

ББК 68.54
Б26

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника В.Петелина

Барятинский М.Б.

Б26 Французская бронетехника Второй Мировой. Танки, самоходки, бронемашины – М.: Яуза: ЭКСМО, 2015. – 128 с.: ил.

ISBN 978-5-699-78927-6

В начале Второй мировой войны самой сильной танковой державой в Европе считался не гитлеровский Рейх, а Французская Республика, имевшая в строю более 2600 танков новых типов (в том числе 650 средних и тяжелых) и еще до 2000 устаревших Renault FT17/18, а также 4000 танкеток, 70 самоходок, около 600 бронеавтомобилей и 3500 бронетранспортеров и гусеничных тягачей. При этом средний танк Somua S35 по праву считался одним из лучших в мире, а тяжелый V1bis вообще заслужил репутацию «неуязвимого» – его 60-мм броню не брала ни одна немецкая противотанковая пушка.

Почему же, несмотря на мужество французских танкистов, они были разгромлены в кратчайшие сроки? Правда ли, что прежде чем потерпеть поражение от Панцерваффе на поле боя, Франция «проиграла войну в головах»? И как боевой опыт кампании 1940 года повлиял на развитие танковых войск?

Отвечая на все эти вопросы, **НОВАЯ КНИГА** ведущего историка бронетехники представляет исчерпывающую информацию обо всех французских танках, самоходках и бронемашинках Второй Мировой. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями чертежей и фотографий.

ББК 68.54

ISBN 978-5-699-78927-6

© М.Б.Барятинский, 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

ТАНКостроение во Франции	5
ТАНКИ	17
Char leger d'accompagnement (легкий танк сопровождения) FT17	17
Chenillette de ravitaillement d'infanterie (танкетка снабжения пехоты) 31R (UE, UE2)	23
Char de bataille (боевой танк) D1	25
Auto-mitrailleuse de reconnaissance (разведывательный танк) AMR 33VM	30
Auto-mitrailleuse de reconnaissance AMR 35	32
Auto-mitrailleuse de combat (легкий танк) AMC 34YR	34
Auto-mitrailleuse de combat AMC 35	35
Char leger d'accompagnement (легкий танк сопровождения) R35	37
Char leger d'infanterie et de cavallerie (легкий танк поддержки) H35	44
Char leger d'accompagnement FCM36	49
Char de bataille D2	52
Char de Cavalerie (кавалерийский танк) SOMUA S35	56
Char de rupture (танк прорыва) 2C	63
Char de bataille B1	69
БРОНЕАВТОМОБИЛИ	77
Automitrailleuse de decouverte White-Laffly 50AM	77
Automitrailleuse de decouverte Laffly 80AM	79
Automitrailleuse de combat P16 (Schneider-Kegresse M29)	81
Automitrailleuse de decouverte Panhard 165/175	84
Automitrailleuse de decouverte Berliet VUDB	86
Automitrailleuse de decouverte Berliet VUDB4	88
Automitrailleuse de decouverte Panhard 178 (AMD35)	89
Automitrailleuse de decouverte Laffly S15 TOE	94
Automitrailleuse Dodge (AM Dodge)	95
САМОХОДНЫЕ АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ УСТАНОВКИ	96
Chasseurs de chars (истребитель танков) Laffly 15TCC	96
ФРАНЦУЗСКИЕ ТАНКИ В БОЮ	99
«Странная война»	99
План «Диль»	100
План «Гельб»	103
Война началась!	105
Сражение при Жамблу	107
Бросок через Арденны	110
На левом берегу Мааса	111
Де Голь против Гудериана	117
Прорыв к морю	119
Последние бои	123
Заключение	126
Литература и источники	127



ТАНКОСТРОЕНИЕ ВО ФРАНЦИИ

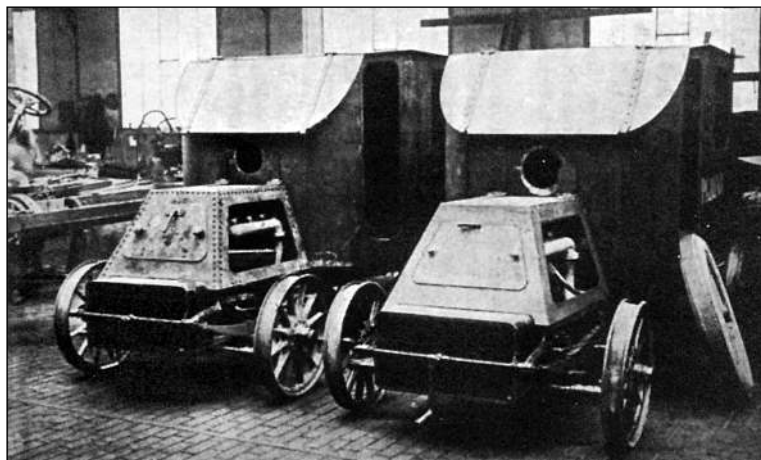
Как это ни парадоксально звучит, но у истоков французского танкостроения стояла Россия. Точнее говоря – броневомобилестроения. Между тем хорошо известно, что именно с создания броневиков начался путь к танкам.

В то время как французская армия экспериментировала с так называемыми «автопулеметами», представлявшими собой пулемет, установленный на частично бронированном легковом автомобиле, фирма Charron Jirardo et Voigt получила заказ на изготовление полноценного бронированного автомобиля. Заказ был частным и поступил от русского князя М.А.Накашидзе. Стоит, правда, оговориться, что князь был директором отдела броневых автомобилей этой фирмы. Действовал же он от имени русского военного ведомства. Конструкцию машины разработал отставной французский полковник-артиллерист Гюйе в соответствии с тактико-техническими требованиями, сформулированными в России.

Броневомобиль представлял собой полностью бронированную боевую машину, вооруженную 8-мм пулеметом «Гочкис», установленным в поворачивающейся на 360° башне (запасной пулемет помещался внутри корпуса). Хромоникелевая броня надежно защищала экипаж от пуль, осколков и шрапнели. Броневые листы корпуса крепились к каркасу заклепками. Спицы колес, имевших сплошные резиновые шины, закрывались бронированными колпаками. Три члена экипажа могли наблюдать за полем боя через смотровые щели и перископ. Для улучшения обзора с места водителя вне боя крышка лобового люка могла подниматься в горизонтальное положение. Точно так же поднималась и крышка башенного люка. Посадка в машину осуществлялась через боковую дверь. Внутри корпуса, кроме экипажа, могли дополнительно разместиться от двух до пяти человек (рекогносцировочная группа, офицеры связи и т. п.).

Броневомобиль имел большой клиренс, что положительно сказывалось на его проходимости. По сухому грунту машина преодолевала подъемы до 25°. Переносные мостки, закрепленные в походном положении на бортах корпуса, обеспечивали преодоление траншей и рвов шириной до 3 м.

Весьма интересно был решен механизм поворота башни, не имевшей обычной в наши дни шариковой опоры. Башня



Вверху: сборка броневомобилей в цеху завода Charron Jirardo et Voigt. 1905 год

Внизу: военный министр Франции Этьен осматривает броневик Charron во дворе завода в Пюто. 1906 год



опиралась на колонну, установленную на полу боевого отделения и состоявшую из двух частей, имевших «нарезку в разные стороны, входящую в особую матку с кругом для поворачивания». Вручную, при помощи «круга», то есть колеса с муфтой, можно было приподнять башню и осуществить ее вращение. Только в таком положении мог быть обеспечен круговой обстрел из пулемета.

Оставим в стороне подробности, связанные с доставкой и испытаниями в России этой машины, известной в нашей стране как «броневомобиль Накашидзе». Из двух построенных машин в 1906 году одна ушла в Россию, вторую летом того же года продемонстрировали военному министру Франции, а осенью броневик испытали во время маневров. После этого поступило предложение о вооружении его 37-мм пушкой, но в конце

На с.4: французские танки – участники Второй мировой войны: легкий танк Renault FT18 в экспозиции военного музея в Брюсселе, Бельгия (вверху) и тяжелый танк V1bis – памятник г. Стене (внизу)

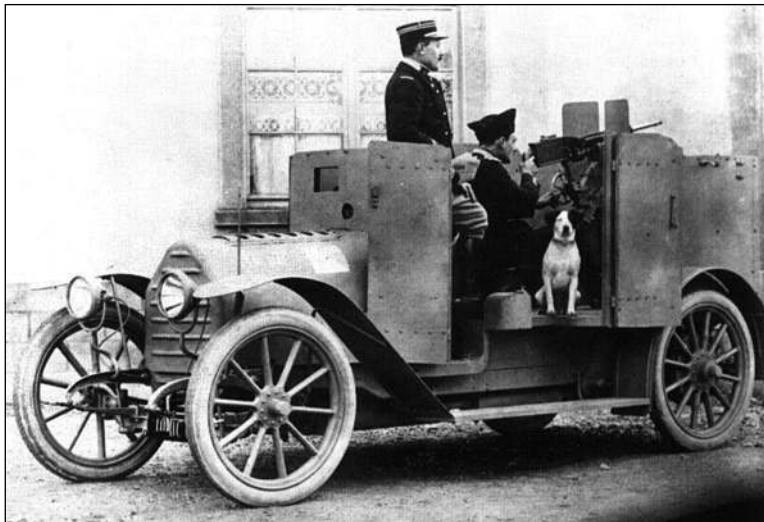


**Испытания бронев-
томобиля Chaigron
под Санкт-Петербур-
гом. 1906 год**

концов в марте 1907 года французское командование склонилось к мнению, что для разведывательных целей достаточно небронированного автомобиля, вооруженного пулеметом. По некоторым данным, бронемашину тогда же отправили в Марокко.

Фирма Chaigron по заказу Накашидзе построила еще 6 таких броневиков и отправила их в Россию, но из-за гибели князя 12 августа 1906 года продвигать проект было некому, и через границу их не пропустили. Этим воспользовались немцы, фактически похитившие две машины, остальные вернулись во Фран-

**Один из первых бронев-
автомобилей
«Пежо»**



цию. В начале Первой мировой войны одна из них героически участвовала в боях. В ноябре 1914 года французским правительством были приобретены последние три машины, изготовленные ранее для России. Этим, собственно, и исчерпывается русский след во французском танкостроении.

Вновь к созданию броневиков французы вернулись только после начала Первой мировой войны. Как и в других странах, на начальном этапе войны различными фирмами бронировалось все, что мало-мальски подходило для этой цели. В конце 1914 года командование французской армии решило принять на вооружение стандартный тип броневомобиля. В соответствии с техтребованиями, выдвинутыми военными, были разработаны две машины: «Рено» АМ (АМ — automitrailleuse) и «Пежо» АС (АС — auto-canon). Как это следует из их названий, одна была вооружена пулеметом, а другая — пушкой. В результате военными были заказаны около 120 броневомобилей «Рено» и около 150 пушечных броневиков «Пежо».

Бронированный корпус броневомобиля «Пежо» выполнялся клепанным из броневых листов толщиной 5,5 мм. Боевое отделение было открыто сверху, а днище броней не защищалось. Лобовой лист корпуса устанавливался под большим углом наклона, в нем имелся широкий и узкий смотровой люк, через который водитель вел наблюдение за местностью. В боевой обстановке смотровой люк закрывался бронешитком с двумя смотровыми щелями. Дабы избежать попадания в открытый смотровой люк рикошетирующих пуль, на капоте у основания лобового листа крепилась полоса броневой стали. Радиатор защищала бронированная решетка. В непогоду открытое боевое отделение накрывалось брезентовым тентом, который в свернутом виде перевозился перед бронешитком над рабочим местом водителя.

Для посадки экипажа служила дверь в левом борту корпуса, которая открывалась в сторону кормы, на правом борту двери не было. Для езды в темное время суток машина оснащалась двумя большими и двумя маленькими фарами. Экипаж бронемашин состоял из четырех человек, но в боевом отделении могли разместиться еще 3–4 солдата.

Пушечные броневики «Пежо» были вооружены 37-мм пушкой «Пюто» SA18 с длиной ствола в 21 калибр с низкой начальной скоростью снаряда. Возимый боекомплект к пушке состоял из 40 выст-

релов. На остальных машинах устанавливался один 8-мм пулемет «Гочкис» образца 1914 года с боекомплектом до 6000 патронов. Как пушка, так и пулемет устанавливались в открытом сверху боевом отделении по центру корпуса и были защищены бронешитом. Бронешит пулемета имел в плане V-образный профиль, сверху к нему под углом был приклепан защитный козырек. Пушка защищалась щитом коробчатой формы. В горизонтальной плоскости и пушка, и пулемет могли вести круговой обстрел. При необходимости вооружение вместе с бронешитом легко переставлялось с одной машины на другую. Помимо основного вооружения в боевом отделении каждого броневика перевозился запасной 8-мм пулемет «Гочкис».

В передней части корпуса находилось моторное отделение, в котором устанавливался четырехцилиндровый, четырехтактный рядный двигатель жидкостного охлаждения «Пежо» 146 (18CV) с рабочим объемом 2800 см³, который развивал мощность до 40 л.с. (29,4 кВт), что позволяло машине двигаться по дорогам с твердым покрытием с максимальной скоростью 40 км/ч. Коробка передач обеспечивала движение на четырех скоростях вперед и одной назад. Топливный бак машины вмещал около 45 л бензина, которых хватало на 140 км пути.

В ходовой части с колесной формулой 4x2 и с подвеской на полуэллиптических листовых рессорах использовались колеса со стальными спицами и пневматическими шинами размером 8,80–120. На заднем ведущем мосту устанавливались колеса с двойными скатами.

Первые броневладельцы «Пежо» отправились на фронт в январе 1915 года и вошли в состав 6-й и 7-й броневладельческих групп, приданных 7-й кавалерийской дивизии и 1-му кавалерийскому корпусу. Учитывая позиционный характер боевых действий использование бронемашин ограничивалось патрулированием тыловых участков линии фронта, однако ситуация изменилась с началом немецкого наступления 1918 года, когда броневладельцы «Пежо» стали активно участвовать в боях.

Что касается броневладельцев «Рено» АМ, то схема их бронирования была аналогичной «Пежо», то есть эти машины имели открытый сверху бронекорпус. В нем устанавливался 8-мм пулемет «Гочкис» за прямоугольным плоским щитом. Броневик оснащался двигателем мощностью 75 л.с. Начиная с 1915 года фирма Renault приступила к выпуску усовер-



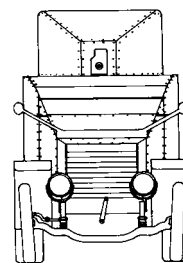
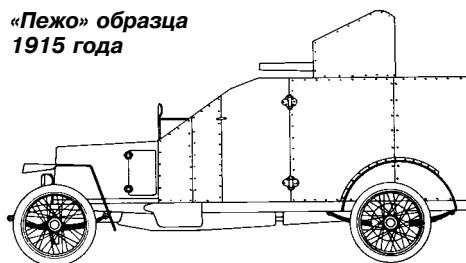
Пушечный полубронированный грузовик «Пежо»

шенствованной модели броневика. Эти машины отличались формой корпуса, толщиной бронелистов, наличием бронированных жалюзи радиатора и вооружением, в качестве которого могла ис-

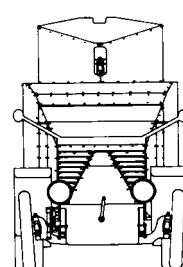
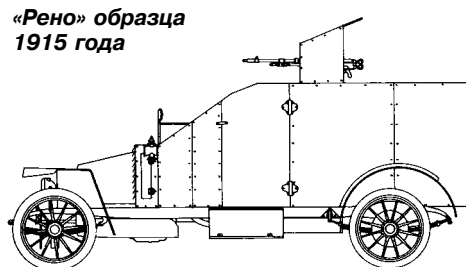
**Броневладельец
«Пежо» образца 1915
года**



«Пежо» образца
1915 года



«Рено» образца
1915 года





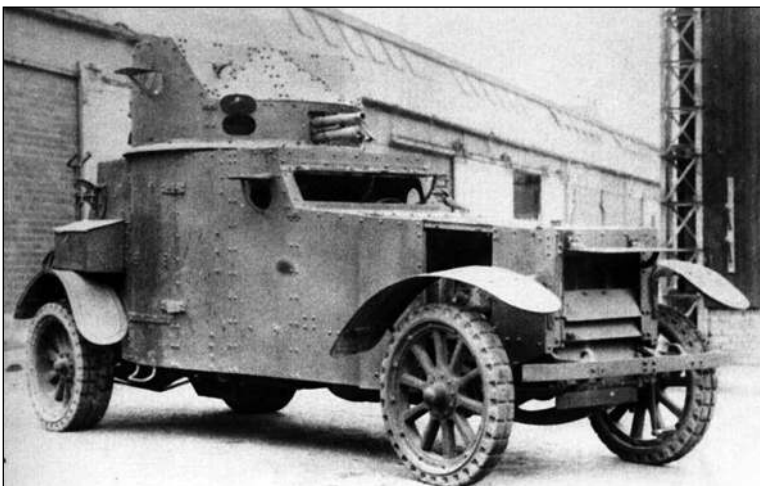
Бронеавтомобиль «Рено» образца 1915 года (вверху и внизу)



пользоваться и 37-мм пушка. На части машин устанавливалась 47-мм морская пушка за коробчатым щитом.

Наиболее же совершенным и массовым бронеавтомобилем французской армии в годы Первой мировой войны стал «Уайт» AMD, изготовлявшийся фирмой Renault с 1917 года на шасси американского грузовика.

Бронеавтомобиль «Уайт» AMD образца 1917 года



Справедливости ради следует отметить, что в условиях позиционной войны бронеавтомобили не нашли широкого применения на Западном фронте. Для прорыва мощных оборонительных полос они не годились. Требовалось искать иное решение.

«Отцом» французских танков считается полковник Жан-Батист Этьен. Осенью 1914 года начальник штаба 22-го артиллерийского полка Этьен начал прорабатывать идею боевой машины, способной передвигаться с пехотой по полю боя. 1 декабря 1915 года он обратился к главнокомандующему с письмом, аргументируя целесообразность строительства «сухопутных броненосцев», изложил принципы их применения и дал техническое описание такой машины. Предложения Этьена нашли понимание у главнокомандующего генерала Жоффра, и в феврале 1916 года в Венсене успешно испытали опытный образец будущего танка. Вскоре фирма Schneider получила заказ на 400 боевых машин.

Но не тут-то было! Государственный секретариат артиллерии и начальник армейского управления моторизации сочли себя обойденными в вопросе создания нового оружия. Игнорируя Этьена, они обратились к фирме FAMH в г. Сен-Шамон – второму после Schneider изготовителю брони во Франции. Здесь довольно оперативно спроектировали свой вариант «бронированного трактора». По мнению разработчиков, их машина имела определенные преимущества перед «Шнейдером», благодаря установке длинноствольной пушки и четырех пулеметов вместо двух. В итоге FAMH тоже получила заказ на 400 машин.

Как и их британские «коллеги», французские танки получили свое название из соображений секретности – «штурмовая артиллерия». Впрочем, справедливости ради следует отметить, что в отличие от англичан французы действительно предполагали использовать свои танки в качестве своего рода самоходной артиллерии, способной сопровождать пехоту при прорыве линии обороны противника на всю глубину. Дальше прорыва первой линии обороны англичане в то время еще не задумывались. Командующим французскими танковыми силами – «штурмовой артиллерией» – 30 сентября 1916 года назначили Этьена, присвоив ему звание бригадного генерала.

Первые французские танки оказались удивительно несурзанными машинами. Стремясь догнать британцев, французы в спешке использовали решения, лежав-



Испытания шасси на базе трактора «Холт» в Венсене, февраль 1916 г.

ше на поверхности. Порой не самые удачные. Игнорируя британский опыт, они применили в ходовой части элементы от гусеничного трактора «Холт», совершенно неприемлемые для преодоления «лунного ландшафта» передовых позиций. К положительной стороне этой конструкции можно отнести более высокую защищенность гусеничных цепей на французских танках по сравнению с английскими. Кроме того, французские машины имели блокированную подвеску с пружинным подрессориванием, что обеспечивало им более высокую скорость

движения, а кроме того существенно повысило уровень комфорта для экипажа.

Все остальное было довольно примитивно. На ходовую часть взгромоздили коробчатый бронекорпус, изрядно выходящий за ее габариты. В худшую сторону этим отличался «Сен-Шамон», имевший значительно вывешенную вперед носовую часть. Последняя сильно затрудняла машине преодоление вертикальных препятствий. Кроме того, перетяжеление носовой части танка приводило к частой деформации передних тележек подвески и спаданию гусениц.

Тяжелые танки «Шнейдер» СА1 разгружаются с железнодорожных платформ





«Шнейдер» SA1 и его экипаж

Корпуса обеих машин собирались с помощью клепки на каркасе и устанавливались на раме. Броня толщиной 11 мм обеспечивала защиту от обычных пуль на дистанциях, превышавших 15 м, но совершенно не «держала» новую немецкую бронебойную пулю SmK. На «Шнейдере» полную защиту от пуль и осколков обеспечили, усилив лобовую и



Танки «Сен-Шамон» ранних (вверху) и поздних (внизу) выпусков



бортовую броню установкой дополнительных 5,5-мм листов с промежутком около 40 мм. Впрочем, фирма «Шнейдер» сначала обещала усилить бронирование, начиная со 129-й машины, затем — с 210-й. В итоге взять на себя работы по усилению бронирования пришлось мастерским учебного лагеря «штурмовой артиллерии» в Шамплиэ. На «Сен-Шамоне» с целью усиления защищенности уже в ходе производства пришлось перейти к броне толщиной 17 мм, что привело к увеличению массы танка и еще больше ухудшило проходимость.

Основное вооружение «Шнейдера» — короткоствольная 75-мм пушка — устанавливалось справа от водителя в небольшом спонсоне, образованном уступом правого борта корпуса. В итоге все цели слева находились в мертвой зоне. 75-мм пушка специальной конструкции имела ствол длиной 13 калибров и клиновой затвор. Ее выстрел отличался от выстрела полевой 75-мм пушки уменьшенным пороховым зарядом. Начальная скорость снаряда массой 7,25 кг составляла 200 м/с; максимальная прицельная дальность стрельбы — 600 м, эффективная — до 200 м. Угол наведения в горизонтальной плоскости составлял около 40°. Боекомплект пушки состоял из 90 выстрелов. Кроме пушки танк вооружался двумя 8-мм пулеметами «Гочкис» обр.1914 г., размещенных по бортам в карданных установках, прикрытых большими полусферическими бронешитами.

Что касается «Сен-Шамона», то 75-мм длинноствольную пушку установили в лобовом выступе корпуса по оси машины. На первых 165 танках была установлена 75-мм пушка L12 T.R. специальной разработки, а затем качающаяся часть стандартной полевой 75-мм пушки обр.1897 г. Стрельба велась штатными боеприпасами этой пушки. Начальная скорость 7,25-кг осколочного снаряда составляла 529 м/с. Угол наведения в вертикальной плоскости составлял от -4° до +10°, дальность прицельной стрельбы — до 1500 м. Наведение в горизонтальной плоскости было возможно только в очень узком секторе — 8°, так что перенос огня с цели на цель сопровождался поворотом всего танка.

Что касается силовой установки, то на «Шнейдере» она ничем примечательным не выделялась. На нем применялся 4-цилиндровый двигатель «Пежо» или «Шнейдер» специальной разработки, имевший мощность 65 л.с., жидкостное охлаждение и автоматическую систему смазки. Защищенные броней топливные

баки располагались в носовой части танка ниже двигателя, бензин подавался принудительно под давлением, создаваемым отработанными газами или ручным насосом. Механическая трансмиссия включала трехскоростную коробку передач с реверсом, обеспечивавшую скорость хода от 2 до 8 км/ч. В качестве механизма поворота использовался дифференциал.

На «Сен-Шамоне» использовали новинку — бензоэлектрическую трансмиссию. Бензиновый 4-цилиндровый двигатель «Панар» мощностью 80 — 90 л.с. работал на электрогенератор (динамомашину), питавший два электромотора, по одному на каждой гусенице. Поворот производился за счет независимой подачи на электромоторы тока различной силы, чем достигалось неограниченное число передач в имеющихся пределах. Такое бесступенчатое регулирование давало значительное превосходство по легкости управления по сравнению с механической трансмиссией. Но в целом трансмиссия оказалась более тяжелой, громоздкой и ненадежной. Но машина получилась довольно скоростной: на испытаниях удалось достичь скорости 12 км/ч. Однако на практике этого делать не рекомендовали из опасения быстрой поломки двигателя и скорости движения танка ограничили 8,5 км/ч.

16 апреля 1917 года под Шмен-де-Дам состоялся боевой дебют французских танков. Дебют, впрочем, оказался не слишком удачным — 76 из 132 машин, участвовавших в атаке, остались неподвижно стоять на поле боя. Впрочем, это никак не повлияло на масштабы их дальнейшего производства и боевого применения. Любопытно отметить, что, приступив к формированию танковых сил позже англичан, французы к концу войны обладали не только танковым опытом, сопоставимым с английским, но и имели заметный перевес в численности танкового парка — 4330 машин. Однако его львиную долю составляли совершенно иные машины — легкие «Рено», во многом определившие характер французского послевоенного танкостроения.

В декабре 1915 года «отец французских танков» полковник Ж. Этьен предложил Луи Рено — известному конструктору и владельцу крупнейшей во Франции автомобилестроительной фирмы, осуществить идею постройки легкого танка. Рено отказался от предложения Этьена, мотивируя отказ отсутствием опыта постройки подобных машин. Несмотря на это, в следующем году Рено получил заказ на



Танк «Сен-Шамон» на местности

разработку танка, который, по-видимому, стал детищем совместной работы Рено и Этьена. В декабре 1916 года модель танка была представлена Консультативному комитету по артиллерии специального назначения; первые прототипы последовали в феврале и марте 1917 года. Официальные испытания начались 10 апреля и закончились полным успехом. Консультативный комитет немедленно выдал заказ на 1000 машин. Все они должны были иметь 8-мм пулемет Гочкиса, но Этьен предложил вооружить часть танков 37-мм пушкой.

Предполагалось, что завод фирмы Renault в Билланкуре сможет выпустить к сентябрю 750 танков; однако эта программа сразу была сорвана по ряду производственных причин, одной из которых стала нехватка брони. Броневые лис-

Прототип легкого танка Renault FT17. Обращает на себя внимание литая башня, отличной от серийной формы, и литая лобовая часть корпуса. Машина находится в экспозиции Королевского танкового музея в Бовингтоне



Пулеметные танки Renault на улице Страсбурга. Декабрь 1918 года



ты пришлось заказать в Англии, так как французские заводы смогли начать производство брони для нового танка только с октября 1917 года. Производственные проблемы предельно обострились после 20 июня, когда заказ был увеличен до

Пушечный танк Renault



3500 машин, причем все они требовались к весне 1918 года. Пришлось привлечь к постройке другие фирмы, и в результате заказ распределился таким образом: Renault – 1850 танков, Berliet – 800, Schneider – 600 и Delaunay-Belleville – 280 танков. Фирма Renault смогла выпустить первые серийные машины только в сентябре. Одну из них сразу отправили в США, где предполагалось изготовить 1200 танков. От остальных французских фирм танки начали поступать только в середине 1918 года.

С самого начала выпуска FT17 производился в четырех вариантах: пулеметном, пушечном, командирском (радиотанк TSF) и огневой поддержки («Рено» BS) с 75-мм пушкой в открытой сверху и невращающейся башне. Впрочем, последним в боях поучаствовать не довелось – ни один из 600 заказанных танков не был выпущен до конца войны.

Ко времени перемирия 11 ноября 1918 года было изготовлено 3177 танков «Рено». Но общий заказ оказался значительно большим, ибо между февралем 1917-го и ноябрем 1918 года было заказано 7800 танков. Таким образом, FT17 стал самым массовым танком Первой мировой войны и вдобавок самым воюющим. За период с 31 мая по 11 ноября 1918 года они имели 3292 встречи с врагом, в ходе которых 440 машин было потеряно.

По инициативе генерала Этьена 20 октября 1916 года началось проектирование «тяжелого танка для прорыва укрепленных районов противника в предстоящих наступательных боях». Проектирование и изготовление прототипов затянулись до декабря 1917 года. В феврале 1918-го фирма FCM получила заказ на 300 тан-

Легкий танк Renault TSF (радиотанк)



Легкий танк огневой поддержки Renault BS

ков 2С, который трудно признать реалистичным. В итоге к ноябрю 1918 года в цехах верфи FCM в г. Сейне близ Тулона находились в разной стадии сборки лишь 10 машин. Ими, собственно, серия и ограничилась.

По окончании Первой мировой войны французская армия имела самый многочисленный танковый парк в мире. Однако затем танкостроение в этой стране вступило в стадию «летаргического сна» — за 17 послевоенных лет было выпущено всего около 280 новых танков.

Столь легкомысленное пренебрежение танками вполне объяснимо. Французские генералы мыслили исключительно понятиями времен Первой мировой войны, тем более, что они с гордостью носили звание победителей. Любое предложение оснастить армию новейшей техникой отвергалось. Даже простая моторизация войск объявлялась вредной. Танки же считались пригодными только для поддержки пехоты и были распылены по разным частям. «Инструкция тактического использования танков», увидевшая свет в 1929 году, предписывала использовать их лишь малыми группами. Такой подход позволял долгое время использовать танки, изготовленные в годы Первой мировой войны, тем более, что основу танкового парка составляли суперсовременные с точки зрения компоновки легкие танки FT17.

На модернизации последних французы и сосредоточились. Главное внимание при этом уделялось увеличению средней скорости движения и повышению плавности хода. Работы над машиной, получившей индекс NC, начались в 1923 году и велись по двум направлениям. Танк NC1 предполагалось оснастить новой стальной гусеницей, а NC2 — резиновой гусеницей Кегресса.

NC1 получил новую ходовую часть с оригинальной свечной подвеской, в результате чего плавность хода действительно возросла. Новые двигатель и трансмиссия позволили увеличить и скорость движения. В 1926 году ввели новую мелкозвенчатую гусеницу шириной 305 мм, которую можно было заменять на резинометаллическую шириной 320 мм. С использованием последней скорость возрастала до 35 км/ч. Спустя два года проект закрыли, а машину предложили на экспорт под обозначением NC27. В 1929 году небольшое количество таких танков закупила Япония, по одной машине — Швеция и Польша.



**Вверху: легкий танк Renault NC1. Франция, 1925 год
Внизу: экспортный вариант Renault NC2 (M26/27) во время испытаний в Польше. 1931 год**



С вариантом NC2 экспериментировали несколько больше. Резиновая гусеница оказалась ненадежной, и ее заменили на армированную резиновую с металлическими башмаками. Скорость движения возросла до 16 км/ч. На одном из образцов установили двигатель мощностью 75 л.с. и новую коническую башню со спаренными пулеметами. Впрочем, французских военных и NC2 не заинтересовал. На экспорт танк предложили как NC31. Такие машины закупили Китай и Польша, несколько штук приобрела Югославия.

Опытная модификация NC3 стала прототипом среднего танка D1, который был разработан в рамках программы танкостроения 1926 года. Процесс этот тянулся пять лет, однако D1 не стал в этом отношении рекордсменом. Все рекорды побил другой французский танк – V1. Разработка тактико-технических требований и проектирование этой машины продолжались все 1920-е годы!

Примерно аналогичная по вялости картина наблюдалась и в броневомобили-

строении. Основные усилия свелись к модернизации парка броневиков, созданных в годы Первой мировой войны, и к перестановке их бронекорпусов на более современные автошасси. Особняком стоит лишь семейство довольно удачных полугусеничных броневиков «Ситроен-Кегресс» и «Шнейдер-Кегресс», созданное в конце 1920-х годов. Бронемшины этого типа поступали на вооружение кавалерийских частей. Все остальные типы броневиков, разработанные в 1920-х годах, предназначались для службы в колониях, не отличались оригинальностью конструкции и выпускались в ограниченных количествах.

Без особого успеха завершились и непродолжительные работы на поприще создания колесно-гусеничных танков. Фирма «Сен-Шамон» начиная с 1921 года разработала серию малых танков (танкеток) M21, M24 и M26. Однако, судя по всему, изготовлено было только несколько машин первого образца. На этих танках передняя и задняя пары колес поворачивались на кронштейнах вокруг осей почти на 180° и фиксировались над гусеницами. Чтобы заменить колеса на гусеницы с помощью привода от двигателя, требовалось 10 мин. При этом экипаж, состоявший из двух человек, оставался в машине. Для обратной замены двигателя танк наезжал гусеницами на специальные деревянные подставки, приподнимая носовую часть. Опустив передние колеса, танк передвигался на подставках, пока не приподнималась кормовая часть, позволяя опустить и задние колеса. При массе 3,5 т танк на колесном ходу развивал скорость до 28 км/ч, на гусеницах же скорость составляла всего 6 км/ч. Существенным недостатком «Сен-Шамона» являлось размещение колес впереди и позади корпуса, что серьезно увеличивало длину танка.

Достоверно известно, что танк, не вызвавший никакого интереса у французских военных, в 1923 году с большой скидкой был продан Финляндии. Первоначально машина испытывалась в броневомобильном батальоне финской армии, а в 1925 году была передана в танковый батальон. В 1937 году танк «Сен-Шамон» M21 был списан.

Толчком к активизации работ по созданию новых образцов бронетанковой техники во Франции стал приход к власти в Германии нацистов и провозглашенный ими курс на милитаризацию страны. Жизнь заставила французских военных заняться моторизацией армии. Крупнейшие французские фирмы, в свою оче-

Колесно-гусеничный танк «Сен-Шамон» M21, на гусеничном (вверху) и на колесном (внизу) ходу

