

РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК

36

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



БТР-40 МОДЕЛЬ НОМЕРА

- ЛЕГКИЙ БРОНЕТРАНСПОРТЕР БТР-40
- УНИВЕРСАЛЬНЫЙ И ПОПУЛЯРНЫЙ
- «СКАУТ» – БРОНЕАВТОМОБИЛЬ-РАЗВЕДЧИК

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ., 49,95 ГРН





СОДЕРЖАНИЕ

EAGLEMOSS COLLECTIONS

РОССИЯ

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций Российской Федерации
ПИ № ФС77-35724 от 25.03.2009 г.

Учредитель и издатель:
ООО «Иглмоосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:
105064, г. Москва, ул. Земляной Вал, д. 8.
тел.: (+7-495) 666-44-85,
факс: (+7-495) 666-44-87,
e-mail: info@eaglemoos.ru

Главный редактор: Наталья Волкова
Рекомендуемая цена: 299 руб.
Распространение:
ЗАО «Издательский дом «Бурда».

УКРАИНА

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Министерства юстиции Украины
КВ № 15043-3915Р от 25.03.2009 г.

Учредитель и издатель:
ООО «Иглмоосс Едишенз»

Адрес издателя и редакции: 01030,
г. Киев, ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21
тел./факс: (+38-044) 239-73-04
e-mail: info@eaglemoos.com.ua

Адрес для писем: 01054, г. Киев, а/я 84
Главный редактор: Андрей Сапожников
Рекомендуемая цена: 49,95 грн
Распространение: ДП «Бурда-Украина»,
г. Киев, тел.: (+38-044) 494-07-92.

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау
Пресс», Алматы; тел.: (+7-727) 311-12-41.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «РЭМ-ИНФО», 220037, Республика
Беларусь, г. Минск, переулок Козлова, д. 7г;
тел.: (+375-17) 297-92-75.

Отпечатано в типографии: «Юнивест Принт»
ООО «Компания «Юнивест Маркетинг»
01054, г. Киев, ул. Дмитриевская, 44б
Тираж: 25 000 экз.

Сдано в печать 1.12.2011 г.

© 2011 Eaglemoos Ltd. P043-N

Модель БТР-40 является неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно!

Текст: М. Князев

Художник: Андрей Аксенов
Фотографии из архива М. Князева



ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

4-7

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ



КОНСТРУКЦИЯ

8-9

БТР-40



БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

10-11

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ И ПОПУЛЯРНЫЙ



ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

12-15

«СКАУТ» - БРОНЕАВТОМОБИЛЬ-РАЗВЕДЧИК



БТР-40



В годы Второй мировой войны бронетранспортеры в СССР не производили. В этом отношении Красная армия существенно уступала гитлеровскому Вермахту. В какой-то степени остроту проблемы смогли сгладить поставки английских и американских бронетранспортеров по ленд-лизу, однако для полноценного оснащения хотя бы мотострелковых батальонов танковых и механизированных бригад их было явно недостаточно. Основными средствами перевозки мотопехоты в Красной армии вплоть до конца войны оставались автомобили и танки.





ИСТОРИЯ СОЗДА

Программа строительства советских вооруженных сил в послевоенный период предусматривала создание сразу нескольких типов бронетранспортеров, как гусеничных, так и колесных. Первым серийным вариантом стал колесный БТР-40.

работка семейства грузовых автомобилей повышенной проходимости: ГАЗ-63 (ГАЗ-11-63, 4 x 4), ГАЗ-32 (6 x 6, база – 3600 мм), ГАЗ-33 (6 x 6, база – 3300 мм), а также короткобазных шасси ГАЗ-62 (ГАЗ-11-62, 4 x 4) и ГАЗ-34 (6 x 6) для перспективных безрамных (с несущим корпусом) бронеавтомобилей. Предполагалось, что по многим узлам вездеходы будут унифицированы с базовым грузовиком всего семейства – ГАЗ-11-51, работа над которым шла параллельно.

В качестве прототипа при создании легкого колесного бронетранспортера был взят американский Scout Car M3A1. Эта полноприводная бронированная машина поставлялась в СССР по ленд-лизу и была, пожалуй, наиболее популярной среди бойцов и командиров Красной армии. М3А1 широко использовали в качестве штабных машин, для разведки, связи и сопровождения. Все предпосылки для создания отечественного варианта подобной машины уже были: с 1944 года проходил испытания новый полноприводный грузовой автомобиль ГАЗ-63.

ГАЗ-63

В апреле 1938 года под руководством ведущего инженера В.А. Грачева на Горьковском автозаводе началась раз-

★ Предсерийный образец ГАЗ-63. 1943 год.

Характерной особенностью ГАЗ-63 были вездеходные шины 9,75-18 (с середины 1950-х годов – широкопрофильные 10,00-18") и односкатные задние колеса, которые имели такую же колею, как и передние. При движении по грязи, снегу, песку все колеса шли «след в след», не испытывая дополнительного сопротивления качению за счет разности ширины колеи. На государственных испытаниях полноприводных машин ГАЗ-63 продемонстрировал, как отмечалось в отчете Главного автотракторного управления Красной армии, «рекордные показатели проходимости».



★ Армейский грузовой автомобиль ГАЗ-63 с кузовом, предназначенным для перевозки личного состава



АНИЯ

★ Автомобиль ГАЗ-63А с носовым понтоном легкого понтонного парка ЛПП.



Первые опытные образцы автомобилей ГАЗ-62 и ГАЗ-63 построили и передали на испытания в марте 1939 года. ГАЗ-63 был рассчитан на грузоподъемность в 2 т по шоссе и 1,5 т по бездорожью. Длина машины составляла около 5200 мм, собственная масса — 3280 кг, масса с полной нагрузкой — 5450 кг, максимальная скорость — 76 км/ч. Автомобиль имел два топливных бака общей емкостью 220 л. Расход топлива составлял 22,5 л на 100 км.

В ноябре 1940 года был собран еще один опытный образец ГАЗ-63. По результатам испытаний этот автомобиль рекомендовали к серийному производству, но начавшаяся война заставила прекратить все доводочные работы. Тем не менее постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 24 июня 1941 года завод был обязан подготовить к 1 января 1942 года производство грузовых автомашин ГАЗ-63, но с выходом постановления ГКО от 20 июля 1941 года об организации на ГАЗе выпуска легких танков и этот вопрос отпал.

В годы Великой Отечественной войны на ГАЗе из поставлявшихся по ленд-лизу комплектов собирали американские грузовики, в частности Studebaker и Chevrolet. О работе над отечественными автомобилями главный

**В апреле
(по другим
данным — летом)
1968 года произ-
водство ГАЗ-63
прекратилось.
Всего было вы-
пущено 474 464
автомобиля этой
марки.**

конструктор ГАЗа А.А. Липгарт докладывал на совещании конструкторов автомобильной промышленности у И.В. Сталина. Таким образом, на послевоенное производство грузовика с полным приводом ГАЗ-63 было получено «добро».

Предсерийный образец ГАЗ-63, собранный в ноябре 1943 года, имел Г-образные сварные крылья, защитные решетки для фар и кабину, аналогичные этим деталям ленд-лизинговского грузовика Studebaker US6.

Машина оснащалась шестицилиндровым карбюраторным нижнеклапанным двигателем жидкостного

29 сентября 1948 года директор завода подписал приказ о начале выпуска. Первые ГАЗ-63 завод собрал 30 сентября 1948 года. Автомобиль ГАЗ-63 стал первым серийным отечественным грузовым автомобилем с односкатными задними колесами.



★ Боевая машина БМ-14-17 на шасси автомобиля ГАЗ-63А.





Модернизация

Практически одновременно с БТР-40 шла разработка его модификации, получившей обозначение БТР-40А. По сути, она представляла собой зенитную самоходную установку. Зенитная установка ЗТПУ-2 была смонтирована на постаменте в десантном отделении и состояла из двух пулеметов КПВ калибра 14,5 мм. Максимальный угол возвышения пулеметов составлял $+90^\circ$, склонения – минус 5° . Для стрельбы по наземным целям был предусмотрен телескопический прицел ОП-1-14, по воздушным – коллиматорный прицел ВК-4. Боекомплект – 1200 патронов. Установка управлялась одним наводчиком с помощью механического ручного привода. В состав расчета входили два заряжающих (по одному на пулемет). Эффективный огонь можно было вести по воздушным целям, летящим со

скоростью до 600 км/ч на высоте 500–1000 м. Горизонтальная дальность эффективного огня составляла 2000 м.

БТР-40А был принят на вооружение в 1951 году, а годом позже запущен в серийное производство.

На базе БТР-40 выпускалась машина химической разведки БТР-40РХ. Она отличалась от базовой машины установкой дополнительного оборудования для проведения радиационной и химической разведки.

Боевым крещением для БТР-40 стали события в Венгрии в 1956 году. После них появилась еще одна модификация – БТР-40Б, со сварным корпусом с бронированной крышей. Для посадки и высадки десанта в крыше имелись два больших люка, закрывавшиеся крышками. Высота корпуса увеличилась на 130 мм. Были демонтированы бортовые кронштейны для установки пулемета и введены две дополнительные амбразуры в наклонных листах крыши. Благодаря появлению крыши повысилась живучесть бронетранспортера, особенно при ведении уличных боев. Однако число мест для десанта пришлось сократить до шести. Пулемет СГМБ устанавливался на лобовом или кормовом вертлюжном кронштейне. Стрельбу из пулемета можно было вести только при открытом люке. Горизонтальный сектор обстрела из пулемета, установленного на кронштейне, не превышал $\pm 50^\circ$ от продольной оси машины.

 Зенитная самоходная установка БТР-40А.

охлаждения ГАЗ-11 (ГАЗ-51) с предпусковым подогревателем. Максимальные 70 л.с. он развивал при 2800 об./мин. На грузовике устанавливались однодисковое сухое сцепление, четырехступенчатая коробка передач и двухступенчатая раздаточная коробка. Подвеска всех колес – зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах. Передняя подвеска – с гидравлическими амортизаторами двустороннего действия. Рабочий тормоз – колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом. Стояночный тормоз – центральный, барабанного типа, с механическим приводом. Главная передача одинарная: пара конических шестерен со спиральными зубьями. Рулевой механизм – глобоидный червяк и двухребневый ролик. Место расположения раздаточной коробки на ГАЗ-63 было выбрано с таким расчетом, чтобы карданные валы, соединявшие ее с передним и задним мостами, имели одинаковую длину. Сама раздаточная коробка была объединена с демультипликатором, расширявшим диапазон изменения тягового усилия, приложенного к ведущим колесам. При этом демультипликатор имел помимо понижающей и прямую передачу, что снижало механические потери в трансмиссии и расход топлива при движении

по хорошим дорогам. Привод к передним колесам – отключаемый, причем блокирующий механизм не позволял включить понижающую передачу, когда крутящий момент подводился только к задним колесам.

Кузов деревянный, универсального типа: с высокими решетчатыми бортами, откидными продольными скамейками и открывающимся задним бортом. На бортах имелись гнезда для установки четырех дуг тента. По требованию военных конструкторы увеличили емкость топливных баков: к основному 90-литровому добавили 105-литровый, тем самым доведя расчетный запас хода с полной нагрузкой до 780 км.

В сентябре 1944 года ведущим конструктором ГАЗ-63, после откомандирования Грачева в Днепропетровск (здесь на недостроенном моторном заводе после войны планировалось развернуть выпуск ГАЗ-51), был назначен П.И. Музюкин (позднее он стал главным конструктором УАЗа).

Для проведения всесторонних испытаний в 1945 году построили «нулевую» серию грузовиков ГАЗ-63, но доводка этого автомобиля шла еще несколько лет. С освоением производства ГАЗ-51 конструкция ГАЗ-63 была



уточнена. В 1946 году обе модели унифицировали по деталям на 80%, в том числе по кабине, крыльям и капоту. Затем технологи начали подготовку производства машины.

БТР-40

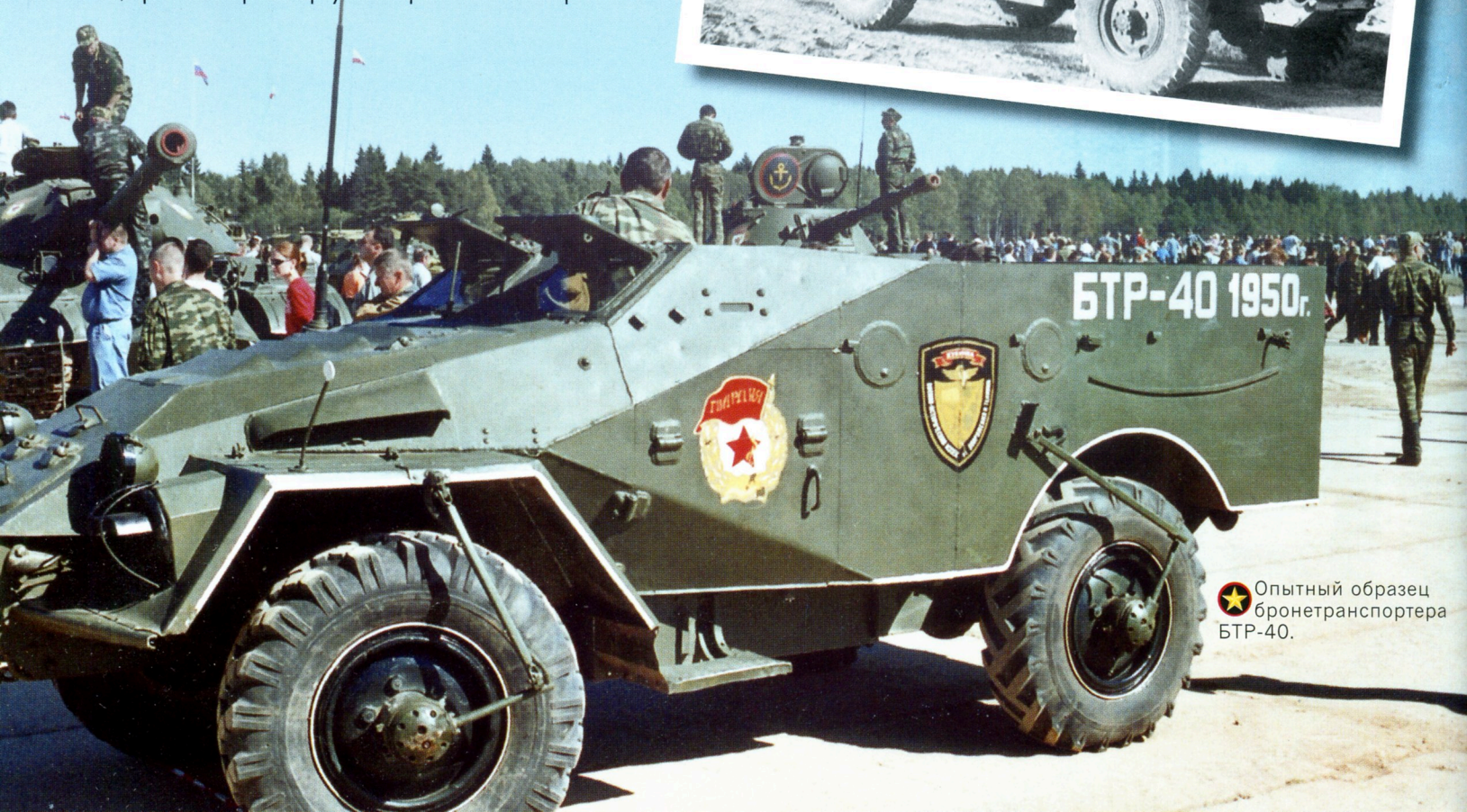
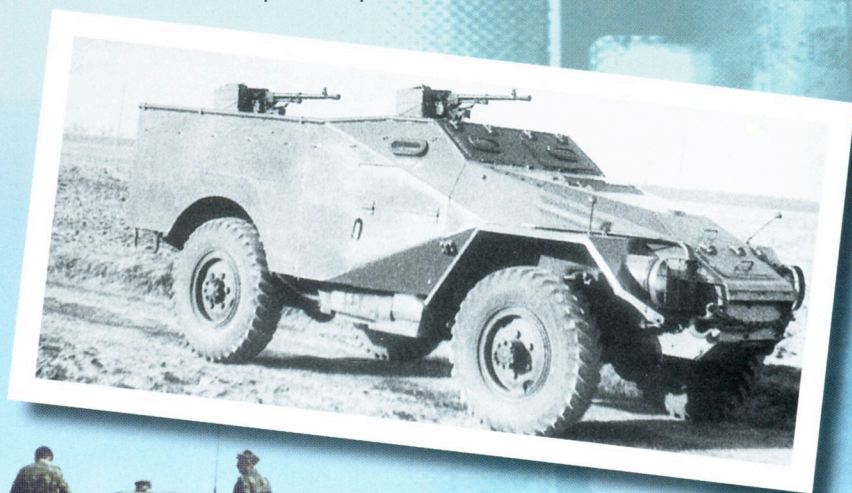
В начале 1947 года в ОКБ Горьковского автозавода, руководимом В.А. Дедковым, началось проектирование легкого двухосного бронетранспортера «объект 141», рассчитанного на перевозку восьми пехотинцев, своего рода «скаута» по-советски. Для этой машины, ведущим конструктором которой был назначен В.К. Рубцов, применили шасси ГАЗ-63, сократив базу на 600 мм и увеличив мощность двигателя на 10 л.с. Опытные образцы бронетранспортеров, в создании которых принимали участие конструкторы Л.В. Косткин, П.И. Музюкин и другие, были изготовлены в конце 1947 года. Первый вариант имел открытый сверху несущий броневой корпус, закрывавшийся брезентовым тентом. Второй вариант отличался от первого наличием спаренной установки двух пулеметов КПП калибра 14,5 мм и СГМ калибра 7,62 мм, установленной на тумбе и позволявшей вести огонь, как по наземным, так и по воздушным целям. Конструкция корпуса у обоих вариантов была одинаковой. Борта располагались под большими углами наклона, причем в нижней части под обратным углом, как у немецких бронетранспортеров. В дальнейшем от такого расположения бронелистов отказались, применив бронекорпуса с вертикальными бор-

тами, более вместительные и простые в производстве, хотя и менее пулестойкие.

После прохождения заводских испытаний в июне 1948 года обе машины были доставлены на государственные испытания на НИИБТ Полигон в Кубинку. Они преодолели 10 000 км и получили положительную оценку. Летом – осенью 1950 года были проведены войсковые испытания на гарантийный срок работы – 15 тыс. км – пяти бронетранспортеров, получивших обозначение БТР-40. Испытания трех бронетранспортеров проводились в 5-й гвардейской механизированной армии в районе Бобруйска и двух бронетранспортеров – в 16-й гвардейской механизированной дивизии в районе Самарканда. Машины испытания выдержали.

Постановлением Совмина СССР от 16 ноября 1950 года колесный бронетранспортер БТР-40 был принят на вооружение Советской армии. С 1950 года в течение десяти лет на Горьковском автозаводе имени Молотова шло серийное производство БТР-40.

★ Бронетранспортер БТР-40В.



★ Опытный образец бронетранспортера БТР-40.



КОНСТРУКЦИЯ

БТР-40

БТР-40



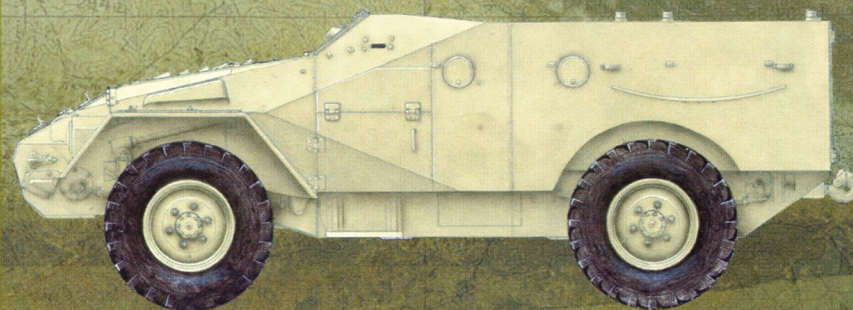
Компоновка БТР-40 – автомобильная классическая, с кабиной за двигателем. В бронетранспортере три отделения – моторное, управления и боевое (десантное).

Моторное отделение расположено в передней части корпуса. В нем размещены: двигатель с вентилятором и электрооборудованием, водяной и масляный радиаторы, пусковой подогреватель, масляный и топливный фильтры, лебедка. Доступ в моторное отделение осуществляется: к двигателю и радиатору – через верхний люк, к лебедке – через передний, в наклонном листе корпуса. Оба люка закрываются броневыми крышками. В крышке люка над двигателем и в бортовых наклонных листах корпуса есть жалюзи для выхода горячего воздуха из моторного отделения. В нижней лобовой части моторного отделения – жалюзи, через которые поступает основной поток воздуха для охлаждения радиатора. Отделение управления находится за моторным в открытой части корпуса. В нем размещены: органы управления бронетранспортером, приборы наблюдения, контрольно-измерительные приборы, радиостанция, сиденья водителя (слева) и командира (справа), аккумуляторная батарея (под сиденьем водителя), бензобак (в нише под сиденьем командира), бачок с запасным маслом для двигателя, огнетушитель и воздухоочиститель. Справа от сиденья командира и слева от сиденья водителя в нижнем поясе корпуса имеются

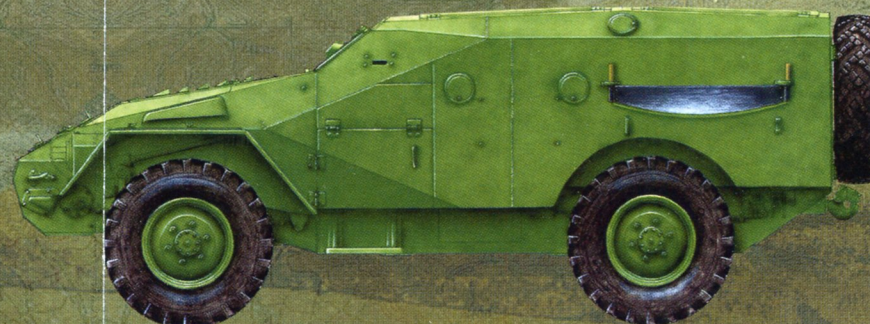
боковые двери, открывающиеся на петлях наружу. Боевое (десантное) отделение расположено за отделением управления, в средней и кормовой частях корпуса. В боевом отделении размещены: пулемет СГМБ, кронштейны для установки пулеметов СГМБ и ДПМ (устанавливается со специальным переходником), ракетница, клипсы для крепления двух автоматов АК-47, а также укладка боекомплекта, сиденья на восемь человек десанта, ЗИП, аптечка и задний бензобак. Корпус бронетранспортера сварен из катаных броневых листов. Толщина лобовых – 10–15 мм, бортовых – 8–9 мм, кормовых – 7 мм. Люки лобового листа перед водителем и командиром имеют броневые крышки, в которых установлены приборы наблюдения со стеклоблоками триплекс. В походном положении крышки люков могут быть открыты и закреплены на вертикальных стойках. Для наблюдения вне боевой обстановки при открытых крышках люков на их проемы устанавливаются ветровые стекла в металлической оправе с резиновыми уплотнениями. Ветровые стекла снабжены электростеклоочистителями. При закрытых крышках люков ветровые стекла укладываются в специальные карманы, расположенные внутри бронетранспортера.

Бронетранспортер вооружен 7,62-мм пулеметом СГМБ, который устанавливается с помощью штатного станка, состоящего из вертлюга, сектора и постели. Для крепления пулеметной установки используют четыре вертлюжных кронштейна: лобовой (основной), размещенный на лобовом листе, боковые – на правом и левом бортах и задний – на кормовом листе корпуса. Внутри бронетранспортера предусмотрена укладка для сигнального пистолета, гранат и двух автоматов АК-47 – личного оружия экипажа. Боекомплект пулемета (1250 патронов) снаряжен в ленты и уложен в пять патронных коробок. Четыре коробки размещены в специальной укладке в боевом отделении у правого борта корпуса, а одна – в гнезде корзинки на вертлюге пулеметной установки. В бронетранспортере также уложены восемь ручных осколочных и две противотанковые гранаты. На бронетранспортере установлен 6-цилиндровый четырехтактный карбюраторный двигатель жидкостного охлаждения ГАЗ-40 мощностью 78–80 л.с. при 3400 об./мин.

Бронетранспортер БТР-40 армии Северного Йемена.



Бронетранспортер БТР-40 одного из подразделений Миротворческих сил ООН на Синайском полуострове. 1974 год.



Бронетранспортер БТР-40Б.



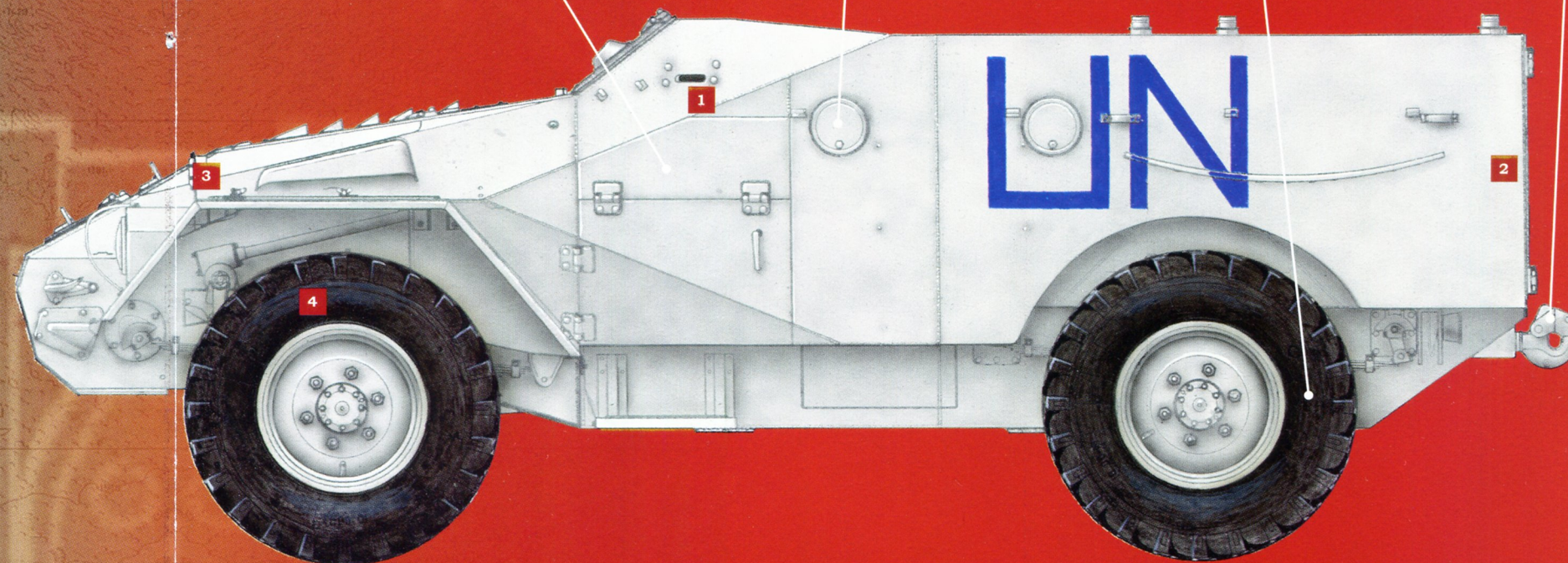
Бронетранспортер БТР-40 одной из частей Советской армии. Чехословакия, 1968 год.

1. Бортовая дверь, штампованная, из бронелиста, врезная, открывается наружу вперед.

2. Круглый лючок для наблюдения и стрельбы из личного оружия. Лючок закрывается крышкой, плотное прилегание которой обеспечивается нажимной пружиной.

3. Колесо, одинарное дисковое, со съемными бортовыми кольцами. Размер шин 9,75-18. Протектор шин с грунтозацепами, профиль – косая елка.

4. Буксирный крюк с пружинным амортизатором двустороннего действия.



1 В наклонных листах передней части корпуса над дверными проемами есть смотровые щели, которые закрываются изнутри машины броневыми заслонками. В вертикальных бортовых листах – по два круглых лючка для наблюдения и стрельбы из личного оружия десанта. Лючки закрываются крышками.

2 Для посадки и высадки десанта в кормовом листе корпуса имеется двухстворчатая задняя дверь.

3 В передней части бронетранспортера установлена лебедка с отбором мощности от коробки передач. Сила тяги лебедки – 4500 кгс, длина троса – 75 м.

4 Колесная формула – 4 х 4. Подвеска состоит из четырех полуэллиптических рессор и четырех гидравлических поршневых амортизаторов двустороннего действия. По сравнению с ГАЗ-63 колесная база бронетранспортера сокращена до 2700 мм.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕТРАНСПОРТЕРА БТР-40

БОЕВАЯ МАССА, т:	5,3.
ЭКИПАЖ, чел.:	2.
ДЕСАНТ, чел.:	8
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм:	длина – 5000, ширина – 1900, высота без тента – 1750, с тентом – 1830, высота по пулемету – 1945, база – 2700, колея передних/задних колес – 1588/1600, дорожный просвет – 275...400.
ВООРУЖЕНИЕ:	пулемет СГМБ обр. 1949 г. калибра 7,62 мм.
БОЕКОМПЛЕКТ:	1250 патронов.
БРОНИРОВАНИЕ, мм:	лоб корпуса – 11...15, борт – 8...9, корма – 7, днище – 4.
ДВИГАТЕЛЬ:	ГАЗ-40, 6-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения, мощность 78–80 л.с. при 3400 об./мин, рабочий объем – 3480 см³.
ТРАНСМИССИЯ:	однодисковое сцепление сухого трения, четырехскоростная коробка передач с отбором мощности на лебедку, двухступенчатая раздаточная коробка, карданные передачи, главные передачи переднего и заднего мостов.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:	колесная формула 4 х 4, размер шин 9,75-18", подвеска на четырех продольных полуэллиптических рессорах, гидравлические поршневые амортизаторы по четыре на каждом мосту.
СКОРОСТЬ МАКС, км/ч:	80.
ЗАПАС ХОДА, км:	285.
ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ:	угол подъема, град. – 30, глубина брода, м – 0,9.
СРЕДСТВА СВЯЗИ:	радиостанция 10 РТ-12.



БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ И

Первая демонстрация нового бронетранспортера состоялась во время военного парада в Москве 7 ноября 1951 года.

Для участия в параде их довооружили, по-видимому чтобы придать более внушительный вид. На лобовом вертлюжном кронштейне был установлен 12,7-мм пулемет ДШК, а на двух боковых — пулеметы СГМБ.

В Советской армии

БТР-40 быстро завоевал популярность в войсках. Простая по конструкции, небольшая, но подвижная многоцелевая бронемашина, созданная на освоенных промышленностью автомобильных агрегатах, получила широкое распространение в армии. Ее применяли для перевозки пехоты, использовали в качестве тягача в противотанковой артиллерии, а также как командирскую, связную и разведывательную. Ма-

 SPW 40 (он же БТР-40) в Национальной народной армии ГДР.

шину эксплуатировали в пограничных и внутренних войсках.

По мере поступления на вооружение Советской армии более современных бронетранспортеров БТР-40 передавали из мотострелковых в другие войска, где их использовали как машины боевого обеспечения, а также в учебных целях. Во внутренних



Помимо Советской армии, БТР-40 состояли на вооружении армий стран-участниц Варшавского договора, а также целого ряда государств Азии и Африки. В армиях этих стран БТР-40 и БТР-40А активно использовали в локальных конфликтах на Ближнем Востоке, в Юго-Восточной Азии и Африке.

БТР-40



ПОПУЛЯРНЫЙ

военных округах последние модификации этих машин несли службу до начала 1970-х годов. Бронетранспортеры сняли с вооружения уже Российской армии в 1993 году.

В зарубежных войсках

В некоторых странах видоизменялось вооружение бронетранспортера. В частности, на нем иногда устанавливали крупнокалиберный пулемет ДШК или пулеметы иных систем зарубежного производства. В Национальной Народной армии ГДР на части машин смонтировали пусковую установку 9П110 с ПТУР «Малютка». В Индонезии БТР-40 также был модернизирован весьма существенно. Корпус закрыли крышей, заметно увеличив при этом его высоту. Вооружение разместили во вращающейся башне, десант

★ БТР-40 в Чехословакии. Операция «Дунай», 1968 год.

★ БТР-40 одного из подразделений Армии обороны Израиля, 1973 год.



снабдили смотровыми щелями со стеклоблоками, установили дымовые гранатометы. В Египте в 1960-е годы под явным влиянием БТР-40 был разработан бронетранспортер «Валид», внешне очень его напоминавший. Правда, при его создании использовалось шасси немецкого грузовика «Магирус», несколько большее по размерам.

По состоянию на 2010 год БТР-40 находились на вооружении (хотя бы формально) в Афганистане, Бурунди (20 ед.), Вьетнаме, Гвинее (16), Гвинее-Бисау (35), Израиле (6), Индонезии (80), Йемене (60), КНДР, Кубе, Лаосе, Мали (30), Сирии и Танзании.





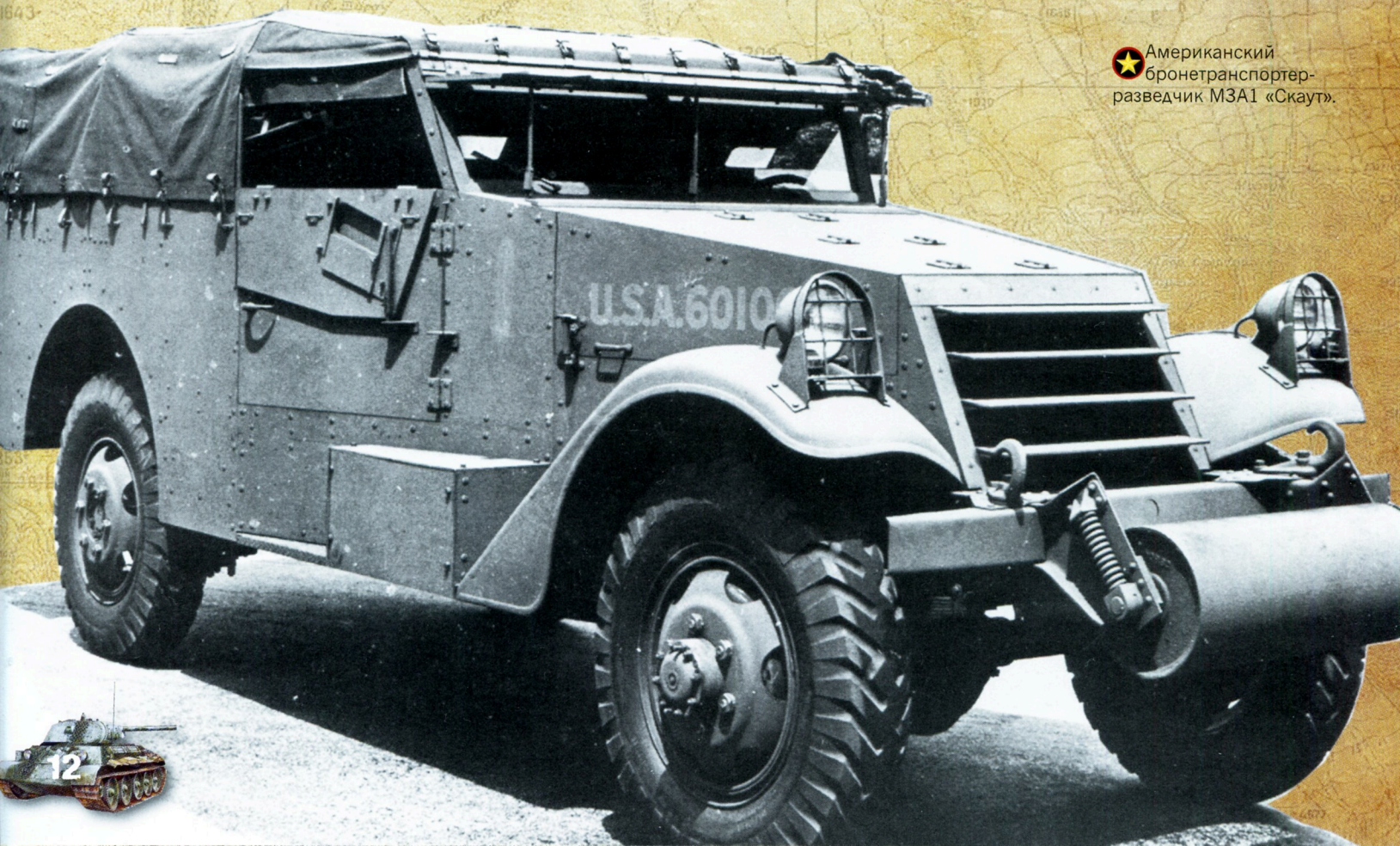
«СКАУТ» – БРОНЕАВТОМ

В период между двумя мировыми войнами во всех странах, располагавших бронетанковыми силами, ведение разведки в интересах этих сил возлагалось на легкие бронеавтомобили.

Реальное выполнение этой задачи было не простым делом. Экипаж бронеавтомобиля состоял из 2–3 человек. У каждого были свои обязанности внутри машины, поэтому ведение разведки в отрыве от броневика было практически невозможным. Последнее обстоятельство делало успех всего предприятия близким к нулю. В самом деле, много ли можно увидеть не выходя из машины? Да и незамеченным близко к противнику подобраться не удастся! К пониманию того, что броневая машина должна быть лишь средством доставки и эвакуации разведгруппы, а в случае надобности прикрывать ее огнем, первыми пришли американцы.

Военный департамент США предъявил к машине весьма жесткие по меркам начала 1930-х годов требования, включавшие в себя помимо прочего и привод на все колеса. В документации броневую машину именовали Scout Car (автомобиль-разведчик), а в обиходе и тогда, и впоследствии его называли просто «скаут», часто опуская официальный буквенно-цифровой индекс армии Соединенных Штатов.

 Американский бронетранспортер-разведчик М3А1 «Скаут».





ОБИЛЬ-РАЗВЕДЧИК

Первый «скаут»

Дебют «скаута» состоялся в 1933 году, когда фирма White Motor Company изготовила прототип бронеавтомобиля-разведчика T7 (по существу, легкого бронетранспортера) с использованием шасси 1,5-тонного коммерческого грузовика White-Indiana 4 x 4. После испытаний было принято решение выпустить небольшую партию новых машин, получивших обозначение Scout Car M1. В 1934 году 76 единиц M1 поступили на вооружение 1-го и 13-го бронекавалерийских батальонов, дислоцировавшихся в Форт-Нокс (штат Кентукки).

M1 был оснащен карбюраторным 6-цилиндровым двигателем Hercules L рабочим объемом 4,6 л и мощностью 75 л.с. Открытый сверху корпус машины имел 12,7-мм лобовую, 7,62-мм кормовую и 6,35-мм бортовую броню, обеспечивавшую защиту от пуль и мелких осколков снарядов. Вооружение разведчика было очень мощным: два 12,7-мм крупнокалиберных пулемета Browning M2 в передней части корпуса и два 7,62-мм Browning M1919A4 по его бортам.

Модификации

Следующей модификацией «скаута», принятой как и предыдущая в ограниченном количестве на вооружение армии США, стал M2. Прототип этой машины T9 в 1935 году разработала фирма Corbitt & Co из Северной Каролины, попытавшаяся потеснить White. В качестве базы по-прежнему использовалось шасси коммерческого грузовика, но на нем устанавливался 8-цилиндровый двигатель Lycoming New Corbitt Eight мощностью 95 л.с. Компоновка машины особых изменений не претерпела, а вот вооружение сократилось до двух пулеметов M1919A4, располагавшихся по бортам корпуса.

Главным отличием варианта M2A1 стал рельс-шина, охватывавший по периметру весь броневой кузов. На этом рельсе с помощью специальных подвижных захватов устанавливались и могли перемещаться пулеметы.

В 1935 году к проектированию «скаутов» приступила и фирма Marmon-Herrington из Индианаполиса. На суд военных был представлен бронетранспортер-разведчик A7SCA, аналогичный по своим характеристикам M2. Эта машина была оснащена 8-цилиндровым двигателем Ford V8 мощностью 85 л.с. и развивала скорость до 120 км/ч. Однако американскую армию она не заинтересовала.



Чуть больше повезло другой модели – T13, созданной на шасси коммерческого тонного грузовика Ford-Marmon-Herrington: 38 единиц в 1937 году заказала Национальная гвардия.

Вариант M3

Пока две упомянутые фирмы соревновались между собой, White занималась модернизацией M2A1. Бронетранспортер получил новый 5-литровый двигатель Hercules JXD мощностью 110 л.с. Изменилась форма корпуса. В частности, броневой лист перед радиатором расположили под наклоном, что повысило его пулестойкость. В 1938 году Военный департамент США стандартизировал эту машину под обозначением M3, но производили ее опять-таки в небольших количествах – за два года заводские цеха покинуло всего 64 экземпляра. Все они поступили на вооружение 13-го кавалерийского полка 7-й механизированной кавбригады. По опыту их эксплуатации командование армии США приняло решение об оснащении всех кавалерийских частей машинами подобного типа. Фирма White предложила для этой цели усовершенствованный бронетранспортер M3A1. Его и запустили в большую серию.

★ Разведгруппа 36-й гвардейской танковой бригады 4-го гвардейского механизированного корпуса в составе БТР M3A1 и бронеавтомобилей БА-64 уходит на боевое задание. Апрель 1944 года.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

По сравнению со своим предшественником новая машина имела корпус удлинённый в кормовой части. Ширина кузова была увеличена сверх наружного габарита задних колес. Изменились конфигурация бортовых дверей и конструкция лобового листа кузова, была ликвидирована дверца в его кормовой стенке.

Как и на М3, на М3А1 был карбюраторный 110-сильный двигатель Hercules JXD, который позволял боевой машине массой 5,624 т разгоняться на шоссе до максимальной скорости 88 км/ч. Запас хода по топливу (два бака по 57 л каждый под сиденьями водителя и командира) составлял 360 км.

Вариации с дизелями

Предпринимались попытки применения на М3А1 и другого типа двигателя. В частности устанавливали дизели Buda-Lanova и Hercules мощностью 81 и 103 л.с. соответственно. Дизельная версия получила обозначение М3А2. В иностранной литературе иногда отмечается, что эти машины были разработаны для СССР, куда поставляли «скауты» по ленд-лизу. Однако это не так. Еще в 1939 году военное ведомство США взяло курс на «дизелизацию» армии, от которого, впрочем, скоро отказалось. Именно тогда и были изготовлены 100 М3А2, которые эксплуатировались в частях американской армии до весны 1942 года, после чего их списали.

Толщина брони корпуса М3А1 колебалась от 12,7 мм (лобовой лист кузова) до 6,35 мм (все остальные листы). Два пулемета — 12,7-мм М2 и 7,62-мм М1919А4 — устанавливали на специальном рельсе с помощью подвижных станков М22, позволявших перемещать пулеметы вдоль всего периметра кузова. Боекомплект состоял из 8000 патронов калибра 7,62 мм и 600–750 12,7-мм патронов. Коробки с пулеметными лентами укладывали в двух ящиках, располагавшихся по бортам кузова. Вместо пулемета М1919А4 мог быть установлен 7,62-мм пулемет Browning М1917А1 с водяным охлаждением. В СССР на станок М22 иногда крепили пулемет «максим».

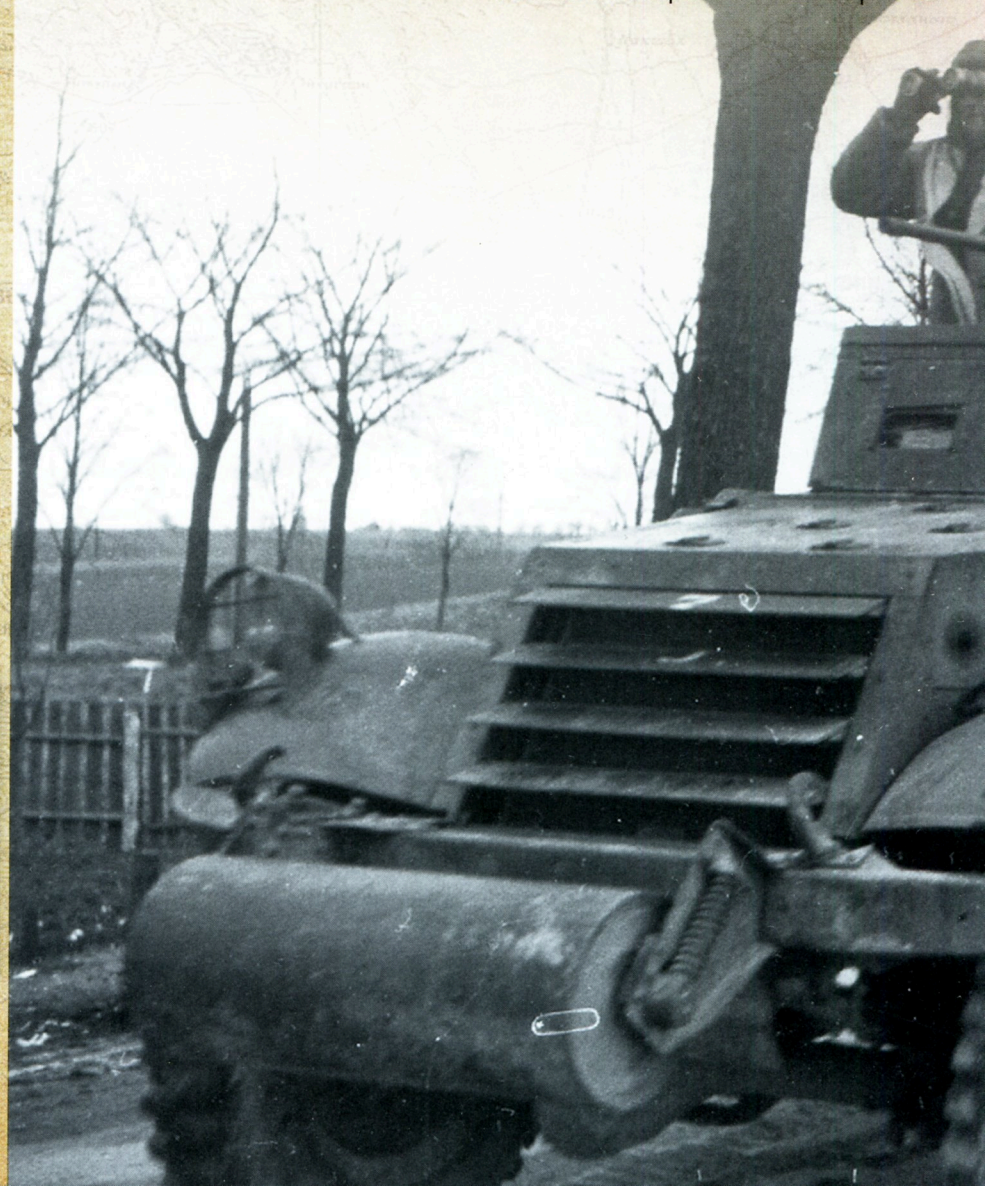
В передней части корпуса бронетранспортера М3А1, а точнее переднюю, появился буферный вращающийся барабан, ставший характерной деталью американских бронетранспортеров периода Второй мировой войны.

В США «скауты» сняли с вооружения в октябре 1947 года, после чего начались их поставки за рубеж, главным образом в Латинскую Америку.

«Скауты» на службе

В 1941 году заводские цеха фирмы White покинули первые М3А1, а до конца 1944 года, когда их производство прекратили, было выпущено 20918 единиц. С 1941 года «скауты» стали стандартным вооружением разведывательных батальонов и бронекавалерийских эскадронов танковых, а затем и пехотных дивизий армии США. Кроме того, их использовали в качестве тягачей 37-мм противотанковых орудий, санитарных и штабных машин. В санитарном «скауте» можно было перевозить двух лежащих и трех сидящих раненых. Наиболее известным пассажиром штабного варианта М3А1, предпочитавшим его «Виллису», был генерал Джордж С. Паттон.

«Скауты» поставлялись почти всем союзникам США по Антигитлеровской коалиции. Они состояли на вооружении английской, канадской и австралийской армий, войск Свободной Франции, Польских вооруженных сил на Западе, бельгийских и чехословацких частей. Значительное количество М3А1 после войны поступило во Францию, которая активно применяла их в ходе боевых действий в Индокитае и Алжире. Часть машин при этом





была переоборудована в бронедрезины, и их использовали для охраны железных дорог. Впоследствии французы передали «скауты» Южному Вьетнаму, Камбодже, Лаосу и ряду африканских стран.

В 1947–1948 годах во время Войны за независимость в Израиле несколько приобретенных в Европе бронетранспортеров МЗА1 были переделаны в бронеавтомобили. В мастерских Иерусалима их корпуса полностью закрыли сверху бронелистами и смонтировали вращающуюся башенку с немецким пулеметом MG 34. Второй пулемет MG 34 устанавливали в лобовом листе корпуса справа от водителя. В таком виде «скауты» принимали активное участие в боевых действиях.

Об использовании «скаутов» на Ближнем Востоке во время войны 1956 года данных нет, а вот в январе 1957-го они появились на Синае в составе югославского контингента войск ООН.

В армиях многих стран эти боевые машины эксплуатировали до конца 70-х годов и даже позже. Дольше всего МЗА1 были на вооружении только в Доминиканской Республике. По данным на 1996 год в этой стране имелось еще 35 «скаутов».

3340 МЗА1 были доставлены в Советский Союз и стали самым массовым и наиболее популярным бронетранспортером Красной армии. Использовали их так же, как и в войсках союзников, главным образом в качестве разведывательных и штабных. На вооружении Советской армии МЗА1 состояли минимум до 1947 года. Эта машина и стала непосредственным прототипом при создании советского легкого бронетранспортера БТР-40.



Разведчики на БТР МЗА1. 3-й гвардейский танковый корпус, 2-й Белорусский фронт, 1945 год.



В следующем выпуске



Ваш журнал

- ТЯЖЕЛЫЙ ТАНК ИС-4
- МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ КОНСТРУКЦИЯ
- ТЯЖЕЛЫЕ ТАНКИ 1940-Х ГОДОВ

Ваша масштабная
модель ИС-4

