км. Однако платим за это мы перезарядкой в 12 секунд.

ПВО слабая,особо не отобьёшься.

Торпеды: есть по 2х3-трубных ТА на борт, дальность хода торпед –6 км, скорость 57 узлов –подходят только для штыковых атак, пикирования в конце боя.

Маневренность: средняя скорость – 33 узла. Однако переладка рулей (7,8 сек) и радиус циркуляции (670 м) худшие на уровне –это плата за размеры и ХП.

Снаряжение: ремка обычная; ГАП – обн-аружение торпед за 3 км, кораблей – за 4 км; истребитель.

Модернизации и перки

Всё просто по модернизациям - «Основное вооружение» и «Система борьбы за живучесть».

Перки типичные для ветки: «Арттревога», «Поворот башен», «Отчаянный», тут всё понятно. «Взрывотехник»: 155-мм калибр «выжигателей», так мы и играем. «Суперинтендант» – чтобы «снаряга» наша дольше не кончалась, всё нормально. На 4 уровне «Инерционка» и «маскировка» – всёкак обычно.

Тактика в бою

«Мы - большой и слабоманевренный» корабль, поэтому играем со второй линии или далее и методично закидываем противников снарядами, выжигаем ЛК. В некоторых ситуациях можем «спикировать». По бортам километров с 10 в крейсера можно стрелять ББ.





Ощущения и итоги: довольно приятный кораблик. Я недавно для подготовки обзора проходил его на «евросервере». Сыграв четыре боя, два раза победил. Реализуя свою тактику стараться держаться на дистанции и выжигать врагов, я набил чуть более 50 тысяч среднего урона. В принципе это было не сложно.

Мнения с форума WordofWarships, 2017-2018 годы (стиль изложения сохранен):

wasp

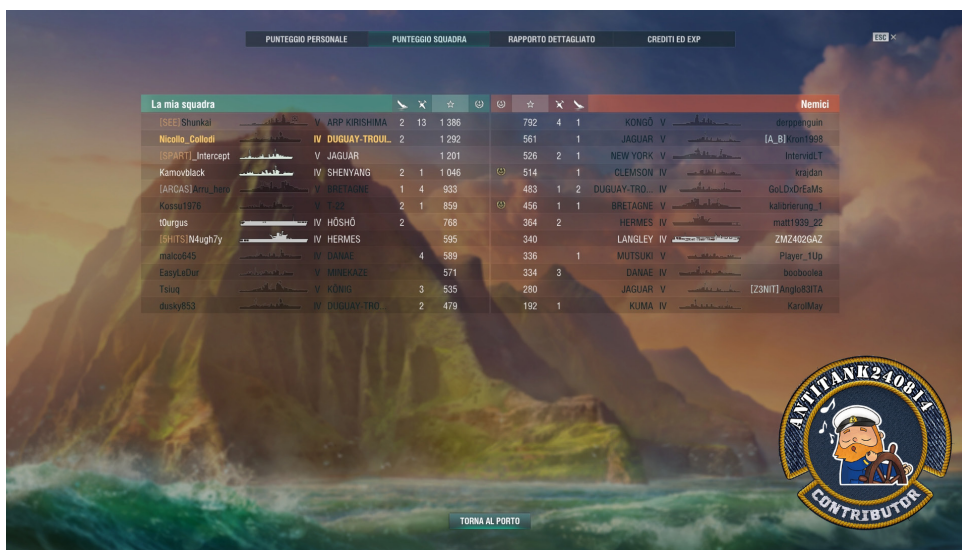
Корабль мне понравился. Если не лезть на рожон и крутиться, то играется очень хорошо, но если зазевался, то отправляешься в порт. Играть нужно от дистанции на фугасах. Эсминцы в упор выносит идеально. Торпеды короткие и бесполезные, на мой взгляд. ПВО у него ноль, но от самолётов уворачивается очень хорошо за счет маневренности. Поджигает крейсера и ЛК очень хорошо, кстати, без перков на поджог и без флажков. ББ выносят цитадели на ближней дистанции 6-8 км. Так что кораблик норм.

Brennet

После крейсера предыдущего уровня – как глоток свежего воздуха. Боевит, живуч, динамичен. На нём именно играешь, а не надеешься на «Его Величество Рандом». Способен потащить бой в концовке за счёт своей мобильности. Остановился на фугасах, так как жгут не по-детски, при этом хорошо «снятая стружку» довольно-таки кучной стрельбой. Отлично справляется с эсминцами, хорошо себя чувствует против крейсеров, способен сильно покусать линкоры и только против авианосных эскадрилий почти беззащитен. Однозначно рекомендую.

KoloBanOff_ZG

Мог быть грозой «песочных авиков», но реализован не в окончательной модерни-



зации и стал просто проходным... жаль... Для 4lvl нормальных кандидатов из других флотов мира не осталось...

Может, конечно и зайдет за счёт дальности и точности ГК, пока даже продавать не буду, но командира ему учить тоже пока не планирую...

XXX

Ну какая нафиг имба..., вы посмотрите, кто играет на французах... 46 % ЦА в ветку не пошло... .Кораблик просто в норме, плюс линейно возвышенное расположение ГК... . Правильное чередование снарядов и прямые руки обеспечат кучу позитива...

Нагиб из него вытащат только рукастые, что приятно... по крайней мере не очередной Мурманск для аутистов...

XXX

Самое смешное, что, ИМХО, разрабы чисто поленились дорисовать «Труэн» альтернативный корпус в модернизации 1944года, тогда были бы шесть 40-мм одиночных «бофорсов» и двадцать 20-мм «эрликонов», но без самолёта и торпед... .Я бы взял именно его...

Если честно, не следил, как быстро тает самолётник, но ПВО реально нет, я даже не придумал, какие перки командиру брать под эту комплектацию «а-ля шаманский бубен»...

Пока мыслю так: «Профилактика – Отчаянный – Взрывотехник – Маскировка – Противопожарка – Поворот башен – Из последних сил – АртТревога»..., но это когда будет то... . Проблема в том, что сборка уникальная для крейсера... и без сброса на другие корабли не зайдёт...

overdraiv

Добрался до этого «чудо крейсера». Первые впечатления - корабль не «айс», и это мягко сказано. Скорость и манёвренность в норме, стреляет тоже более-менее нормально, но маскировка и хрустальность - это ужас: светимся мы первыми на «пол...», нет, на всю карту и огребать начинаем тоже со всей карты, и всё что в нас прилетело с любого расстояния, всё наносит огромный урон. ББ с любого расстояния прекрасно заходят в нос!

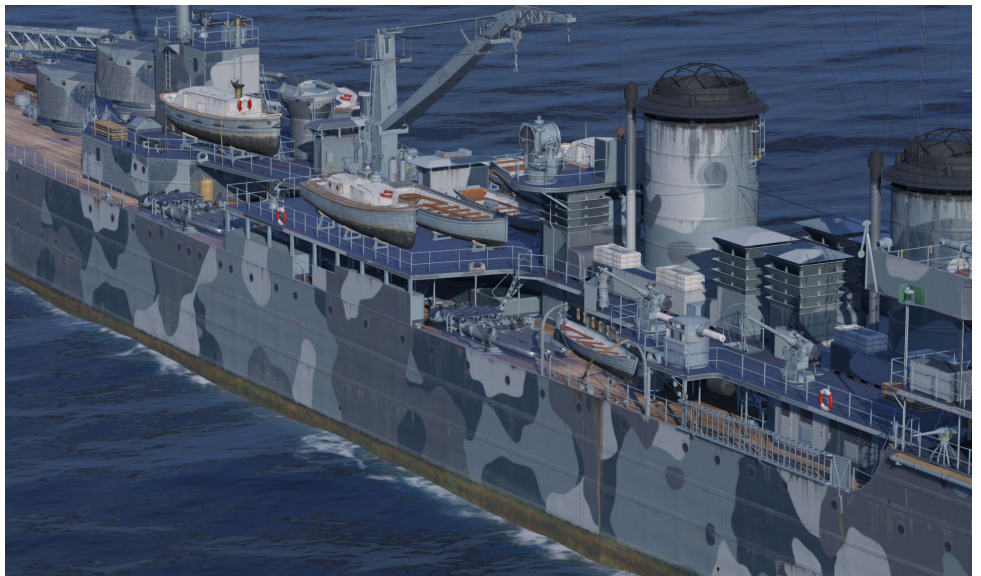
Такое ощущение, что корабль склеен с туалетной бумаги (БУ) –на что склеен, сами догадайтесь. Покатав несколько боёв, обнаружил, что корабль очень нравится владельцам эсминцев: они просто разносят его в хлам фугасами стоя в дымах.

S A U R O N

Я, конечно, новичок в этой игре, и мое мнение можно проигнорировать, но...

Отсутствие брони надо использовать и обращать свой минус в плюс. Через нос залетает в цитадель? Не стойте носом к линкору и крейсеру, вы не «Норка». Станьте бортом, и прилетит несколько сквозняков.

Торпеды для крейсера – оружие не основное, но ситуативное. Если мы вышли из-за острова на линкор в нескольких километрах, то можем спокойно сблизиться, повернуть борт и кинуть два веера. Да, конечно, линкор отстреляется по нам, и для «Омахи», «Кумы», «Феникса» и т.д., залп линкора в борт с 4-5 км с большой вероятностью закончится блокшотом с несколькими пробитиями цитадели и путёвкой в порт, но... помните про отсутствие брони? Вот. Мы поймаем несколько сквозных пробитий, потеряем «3-5 тыщ ХП» и начнём «доворачивать» другим бортом, чтоб кинуть ещё два веера, если



первых двух линкору будет мало.

Но ещё раз, это не основное наше предназначение. Мы имеем комфортную дальность стрельбы, отличную баллистику и, опять же, отсутствие брони. Мы можем поливать линкор фугасами с расстояния 12-15 км, маневрируя и иногда получая 1-2 пробития ББ. То же и с крейсерами. Нам опасны только фугасы, но многие в пылу боя забывают на них переключить-

ся. Тем не менее, фугасы нас поджигают и «критуют», поэтому «ремку» лучше ставить «головую».

Отличная баллистика позволяет наказывать эсминцы на расстоянии до 10 км, когда они такого подвоха не ожидают.

Таким образом, наша задача – держаться на расстоянии, где мы за счёт неплохой маневренности и хорошей баллистики весьма конкурентоспособны, и



жечь всё, что видим. ББ целесообразно использовать против крейсеров на расстояниях меньше 10 км, но лучше с ними на такое расстояние не сближаться. При возможности сблизиться, укрываясь за островами, использовать торпеды, которых у нас много.

Это отличный корабль, как мне кажется.

iloveubaby

Кораблик – то, что военные называют «гениальная посредственность». Для своего уровня очень хорошо выжигает на 12+ км. Но не «имба» – ДПМ средненький. Ближе выбивает цитадели подставившим борт крейсерам, но, опять же, без чудес. Для ближнего боя есть «торпы», не

«Кума», но небесполезная опция. В дымах от него тоже совсем не спрячешься – «гидрач» короткий, но есть. Короче, такой себе «Jackofalltrades». Единственное что, не забудьте поставить модернизацию на рули – их у низкоуровневых французов очень легко вышибают, по-видимому, это такая саркастическая насмешка разработчиков над национальной французской тактикой.

Medved_essen

После «Фриана» – интереснее кораблик. И башни чуть пошустрее, баллистика, вроде как, поприятнее, ну и калибр нормальный. «Фриан» без «Мастер – Наводчика» не очень комфортно играется, а здесь нормально. Главное – «ИПС» – рули и двигатель выбивают в каждом бою практически... ББ более злые, влетают в цитадель всем легко и с дальних дистанций.

XXX

Почти прошёл, пробовал вчера преимущественно от ББ играть по крейсерам – неплохо, урон повыше сразу... На дальних дистанциях в палубу и надстройки залетают, поближе – выбивают цитадели... Осталось до «Бертена» пару боев. Сложилось впечатление, что французы очень требовательны к перкам командира. С другими ветками не заметил, но тогда я новичок ещё был.

Для «Фрианта» – «Труэна» необходимый минимум – 5-6 очков у командира, причем «ИПС» обязателен. Вчера был интересный бой, «Эпицентр», бились до последней секунды, я два раза брал эпицентр и два раза отступал. На третий раз всё же взял. Три раза выбивали рули и двигатель, причём самое смешное – рядом ОФ от V-170 в нос. В результате всё же победили, это вам не «точки – почки», где слились эсмы и всё, почти 100 % слив...

Моя раскладка – Приоритетная Цель, Арт-Тревога, Мастер-Наводчик (пока не брал, т.к. понадобится только на 7 уровне, но без него не комфортно, особенно на Фрианте), ИПС. Оба корабля с таким набором достаточно комфортны и позволяют играть «от нагиба».

Оставлю в порту для выполнения заданий, которые от 4 уровня, пока прокачиваю для него командира на Журене.

Damir77

Шикарный кораблик, пожалуй, оставлю для фана, жаль, только команда часто подводит).

По факту – стоит разобраться, кого бить фугасами, а кого ББ. «Амеры», «немцы» и «япы» очень хорошо складываются в борт от наших ББ, фактически с любой дистанции. Советские бронепалубные в виде Светы и Богатыря – ББ хорошо входят только в ближнем бою, в остальных случаях фугасы предпочтительней. Собратьев французов лучше бить фугасами сразу, ибо броня в виде гофрированной фольги, взрыватель на ББ не успевает взвестись, получаем сплошные «сквозняки» с минимумом «дамаги».

Elefant_74

Редкий кораблик заходит в душу так комфортно... Да, нет брони, зато благодаря неимению «ОНОЙ МОЖНО ЗАПРОСТО ПРИБЛИЖАТЬСЯ К ЛИНКОРАМ» – они нас просто насквозь шьют, без урона почти. А вот наши торпеды такого недостатка не имеют,))) В дымах ловим эсмов, которые, как правило, стоят на точках для захвата – это вообще еда. Скоростной, поворот-



ливый. Чёрт его знает, как это сочетается – вроде и ватный в управлении, но почему-то поворотливый,)). Вот против одноклассников не особо, но тем не менее «моет». Ту же «Светку» перестреливает. «Инерционник» тут взял, и раньше было комфортно, а с ИВ-вообще супер.

Svarogych1

Это корыто, построенное в качестве плавучего борделя, не имеет никакого отношения к понятию «боевой корабль». Созданное из фольги и картона нечто с «окололинкорными» «засветом» и скоростью перекидки руля ловит «крыты» и «цитадельки» даже от фугасов эсминцев.

На фоне одноклассников его пушки не выделяются ни скоростью наведения, ни уроном, зато чудовищно низкая скорострельность делает его бесполезным в ситуациях, когда врага надо заливать ливнем снарядов.

Она же не позволяет разобрать засветившийся ЭМ, а якобы хорошая дальность стрельбы на деле бесполезна, так как любой враг с лёгкостью уворачивается от летящих по 17 секунд снарядов. Само же «корыто» собирает «крыты» и «цитадельки» от любого фугасного залпа в его сторону, после первого же накрытия превращаясь в плавучую гору консервных банок с выбитыми рулями и движком.

Ну а про использование торпед не может быть и речи, ведь при попытке поворота для торпедной атаки вражеский ЛК жажнет в картонный борт залпом фугасов, что гарантирует полдесятка цитаделей и мгновенное отправление на дно. По сравнению с этим ничтожеством признанный кактус «Карлсруэ» кажется великолепным кораблём.

Ну, я уже играю слишком долго, чтобы забывать про переключение фугасов и ББх. Так что всё происходит немножко прозаичнее: «ДТ» не держит удара в принципе. В любой проекции, любого

калибра. Даже многие ЭМы проламывают его «броню» в районе цитадели своими фугасами, а уж что с ним делают фугасы линкоров, словами не передать. Против него приятно играть: ставишь фугасы и всё: ЛК, все КР и многие ЭМ гарантированно проламывают ему цитадель под любым углом встречи, ломают ему движок и рули.

Ну а по поводу предложения «переть в атаку» и неожиданно выскакивать на ЛК могу посоветовать посмотреть на его засвет: это же не КР, а ЛК какой-то!

На этом корыте лезть в «кюз» смерти подобно: в одном из боёв выскочивший из-за острова «Изяслав» сел на мель, и я решил с 6 км взять лёгкую цель. Он был без дымов, так что просто отстреливался, сдавая задним ходом. К моему крайнему удивлению к моменту его смерти у меня осталось меньше половины ХП и выбитый руль с откатом «ремки», т.к. перед этим он успел повесить 2 пожара.

А уж про «пикирование на ЛК» и говорить не стоит: перезарядка ЛК занимает 30 секунд, а у «ДТ»-12, так что фугасами его особо не «позасыпаешь». К тому же пока что в «рандоме» засилье «бритов» с их супер-пупер фугасами, так что любой залп в борт будет практически гарантировано фугасным. А это значит, что шанс остаться без движка и рулей на этом корыте стремится к 100 %. А после этого ещё 30 секунд агонии и на дно.

Assatom

Полный шлак, а не корабль, не смог на нём забрать «исоказу» с 2 км! Залп со всех орудий фугасами в борт «исоказу», и не смог его «отваншотить»! А расстояние то было 2 км всего! А он мне успел пустить 1 торпеду!! Где логика? Крейсеры создавались для борьбы с эсминцами, значит они их должны «ваншотить» с залпа! Это корыто даже торпедами попасть не смогло! Потому что я пустил торпеды, чтоб добрать, а ЭМ спокойно от них ушел!

И с какого у него башни «ворочаются» хуже, чем у линкоров? Перекидка с борта на борт больше 25 сек!! Это нонсенс! Проходить только за «свободку»! «НЕиграбельно»!

EErhard

Хороший кораблик. Попробуйте играть по КР исключительно ББ. ББ очень злые – пробивают цитадели в «ромбик» одноуровневым КР. А из «бортоходов» делает origami за пару залпов. ОФ кучные, поджигают. На выходных «Кракена» с 6-ю «фрагами» взял. ХП теряет быстро, это да.

Итак, уважаемые друзья, мы вам представили несколько мнений игроков, которые помогут вам получить комплексное представление о таком корабле, как крейсер «Дюге Труэн». Традиционно, 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 видеозапись по игре на этом корабле, размещённый в теме журнала на форуме, чтобы сложилось свое мнение об этом типе крейсера. Да, корабль непростой, но это корабль французского флота, который прошел всю войну и захватил еще одну. И 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!

В европейское турне всей командой!

Чемпионат Польши по стендовому судомоделизму 2019 года,
Олесника (Польша), 30-31 марта 2019 года



Уважаемые друзья, мы уже знакомили вас с достижениями отечественных судомodelистов, о некоторых из них вы можете знать по замечательным моделям, представленным на ваш суд на игровом форуме World of Warships. Но как оказалось, их произведения, я бы даже сказал шедевры, известны не только в России, но и за её пределами. И яркое этому подтверждение – недавно состоявшееся Европейское турне сборной команды Федерального судомodelного клуба России, в ходе которого российские модели были представлены на чемпионатах по стендовому судомodelизму в Польше и в Великобритании. Но обо всём поподробнее, предоставим слово участнику этого турне, замечательному мастеру – Алексею Лежневу aka lejnev.

«27 марта 2019 года из Москвы по направлению к польскому городу Olesnica стартовали два автомобиля: микроавтобус (забитый под завязку 32 моделями) и легковушка. Всё дело в том, что именно в этом небольшом польском городе 30 и 31 марта должен был проходить Mistrzostwa Polski Modeli Statków i Okrętów (Чемпионат Польши по стендовому судомоделизму). Доехали мы туда в срок, хотя конечно не без приключений. Поляки для расстановки наших моделей выделили целый зал, так как иначе мы бы просто не смогли расставить все наши модели.

Всего на Чемпионат были представлены 98 моделей (включая модели из России) во всех классах:

Класс С1 – Модели всех типов гребных и парусных судов, имеющие такелаж с парусами или без них;

Класс С2 – Модели кораблей и судов с механическим двигателем;

Подклассы С3 (А-Д) – Модели установок, деталей кораблей, портового оборудования, оборудования верфей, диорамы всех масштабов;

Класс С4 (А-Д) – Миниатюрные модели классов с С1 по С3 в масштабе 1:250 и мельче;

Класс С5 – Модели классов с С1 по С3, построенные в бутылке, ампуле или ином сосуде из стекла;

Класс С6А – Модели в масштабе 1:700 и мельче как с целым корпусом, так и по ватерлинию, с доработками и без, выполненные из промышленных наборов (не деревянные);

Класс С6В – Модели в масштабе крупнее 1:700 как с целым корпусом, так и по ватерлинию, с доработками и без, выполненные из промышленных наборов (не деревянные);

Класс С7 – Модели, изготовленные из бумаги и картона, выполненные из промышленных наборов без их окраски;

Класс С8А – Модели, изготовленные на основе промышленных наборов (КИТ) из дерева с доработками, всех типов парусных и гребных судов, имеющие такелаж, с парусами или без них;

Класс С8В – Модели, изготовленные на основе промышленных наборов (КИТ) из композитных материалов с доработками, всех типов кораблей и судов с механическим двигателем.

Как выглядел наш стенд на Чемпионате Польши видно на одной из фотографий. Моделей было много, вот только небольшой их перечень: парусные линейные корабли «Виктория», «Двенадцать апостолов» (класс С5), линейные корабли «Императрица Мария», «Генерал Алексеев», «Императрица Екатерина Великая», «Дредноут», линейный крейсер «Измаил», броненосный крейсер «Рюрик II», эскадренный броненосец «Бородино» и «Полтава» (класс С5), британский линкор «Куин Элизабет», японский тяжёлый крейсер «Хагуро», американские речные колесные пароходы и другие корабли и суда.

Модели конкурентов выглядели так же внушительно и солидно, и им тоже был выделен целый зал. Наши модели мы знали прекрасно, а вот модели наших зарубежных коллег изучали очень тщательно, опыт перенимали, а потом делились своими наблюдениями.

Мимо таких моделей как римская трирема, парусники XVII-XVIII веков, французского контрминоносца, эсминцев «Гром», «Гарланд», линейных кораблей «Худ», «Норт Кэрлайн», «Ямато», броненосного крейсера «Блюхер», крейсе-





ра «Варяг», канонерской лодки «Эри», японского гидроавиатранспорта «Камикава-Мару» невозможно было пройти не остановившись. В целом было очень много достойных и качественных моделей, но это по нашей оценке.

И здесь хотелось бы остановиться на судействе. Честно говоря, столкнулся с таким судейством впервые. Авторы моделей судьи на защиту не приглашали, документацию практически не смотрели, каким образом они определяли соответствие моделей их прототипам, мне осталось непонятным. Но с судьями не поспоришь.

Как бы то ни было, в итоге выступления сборной команды Федерального судомодельного клуба России нами были получены:

- в классе C1: 2 золотые медали (Олег Заяц с моделью «Victory» и Александр Загоруйкин с моделью «Авроры»);
- в классе C2: 3 золотые медали и одна серебряная;
- в классе C3A: 2 серебряные медали;
- в классе C3B: 1 золотая медаль;
- в классе C3D: 1 золотая и 1 серебряная медали;
- в классе C4B: 1 серебряная медаль
- в классе C4D: 2 серебряные и одна бронзовая медали;
- в классе C5: 1 золотая и одна бронзовая медали;
- в классе C6: 1 золотая и 2 серебряные



медали;
 - в классе С6Ю: 1 золотая и две бронзовые медали
 - в классе С7: 1 золотая медаль;
 - в классе С8: 1 золотая медаль;
 - в классе С8Ю: 1 серебряная и одна бронзовая медаль.

Всего 12 золотых, 10 серебряных и 5 бронзовых медалей!

Отдельно хотелось бы отметить золотые медали Александра Пантюхина в классе С7 (это у поляков-то за «картон» получить ЗОЛОТО!) и великолепный капитан Олега Кулагина в классе С2.

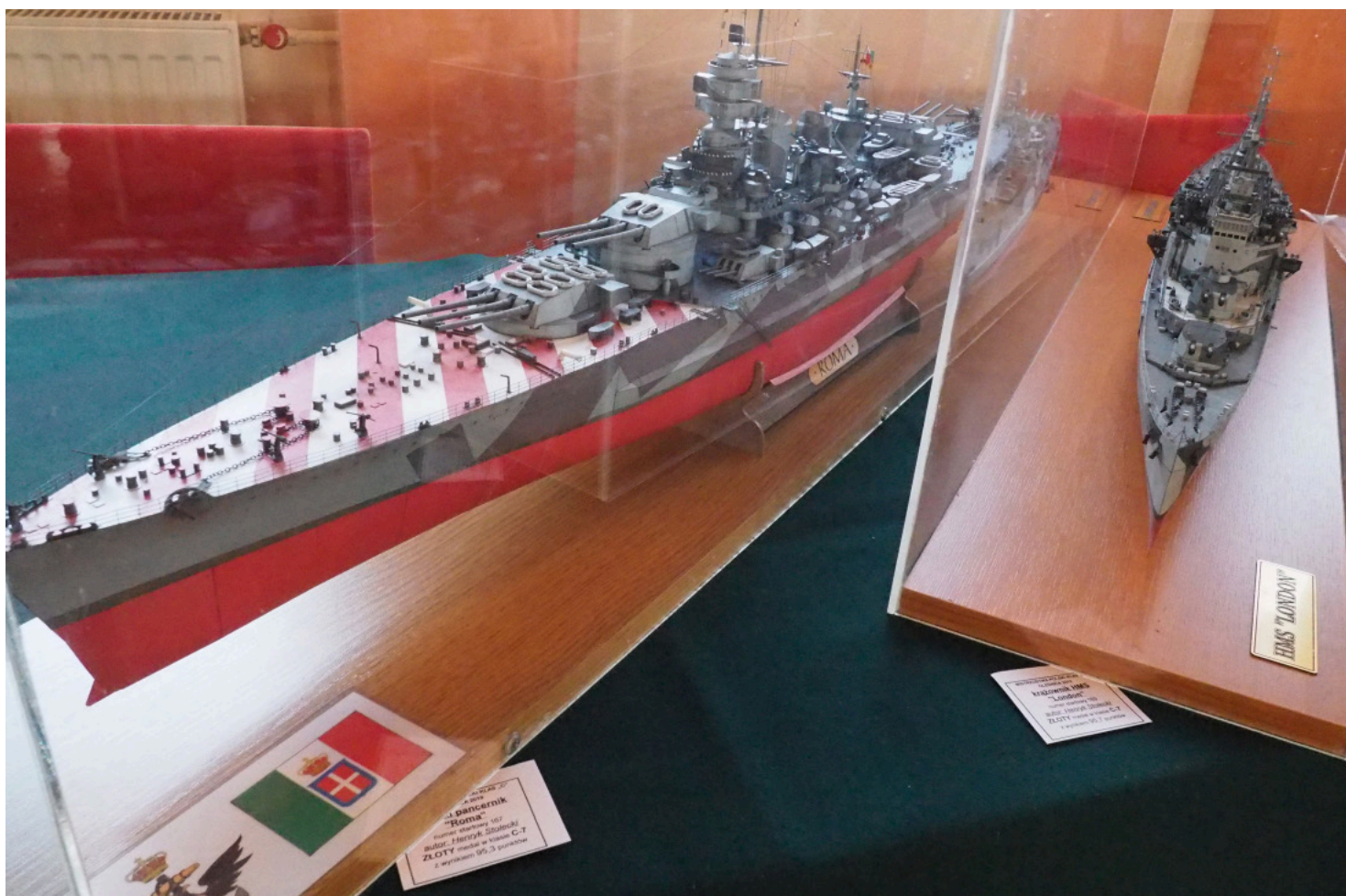
Думаю, что это неплохой результат.

Награждение прошло в торжественной обстановке, а потом начались сборы в дальнейшую дорогу. Следующим этапом нашего турне должен был стать Дортмунд и его Всемирная выставка. Но это уже другая тема.

С уважением, Алексей Лежнев»

* * *

Уважаемые друзья, нам остается только порадоваться успехам наших мастеров и пожелать им дальнейших успехов и великолепных моделей. Для тех, кто заинтересовался данной темой, есть возможность ознакомиться с материалами Чемпионата на официальном сайте или задать вопрос автору статьи.





АМЕРИКАНСКИЙ КАМУФЛЯЖ ДЛЯ ФРАНЦУЗСКОГО КРЕЙСЕРА

Дорогие друзья!

Продолжаем Вас знакомить с увлечением и хобби игроков World of Warships. В этом номере в рубрике «Творчество» мы представляем новую работу Романа aka Scharnhorst43, который по нашей просьбе подготовил исторический камуфляж для «героев» нашего выпуска – легких крейсеров «Дюге Труэн».

Интересной особенностью французских крейсеров было отсутствие у них (за редким исключением) специфических камуфляжей, которые их бы сильно выделяли из боевых кораблей того времени. Из трех легких крейсеров типа «Дюге Труэн» только главному «повезло» больше остальных сестершипов, окраска которых была стандартной для французского флота.

Согласно имеющимся данным, только крейсер «Дюге Труэн» под конец войны (в январе 1945 года) получил камуфляж, и это был стандартный американский камуфляж Measure22 (Ms22).

Этот камуфляж часто использовался на всех типах надводных боевых кораблей, в первую очередь американских, в Атлантике и Тихом океане в период

1942-1945 годов. Именно такой камуфляж получили и некоторые корабли ВМС Свободной Франции в конце войны.

Схема окраски являлась градуированной, при которой вертикальные поверхности от ватерлинии до самой нижней точки главной палубы окрашивались темно-синей краской, в виде линии, идущей параллельно ватерлинии, а вертикальные поверхности выше этой линией – дымчато-серой краской.

В этом выпуске мы представляем вам камуфляж легкого крейсера «Дюге Труэн», вы можете оценить его внешний вид и сравнить с сестершипами.

* * * * *

Если кого-то заинтересовал данный вопрос, то можете обратиться к автору – к Роману aka Scharnhorst43, <https://forum.worldofwarships.ru/topic/124056-all->





РЕКОМЕНДОВАНО К ПРОЧТЕНИЮ И ИЗУЧЕНИЮ

Бронепалубный крейсер 1 ранга «Варяг»

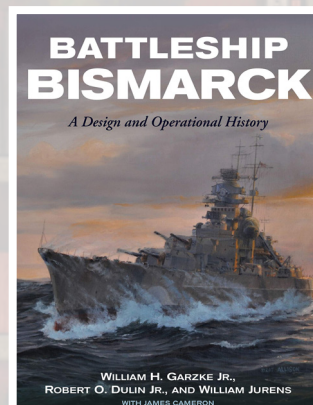


Автор: Кокцинский И. М.
Издательство: Моркнига, 2019 г.
ISBN: 978-5-904080-45-7

В монографии освещаются спорные и малоизвестные факты биографии знаменитого корабля. Подавляющую часть источников составляют архивные материалы, старые руководящие документы и профессиональные издания по военно-морскому делу, юриспруденции и истории.

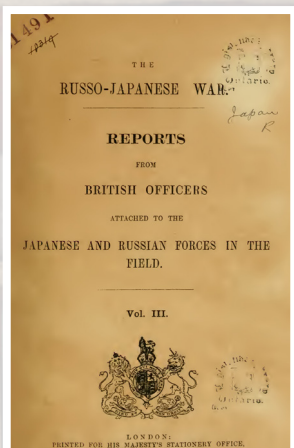
Battleship Bismarck: A Design and Operational History// Линкор «Бисмарк»: История создания и службы

Author: William H. Garzke Jr., Robert O. Dulin Jr., William Jurens
Publisher: Seaforth Publishing (5 Jun. 2019)
Language: English
ISBN-10: 1526759748
ISBN-13: 978-1526759740



Эта новая книга о «Бисмарке» предлагает доскональный анализ проектирования, службы и гибели величайшего линкора Германии. Исследования авторов длились пятьдесят шесть лет, в течение которых они провели обширные интервью или переписывались с проектировщиками корабля и выжившими в сражении в Датском проливе и последнем бою «Бисмарка». Авторы привлекли к работе в качестве технических консультантов доктора Роберта Балларда, который обнаружил и первым исследовал останки «Бисмарка», кинопродюсера и исследователя Джеймса Кэмерона, предоставившего главу, которая дает читателю представление о сегодняшнем состоянии «Бисмарка», иллюстрированную фотографиями с места крушения. В результате почти шести десятилетий исследований и совместной работы эта книга представляет собой захватывающий и энциклопедический отчет о событиях, связанных с одной из самых эпических морских битв Второй мировой войны. «Линкор Бисмарк» наконец-то решает некоторые основные вопросы, связанные с его судьбой, и не в последнюю очередь самый важный вопрос из всех: кто потопил «Бисмарк», англичане или сами немцы?

The RUSSO-JAPANESE WAR. Reports from British officers attached to the Japanese and Russian forces in the field. // Русско-японская война. Донесения британских офицеров, прикомандированных к японским и русским полевым частям.



Автор: Коллектив.
Издательство: London: Printed for His Majesty's stationery office, by Eyre and Spottiswoode, 1908 г.
ISBN: -

Уникальное издание в трёх частях, составленное из донесений британских офицеров, находившихся в полевых частях и кораблях Российской и Японской империй, и дающее во многом независимый взгляд на события Русско-японской войны.

Используемые источники:

1. Campbell, J. Naval Weapons of World War Two. – Naval Institute Press, Annapolis, Maryland. – 2002. – 403 с.
2. Апальков, Ю. ВМС Германии. 1914-1918. Справочник по корабельному составу / Ю.В.Апальков // Морская коллекция, № 3 (9) – 1996. – 32 с.
3. Балакин, А. ВМС Великобритании. 1914-1918. Справочник по корабельному составу/С.А.Балакин // Морская коллекция, № 4 – 1995. – 32 с.
4. Балакин, С. ВМС Франции. 1914-1918. Справочник по корабельному составу / С.А.Балакин // Морская коллекция, № 3 (33) – 2000. – 32 с.
5. Барабанов, М.Бой у Ко-Чанга /М.Барабанов// Морская кампания, № 1 – 2007.- С.43-47.
6. Больных, А.Г. Крейсера. Уникальная иллюстрированная энциклопедия/ А.Г.Больных. – М.: Яуза: ЭКСМО, 2013.- 288 с.
7. Гаррос, Л. Военно-морской флот Франции во Второй мировой войне. Часть 1./ Л.Гаррос.// Ретроспектива войны на море, № 4(15) – 1997.- 52 с.
8. Дашьян, А. Все флоты Второй Мировой/ А.В.Дашьян, С.В.Патянин, Н.В.Митюков, М.С.Барабанов, В.В.Иванов, А.А.Гайдук. – С.:Яуза: Эксмо, 2012.- 912 с.
9. Иванов, В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Франции / В.В.Иванов // Морская коллекция, № 11 (68) – 2004. – 32 с.
10. Лисицын, Ф. Крейсера Первой мировой: уникальная энциклопедия /ф.В.Лисицын. – Москва: Яуза: Издательство «Э», 2015.- 448 с.
11. Лихарев, Д.Адмирал Эндрю Каннингхэм. Борьба Великобритании за господство на Средиземном море в первой половине XX века /Д.В.Лихарев. – Санкт-Петербург- Уссурийск: Изд-во УГПИ, 2004. – 200 с.
12. 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.
13. Морисон С.Э. Американский ВМФ во Второй мировой войне: операции в водах Северной Африки, октябрь 1942 – июль 1943 /С.Э.Морисон. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб: Терра Фантастика, 2003. – 544 с.
14. Офан, П. Французский флот во Второй мировой войне/ П.Офан, Ж.Мордаль. – Екатеринбург: Зеркало, 1999.- 368 с.
15. Патянин, С. Французские крейсера второй мировой войны. Часть 1: легкие крейсера типа «Дюге Труэн» /С.В.Патянин // Морская кампания, № 1 – 2007.- С.27-42.
16. Патянин, С. Французские крейсера второй мировой. «Военно-морское предательство»/ С.В.Патянин - М.: Яуза: ЭКСМО: 2012.- 256 с.
17. Патянин, С.В. Крейсера Второй мировой. Окончательная энциклопедия /С.В.Патянин, А.В.Дашьян, К.С.Балакин, С.Барабанов, К.В.Егоров. – М.: Яуза: ЭКСМО, 2014.- 536 с.
18. Харук, А. Все гидросамолеты Второй мировой. Иллюстрированная цветная энциклопедия /А.Харук.- М.:Яуза; Эксмо, 2014. – 328 с.
19. Jordan, J. French cruisers 1922-1956/John Jordan, Jean Moulin.- Naval Institute Press, 2013 - 232 p.

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:

Раздел «История создания»

«Дюге Труэн» - послевоенный облик европейского легкого крейсера -S_Alex_D

Раздел «История кораблестроения»

Крейсера типа «Дюге Труэн» - новый шаг в эволюции крейсера - S_Alex_D

Раздел «Вооружение»

Вооружение легкого крейсера – поиск лучшего вариант начинается - S_Alex_D

Авиация легкого крейсера – средства связи и разведки
- _MANFUL_, alexdoctor3

Раздел «Боевое применение»

Крейсер «Дюге Труэн» - боевая служба: от Франции до Вьетнама - Ledy_STELLA, S_Alex_D

«Ламонт-Пике»: один бой, вошедший в историю - S_Alex_D

Крейсер «Примоге» в пламени африканского «Факела» - S_Alex_D

Раздел «Отзыв игроков»

«Французский багет» 4 уровня – «за» и «против» - Antitank240814 и др.

Раздел «В мире моделей»

В европейское турне всей командой!

Раздел «Творчество»

Американский камуфляж для французского крейсера

Книжная полка

Викторина от Navygaming

Видеообзор: LongBen

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>

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/>,

на канал в Инстаграме: <https://www.instagram.com/navygamingnew/>

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:

rangvald79

5000

Arctur

5000

genkt

5000

- 1** На фото Альфред Шульце-Хинрихс. В бою у Нарвика он командовал ЭМ «Эрих Кёллер», во время боя с крейсером «Эдинбург» 2 мая 1942 года Шульце-Хинрихс, командуя группой «Арктика», потерял свой флагман - «Герман Шёманн».
- 2** На фото ТЩ «Брэмбл», погибший 31 декабря 1942 года от огня ЭМ «Фридрих Экольдт».
- 3** Эсминцы «Бруно Хайнеманн» и «Пауль Якоби». Во время похода проводились сравнительные испытания перспективных орудий 15-см TbtSK C/36 (были установлены на «Хайнеманне») со «стандартными» 12.7 см SK C/34

1

Опознайте корабли на фото и назовите два крупных военных конфликта Нового времени, которые некоторым образом объединяют корабли на фото.



2

Назовите неординарную личность, которая весьма нетривиальным способом смогла объединить одного из героев Войны за независимость США, навигационный инструмент и французского поэта-символиста.

3

История склонна повторяться: один из героев нашего повествования, изображённый на фото, практически повторил судьбу своего «крёстного отца» и его корабля, «крёстный» же в момент своей гибели, если верить легендам, помянул римского святого, которого постигла такая же участь. Назовите имена «крёстного» и помянутого им христианского святого.





NAVYGAMING

NAVAL HISTORY AT ITS BEST!