

РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК

53

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



БА-10

МОДЕЛЬ НОМЕРА



БРОНЕАВТОМОБИЛЬ БА-10



ЗА СВОИХ И ЧУЖИХ



ГЕРМАНСКИЕ ТРЕХОСНЫЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ

Выходит раз в 2 недели. Рекомендуемая цена: 319 руб., 52,95 грн



ISSN 2073-543X





СОДЕРЖАНИЕ

EAGLEMOSS COLLECTIONS

РОССИЯ

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций

Российской Федерации

ПИ № ФС77-47398 от 24.11.2011 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@eagleboss.ru

Главный редактор: Павел Звонов

Рекомендуемая цена: 319 руб.

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз».

УКРАИНА

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины

КВ № 18523-7323ПР от 07.12.2011 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмоосс Едішенз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21,
г. Киев, 01030; тел.: (+380-44) 373-68-74,

факс: (+380-44) 373-68-75;

e-mail: info@eagleboss.com.ua

Адрес для писем: 01054, г. Киев, а/я 84

Главный редактор: Наталия Павловская

Рекомендуемая цена: 52,95 грн

Распространение: ДП «Бурда-Украина»,
г. Киев, тел.: (+380-44) 494-07-92.

КАЗАХСТАН

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

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

Отпечатано в типографии «Юнивест Принт»

ООО «Компания «Юнивест Маркетинг»

01054, г. Киев, ул. Дмитриевская, 44б

Тираж: 30 100 экз. Сдано в печать 06.08.2012 г.

© 2012 Eagleboss Ltd P043-N

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

и ООО «Иглмоосс Едішенз».

Модель БА-10 является неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно!

Информационная продукция для детей,
достигших возраста 12 лет.

Текст: М. Князев

Художник: Андрей Аксенов
Фотографии из архива М. Князева

www.eagleboss.ru



ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

4-7

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ



КОНСТРУКЦИЯ

8-9

БРОНЕАВТОМОБИЛЬ БА-10



БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

10-12

ЗА СВОИХ И ЧУЖИХ

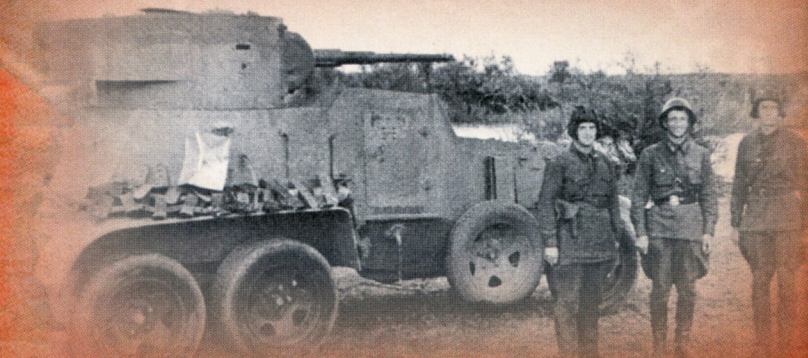


ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

13-15

ГЕРМАНСКИЕ ТРЕХОСНЫЕ

БРОНЕАВТОМОБИЛИ



ОТДЕЛ ПО РАБОТЕ С КЛИЕНТАМИ Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте www.russiantanks.ru или связавшись с нами по телефону: **8 (4852) 64-99-73**. Написать нам можно по адресу: а/я 71, «Иглмоосс Эдишинз», Ярославль, 150961.

ПРОШЛЫЕ ВЫПУСКИ Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт www.eagleboss.ru/shop или позвонив по телефону: **8 (4852) 64-99-73**. Стоимость каждого выпуска состоит из цены номера (указана на обложке), почтового сбора и платы за упаковку.

УКРАИНА И КАЗАХСТАН Ответы на часто задаваемые вопросы вы найдете на сайте www.russiantanks.ru.

БА-10



Самым многочисленным семейством бронеавтомобилей, созданных в СССР в период между двумя мировыми войнами, стали средние броневики. Первые образцы таких машин появились в середине 1920-х годов, последние – накануне Великой Отечественной войны.





ИСТОРИЯ СОЗДА

К концу Гражданской войны броневые силы Красной армии насчитывали 243 броневые машины. Затем парк броневедомобилей значительно сократился – с вооружения сняли изношенные броневики, не подлежащие ремонту.

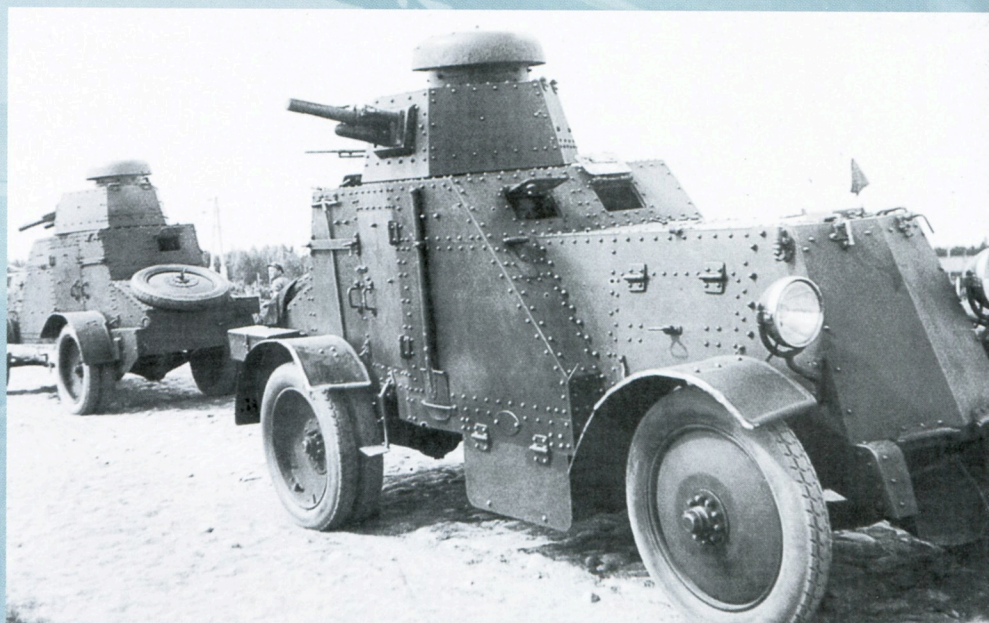
Вотряды объединили в бронедивизионы. По состоянию на 1 марта 1926 года в Красной армии было шесть автоброневых дивизионов (по девять машин в каждом), из них два стрелковых, три кавалерийских и один опытно-показательный.

Броневедомобили постройки периода Первой мировой и Гражданской войн состояли на вооружении РККА до начала 1930-х годов, когда началась их замена броневиками БА-27.

Большая пушечная серия

БА-27 – первый советский средний броневедомобиль. Он был разработан в 1926–1927 годах в конструкторском бюро Оружобъединения совместно с КБ московского завода АМО. Машину приняли на вооружение РККА постановлением РВС СССР от 24 октября 1928 года. Ее серийное производство продолжалось с 1928 по 1931 год. За это время заводские цеха покинули 195 бронемашин (по другим данным – 215).

В конструкции броневика использовалось шасси грузового автомобиля АМО-Ф-15 с усиленными рамами, рессорами



★ Броневедомобили БА-27 на маневрах. 1932 год.

В 1933 – 1934 годах на Выксунском заводе дробильно-размолочного оборудования (ДРО) было изготовлено 109 броневиков БА-И.

В сентябре 1937 года на бронерембазе № 2 бронекорпус БА-27 установили на шасси ГАЗ-ААА. Новая машина, получившая обозначение БА-27М (М – модернизированный), успешно прошла испытания, и по их результатам в 1937–1938 годах все находившиеся в строю БА-27 переделали в БА-27М.

и шинами повышенной грузоподъемности. Корпус был клепанный, на каркасе из уголков, лобовые и кормовые листы располагались под большими углами наклона. Машина имела кормовой пост управления. Шестигранная клепаная башня была изготовлена по типу башни танка МС-1. В ней устанавливались 37-мм пушка ПС-1 и 7,62-мм пулемет ДТ. Экипаж машины состоял из четырех человек.

Эксплуатация броневедомобилей БА-27 в Красной армии началась в 1929 году, к концу которого в войсках было уже свыше 70 таких машин.

К середине 1930-х годов броневедомобили сильно износились и почти все требовали капитального ремонта. Поскольку к этому времени запасные части для АМО-Ф-15 уже не производили, было принято решение о перестановке бронекорпусов БА-27 на другое шасси.

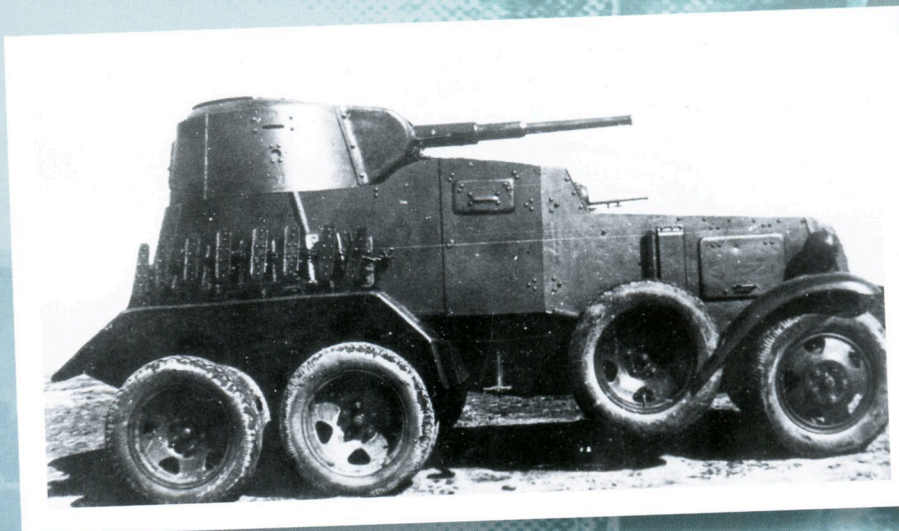


АНИЯ

На Ижорском заводе с использованием шасси «Форд-Тимкен» было выпущено 15 броневедомств Д-13, разработанных по проекту Н.И. Дыренкова. Однако ни та ни другая машина по своим тактико-техническим характеристикам не удовлетворяла военных.

В 1932 году на том же предприятии под руководством инженера А.Д. Кузьмина разработали броневедомств БА-И (И – ижорский). При его создании также использовали шасси «Форд-Тимкен». Полностью сварной корпус броневика был для того времени передовым элементом в машиностроении. В цилиндрической сварной башне оригинальной конструкции устанавливались 37-мм танковая пушка ПС-1 (боекомплект 34 артвыстрела) и отдельно от нее пулемет ДТ в шаровой установке. Второй пулемет размещался в лобовом листе корпуса справа от водителя. За счет переменной высоты крыши корпуса (подбашенный лист располагался заметно ниже крыши водительской кабины) удалось существенно снизить общую высоту боевой машины.

Масса броневедомств составляла 5 т. Толщина броневой защиты корпуса и башни колебалась в пределах от 4 до 8 мм. Максимальная скорость движения достигала 63 км/ч. Запас хода по шоссе – 150 км.



★ Средний броневедомств БА-10А.

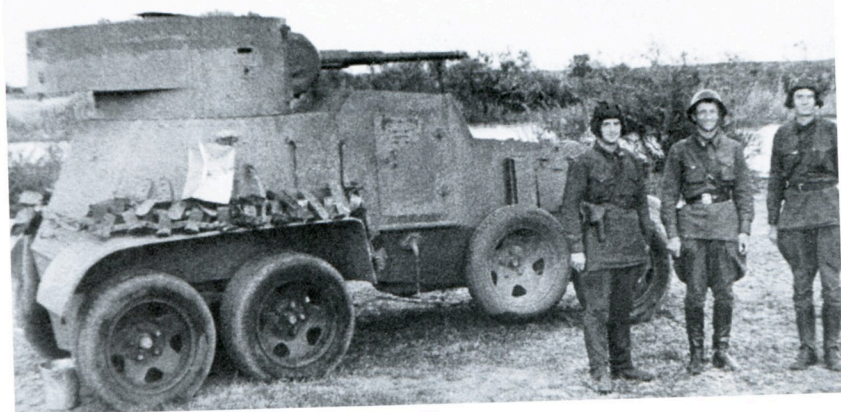
★ Броневедомств БА-И на Красной площади. 7 ноября 1934 года.

В 1934 году Ижорский завод выпустил усовершенствованную модель – БА-3. Корпус машины при этом изменился незначительно. Главным отличием нового броневика стала башня с вооружением. БА-3 получил башню от танка Т-26 с уменьшенной толщиной стенок и штатной спаренной установкой вооружения – 45-мм пушкой 20К обр. 1932 г. (боекомплект 60 артвыстрелов) и пулеметом ДТ. Внушительный боекомплект размещался частично в башне, частично в корпусе броневедомств. Для увеличения проходимости впервые в советском броневедомствостроении на задние скаты БА-3 надевались вездеходные гусеницы «Оверолл». К 1935 году на ГАЗе был освоен выпуск отечественного трехосного автомобиля ГАЗ-ААА, на базе которого Ижорский завод быстро разработал новый броневик – БА-6. По корпусу, башне, вооружению, размещению боекомплекта,





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА



Производство БА-3 было налажено на Ижорском заводе и Выксунском АРО, которые в 1934–1935 годах изготовили 168 бронемашин этого типа.

★ Экипаж броневомобиля БА-6 7-й мотоброневой бригады у своей боевой машины. Монголия, июль 1939 года.

★ Колонна броневомобилей БА-10А на марше во время Советско-финляндской войны. Февраль 1940 года.

узлов и агрегатов эта машина принципиально не отличалась от своей предшественницы – БА-3. Внешне ее можно было определить по увеличенной до 1940 мм (у БА-3 – 1905 мм) ширине колеи и отсутствию задней двери, задних смотровых лючков и подножки в кормовой части корпуса. На этом броневике впервые применили пулестойкие шины ГК, заполненные губчатой резиной. Благодаря более строгой весовой дисциплине, а также шасси ГАЗ-ААА, более легкому по сравнению с «Форд-Тимкен», массу броневомобиля удалось уменьшить до 5,12 т при сохранении прочих тактико-технических параметров. В отличие от БА-3, на БА-6 стоял отечественный карбюраторный двигатель ГАЗ-АА мощностью 40 л. с. при 2200 об./мин. С 1936 по 1938 год Ижорский завод выпустил 386 экземпляров БА-6. Самым же массовым отечественным средним броневомобилем стал следующий образец – БА-10.

БА-10

Осенью 1936 года в КБ по спецпроизводству Ижорского завода был спроектирован броневомобиль БА-6М – серьезно модернизированная версия БА-6.

Шасси ГАЗ-ААА укоротили на 600 мм. Усилили передние рессоры и установили два гидроамортизатора от автомобиля ГАЗ М-1, ввели центральный тормоз в трансмиссии, улучшенную систему вентиляции и охлаждения двигательного отсека. Установили двигатель ГАЗ М-1 мощностью 50 л. с., дополнительный бензобак емкостью 52 л, башню конической формы с углом наклона стенок 10°.

В апреле 1937 года Главный военный совет Красной армии принял решение начать серийное производство БА-6М с обязательным устранением всех недостатков, которые выявили в ходе испытаний машины. Летом на Ижорском заводе изготовили улучшенный вариант броневомобиля, получивший обозначение БА-10.



На БА-10 была усилена дополнительными ребрами жесткости передняя ось и укреплена передняя поперечина рамы шасси, а глушитель перенесен назад. Электропроводку убрали в специальные бронированные шланги и внесли еще целый ряд изменений.

Планом предусматривалось изготовление в 1937 году 60 броневиков БА-10, но сделать это не удалось главным образом потому, что в конструкцию машины внесли много мелких изменений. Кроме того, в процессе разработки находилась еще и технологическая документация. В итоге изготовление первой партии бронемашин началось только в январе 1938 года. К этому времени бронеавтомобиль получил обозначение БА-10А, а годовой план предусматривал выпуск уже 900 машин.

В конце 1939 года БА-10А вновь модернизировали, присвоив бронеавтомобилю индекс БА-10М. Машина получила бензобаки новой конструкции емкостью 54,5 л каждый, которые устанавливали на крыльях задних колес в бронированных кожухах. Бензопроводы проложили под днищем машины и прикрыли броневыми планками. Все это существенно повысило пожаробезопасность машины. На БА-10А бензобаки крепились к крыше корпуса позади рабочих мест водителя и пулеметчика. Во время боев у реки Халхин-Гол бывали случаи, когда из пробитого бака горящий бензин заливал этих двух членов экипажа, не оставляя им шансов на спасение. Машина получила также бронезащиту пулеметной установки в лобовом листе корпуса и новый поворотный механизм башни. В результате масса машины возросла до 5,5 т, но динамические характеристики практически не изменились.

В 1940 году ижорцы изготовили бронеавтомобиль БА-10Ц с корпусом из цементованной брони. Никаких внешних отличий от БА-10М эта машина не имела, но из-за трудностей с изготовлением бронекорпуса эта работа не вышла из стадии эксперимента.

Надо сказать, что выпуск БА-10М освоили довольно быстро. В 1940 году заводские цеха покинуло 975 бронемашин этой модификации. Всего же за 1938–1941 годы была изготовлена 3331 бронемашин модели БА-10А и БА-10М. При этом на Ижорском заводе работа продолжалась вплоть до сентября 1941 года, пока фронт не подошел вплотную к территории завода в Колпино. Затем производство броневиков перенесли на Балтийский завод в Ленинграде. Здесь, используя задел бронекорпусов и шасси, собрали несколько десятков машин. Последние – в ноябре 1941 года, после чего выпуск БА-10М прекратился окончательно.

★ Санитарно-транспортный бронеавтомобиль БА-22.



Модернизация

За период производства было изготовлено 20 машин в железнодорожном варианте – БА-10 жд. Чтобы переставить машину на железнодорожный ход, на автомобильные покрышки надевали металлические бандажы с ребрами. С торцов бандажы крепились к ступицам колес, причем с задних осей снимали только одно колесо с каждой стороны для достижения требуемой ширины колеи. Средние оси приподнимали и фиксировали в этом положении. Руль блокировали в нейтральном положении. Масса бронеавтомобиля БА-10 жд составляла 5,8 т.

В 1938 году по заказу санитарного управления Красной армии на Выксунском заводе ДРО на шасси ГАЗ-ААА разработали «бронированный мотомедицинский пункт для мехчастей РККА» – санитар-

ный бронеавтомобиль.

Корпус машины, получившей обозначение БА-22, сваривали из катаных броневых листов толщиной 6 мм. Вооружения и средств связи машина не имела. Бронеавтомобиль оснащался подвесными носилками и мог перевозить «4 человека больных носилочных, 10 человек в сидячем положении с полным снаряжением... или 12 человек в летнем обмундировании». Для входа и выхода людей и погрузки раненых в кормовой части корпуса располагались двери большого размера. Таким образом, БА-22 можно было, по сути, использовать и как санитарную машину, и как бронетранспортер. Однако испытаний машина не выдержала. Дальнейшие работы с ней прекратили, а опытный образец передали в Научно-исследовательский санитарный ин-





КОНСТРУКЦИЯ

БРОНЕАВТОМОБИЛЬ БА-10

Бронеавтомобиль БА-10 имел бронекорпус и башню по типу опытного БА-6М, в качестве базы также использовалось специально укороченное шасси ГАЗ-ААА.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ БА-10А

БОЕВАЯ МАССА, т:	5,12.
ЭКИПАЖ, чел.:	4.
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм:	длина – 4655, ширина – 2017, высота – 2190, база – 2845, колея – 1405/1420, дорожный просвет – 225.
ВООРУЖЕНИЕ:	пушка 20К обр. 1934 г. калибра 45 мм, 2 пулемета ДТ обр. 1929 г. калибра 7,62 мм.
БОЕКОМПЛЕКТ:	49 выстрелов, 2079 патронов.
ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ:	телескопический прицел ТОП обр. 1930 г., перископический панорамный прицел ПТ-1 обр. 1932 г.
БРОНИРОВАНИЕ, мм:	лоб и борт корпуса – 10, корма – 6...10, крыша – 6, днище – 4, башня – 10.
ДВИГАТЕЛЬ:	ГАЗ М-1, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения, мощность – 40 л. с. (29,4 кВт) при 2200 об./мин, рабочий объем – 3280 см ³ .
ТРАНСМИССИЯ:	односоединительное сцепление сухого трения, четырехскоростная коробка передач (4+1), демультипликатор, карданная передача, механические тормоза.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:	колесная формула – 6 х 4, размер шин – 6,5 х 20 (снабжены губчатой камерой ГК), подвеска на полуэллиптических рессорах.
СКОРОСТЬ МАКС, км/ч:	53.
ЗАПАС ХОДА, км:	300.
ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ:	угол подъема, град. – 20, ширина рва, м – 0,6, высота стенки, м – 0,3, глубина брода, м – 0,6.
СРЕДСТВА СВЯЗИ:	радиостанция 71-ТК-1, переговорное устройство ТПУ-3.

По сравнению с предыдущей моделью рама в средней части и карданный вал были укорочены на 200 мм, хвостовая часть – на 400 мм, а угол наклона рулевой колонки уменьшен с 39 до 29°. Корпус сваривали из броневых листов толщиной 3–10 мм. Часть деталей корпуса и внутреннего оборудования крепили пулестойкими заклепками и болтами. С рамой шасси корпус соединялся при помощи шести основных и двух вспомогательных кронштейнов, на последние надевали вращающиеся запасные колеса. В отличие от БА-6М все люки и двери новой машины крепились с помощью внутренних секторных петель и имели отбортовки для защиты от свинцовых брызг. В конической башне устанавливалась 45-мм танковая пушка 20К и спаренный с ней пулемет ДТ. По сравнению с танковой спаренная установка броневика была облегчена. Второй пулемет ДТ находился в шаровой установке лобового листа корпуса. Боекомплект состоял из 49 выстрелов и 2079 патронов. 30 выстрелов размещались в так называемой веерной укладке в кормовой части корпуса, по 7 штук – в стеллажах по левому и правому бортам боевого отделения, еще 5 – слева, в ящике в кормовой части. Для стрельбы использовали телескопический танковый прицел ТОП и перископический ПТ-1.

Боевая масса бронеавтомобиля составляла 5,12 т. Экипаж – четыре человека. Четырехцилиндровый карбюраторный двигатель ГАЗ-М1 мощностью 50 л. с. позволял развивать скорость до 53 км/ч. Запас хода по шоссе достигал 300 км, по проселочной дороге – 200 км. В систему питания входили два бензобака емкостью 59 л каждый. Баки крепились к крыше корпуса изнутри, за местами механика-водителя и пулеметчика. Заливные горловины баков снаружи закрывались броневыми крышками.

Новая схема расположения двигателя, агрегатов и узлов трансмиссии, позволившая сократить колесную базу бронеавтомобиля, обеспечила значительное снижение его боевой массы, но при этом уменьшились размеры боевого отделения.

На некоторых машинах в передней части, рядом со стрелком-радистом, устанавливалась радиостанция 71-ТК-1 со штыревой антенной.

БА-10 в легкосмываемой зимней камуфляжной окраске. Советско-финляндская война. Выборг, февраль 1940 года.



БА-10



1. 45-мм пушка обр. 1934 года. Пушка имела ствол длиной 46 калибров и полуавтоматику инерционного типа. Начальная скорость бронебойного снаряда 760 м/с, дальность прямого выстрела 3600 м. Скорострельность 12 выстр./мин.

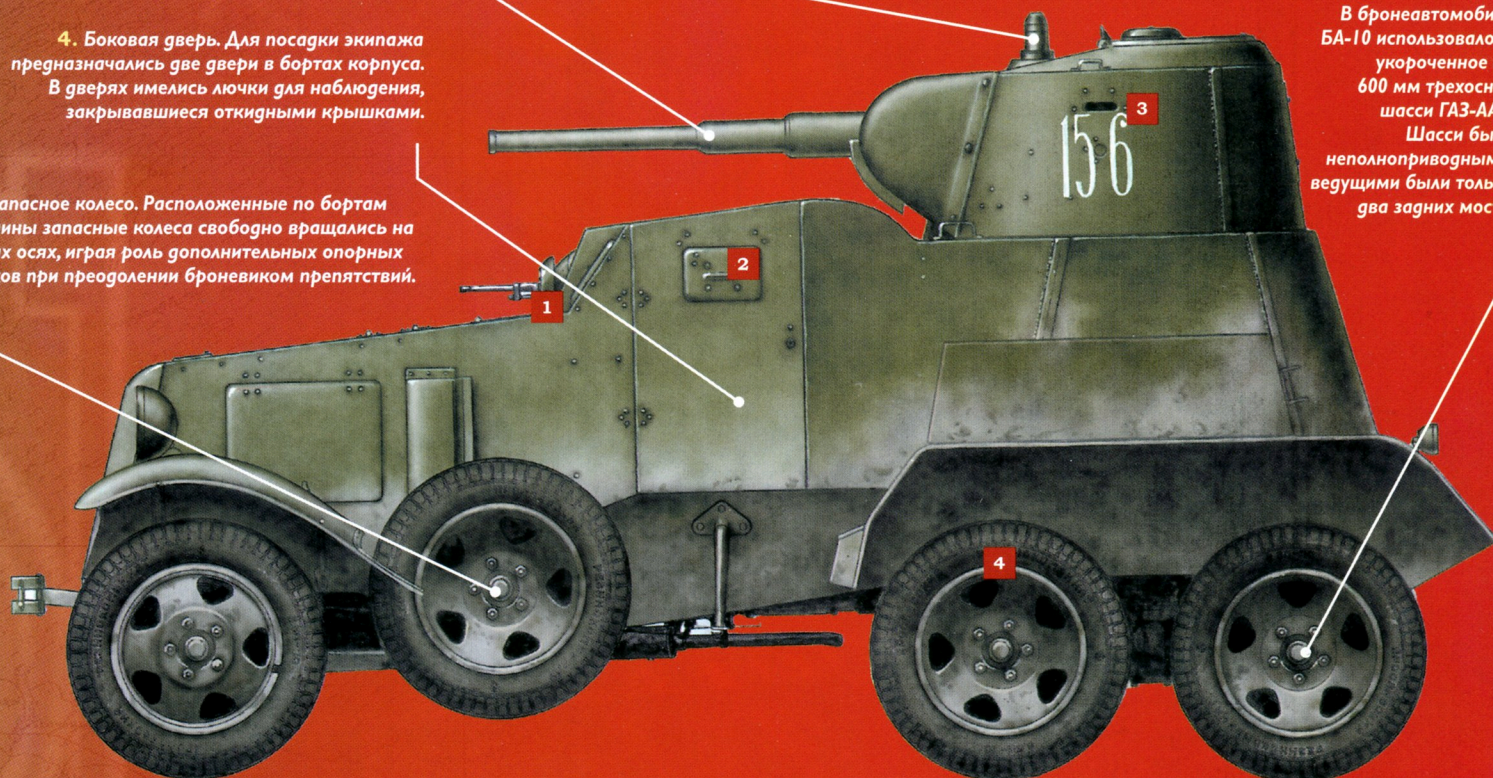
2. Перископический панорамный прицел ПТ-1 обр. 1932 года. Увеличение – 2,5 крат., поле зрения – 26°. Прицел имел нарезку шкал дальности и боковых поправок как для пушки, так и для спаренного пулемета, а кроме того, подсветку шкал и перекрестия для стрельбы ночью.

БА-10М старшины Беякова. Сталинградская битва, сентябрь 1942 года.

4. Боковая дверь. Для посадки экипажа предназначались две двери в бортах корпуса. В дверях имелись лючки для наблюдения, закрывавшиеся откидными крышками.

3. Шасси. В бронеавтомобиле БА-10 использовалось укороченное на 600 мм трехосное шасси ГАЗ-ААА. Шасси было неполноприводным – ведущими были только два задних моста.

5. Запасное колесо. Расположенные по бортам машины запасные колеса свободно вращались на своих осях, играя роль дополнительных опорных катков при преодолении броневином препятствий.



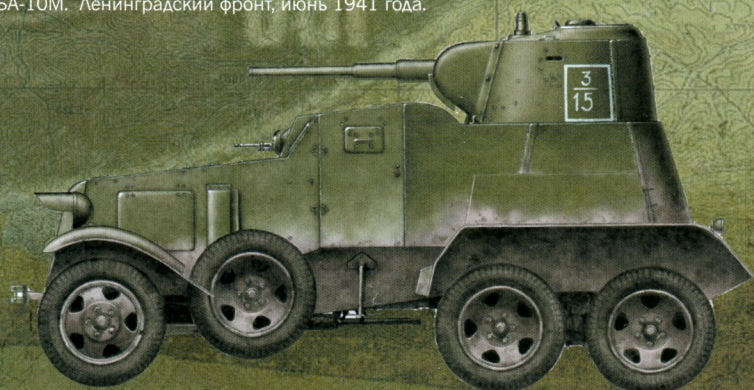
1 В правой части лобового листа выдвинута вперед выштамповка с амбразурой для установки курсового пулемета позволяла увеличить сектор обстрела.

2 Бортные двери могли открываться вперед на 75°, а крышки люков доступа к двигателю – вверх на 180°. В бортных дверях были смотровые лючки, крышки которых откидывались вверх и удерживались пружинными стопорами. Такой же лючок имелся в лобовом листе перед местом механика-водителя.

3 В бортах башни были сделаны две смотровые щели со стеклами (триплекс) и две амбразуры с заслонками для стрельбы из револьвера. Еще одна такая амбраура находилась в крышке люка для монтажа и демонтажа пушки в корме башни.

4 Колеса бронеавтомобиля имели пулестойкие шины ГК. Проходимость могла быть повышена за счет гусеничных лент типа «Оверолл», надеваемых на задние колеса.

БА-10М. Ленинградский фронт, июнь 1941 года.



БА-10М. 53-я Краснознаменная Среднеазиатская армия, Иран, июль 1941 года.





БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

ЗА СВОИХ И ЧУЖ

Бронеавтомобили БА-10 впервые применили на практике во время конфликта у реки Халхин-Гол. К началу боев в этом районе БА-10 составляли примерно половину всего парка средних броневиков (203 единицы).



Машины вступили в бой уже на ранней фазе конфликта. Так, 20–25 июня 3-й батальон 149-го стрелкового полка при поддержке роты броневиков 234-го автобронеполка 8-й мотобронетанковой бригады и батареи 175-го артиллерийского полка противостояли японо-маньчжурским частям северо-восточнее Халхин-Гола в районах Халхин-Сумэ и Дебден-Сумэ.

Против японских танков

В районе Дебден-Сумэ советские войска обнаружили японский военный городок, в котором находились батальон японцев, маньчжурский кавполк и две артиллерийские батареи (75-мм полевых и 37-мм противотанковых пушек). Завязался бой, в ходе которого японцы, засев на крышах казарм, огнем прижали к земле пехоту 149-го полка. Однако командир бронероты зашел в тыл противнику, поставил броневики и два 76-мм орудия на прямую наводку и начал громить вражеские казармы, которые вскоре загорелись. В городке поднялась паника. Этим воспользовалась наша пехота для выхода из боя. Два БА-10 и один БА-3 были подбиты и оставлены на территории противника. Еще пять БА-10 получили повреждения под вражеским артогнем.

Против танков наиболее удачно действовали БА-10 из состава 9-й мотобронетанковой бригады. Утром 3 июля 1939 года около 40 японских танков атаковали позиции разведбатальона бригады, где стояла одна рота из 12 БА-10. При виде такого количества техники рота начала отходить, но

подоспевшие командир и комиссар бригады остановили ее и поставили на позицию с башнями, выдвинутыми из-за укрытия. Тем временем танки противника подошли к советской обороне на 800–1000 м. Броневики открыли сильный огонь бронебойными гранатами. Танки, в свою очередь, стреляли из 57-мм пушек осколочными гранатами. Артиллерийский бой длился более двух часов. Противник, оставив девять машин, отошел. На участке 149-го стрелкового полка враг также понес потери, и его атака была неудачной. Всего японцы потеряли 19 танков, а советские войска не понесли существенных потерь.

За Отечество

С первых дней Великой Отечественной войны бронеавтомобили БА-10 участвовали в боях с немецкими войсками.

★ Подразделение броневиков в атаке. Западный фронт, 1943 год.

★ Бронеавтомобиль БА-10 выдвигается к месту прорыва немецких войск. Сталинград, сентябрь 1942 года.

К концу операции в Дебден-Сумэ вышел из строя 41 бронеавтомобиль БА-10. В отчетах по результатам боев отмечалось, что броню этих машин не пробивает 13,2-мм крупнокалиберный пулемет и она представляет собой довольно эффективную защиту.



БА-10

1938
1941



ИХ

★ Разбитая советская техника. На переднем плане – броневедомитель БА-10. Белоруссия, июнь 1941 года.



БА-10 широко применяли в Красной армии во время Зимней войны и «освободительного похода» в Западную Украину и Западную Белоруссию. Если в ходе польского похода применение броневедомителей было вполне успешным, то суровая зима 1939–1940 годов, недостаток дорог и резко пересеченная местность Карельского перешейка серьезно затрудняли использование не только броневедомителей, но и танков.



В ходе летней кампании 1941 года средние броневедомители в советских войсках использовали не только для решения задач разведки, связи и боевого охранения, но и для атак совместно с пехотой, что приводило к неоправданно высоким потерям. При грамотном же применении имевшие мощное пушечное вооружение БА-10 успешно противостояли немецким танкам. Так, 22 июня 1941 года взвод из шести броневедомителей под командованием старшего лейтенанта Суровцева в результате правильно организованной засады подбил шесть немецких танков и отошел без потерь.

В связи с приближением фронта непосредственно к Ижорскому заводу производство броневедомителей БА-10 в сентябре 1941 года было переведено на Балтийский завод в Ленинград.

Балтийские броневедомители сыграли большую роль в обороне Северной столицы. Их активно применяли и при прорыве блокады. Утром 18 января 1943 года в атаку на Шлиссельбург вместе с пехотой двинулся Отдельный разведывательный батальон под командованием Л. Легезы. Девятнадцать БА-10, выкрашенных в белый цвет, устремились вперед, перемалывая снег широкими гусеничными лентами «Оверолл», надетыми на задние колеса. К 10 часам утра огнем броневедомителей были уничтожены три орудия, несколько





БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

пулеметов и свыше 120 немецких солдат. К полудню город был взят.

Во время Великой Отечественной войны эти машины использовали в войсках до 1944 года, а в некоторых подразделениях до конца войны. Бронеавтомобили БА-10 жд входили в штат бронепоездов.

На стороне противника

Трофейные БА-10 использовали немецкие, румынские и финские войска. В вермахте БА-10 получили обозначение Panzer-sprahwagen BA 203(r) и в основном применялись в качестве штабных и связных машин теми частями, которые их захватили. Довольно охотно немцы эксплуатировали вариант БА-10 жд, поскольку при движении по рельсам такой недостаток советской машины, как ограниченная проходимость, уже не имел значения. В составе германского бронепоезда № 102, например, в августе 1941 года были четыре бронеавтомобиля БА-10 жд.

В ходе Зимней войны финны захватили десять броневиков БА-10. После начала так называемой Продолжительной войны (так в Финляндии официально именуются боевые действия против СССР в 1941–1944 годах) их число увеличилось: по состоянию на 1 июля 1943 года в войсках числились 24 машины этого типа. В 1943 году броневики прошли модернизацию – на них установили двигатели «Форд» V-8 мощностью 95 л. с. В качестве учебных два бронеавтомобиля БА-10 эксплуатировали в финской армии вплоть до 1959 года. В 1962 году один из списанных броневиков был переоборудован в самоходный кран и использовался в техническом центре танковых войск до 1978 года!



★ Командиры бронеавтомобилей БА-10 уточняют боевую задачу. Ленинградский фронт, 1944 год.

В отличие от своих предшественников, БА-3 и БА-6, бронеавтомобили БА-10 за рубежом почти не поставлялись. Единственной страной, которая получила эти машины, была Монгольская Народная Республика. В ее армии БА-10 эксплуатировались до начала 1950-х годов.

★ Бронеавтомобиль БА-10 с корпусом, переставленным на шасси автомобиля ГАЗ-АА. Подвижной КПП на одной из военно-автомобильных дорог. 1-й Белорусский фронт, осень 1944 года.





ГЕРМАНСКИЕ ТРЕХОСНЫЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ

Скромный бюджет рейхсвера в начале 1930-х годов не позволил немецкой армии обзавестись перспективными четырехосными броневыми автомобилями.

Предпочтение отдавали более простым и дешевым образцам, созданным на базе стандартных трехосных грузовых шасси (6 x 4), оборудованных дополнительными задними постами управления. На совещании в Министерстве вооружений 14 февраля 1930 года решили продолжить начатые в 1929 году эксперименты с 1,5-тонными шасси коммерческих грузовиков, чтобы определить пригодность этих машин для создания на их базе броневых автомобилей. Объектом внимания стали следующие трехосные шасси: G-3 концерна Daimler-Benz AG, G-31 компании Bussing-NAG и M-206 фирмы Magirus.

Выбор шасси

Первым испытали шасси G-3, которое представляло собой модификацию серийного коммерческого и имело большую базу (3200 + 950 мм) при массе 2,2 т. В кормовой его части был смонтирован дополнительный механизм управления, использовавшийся при езде задним ходом. Возле обеих рулевых колонок находились конические передачи, соединенные карданным валом, которые синхронизировали действия рулей. Передняя рулевая колонка располагалась под большим углом наклона, позволявшим ей вписаться в конфигурацию кузова.

 Броневые автомобили на шасси Magirus легко отличить по прямоугольной секции жалюзи радиатора. У броневиков Daimler-Benz и Bussing-NAG она имела форму трапеции. Установка зенитного пулемета появилась в 1935 году.

На шасси G-3 установили бронекорпус массой 2,3 т, сконструированный фирмой Deutsche Werke AG в Киле. Так появился первый прототип броневых автомобилей с колесной формулой 6 x 4. Машина была вооружена одним 7,92-мм пулеметом MG 13, установленным во вращающейся башне. В марте 1931 года концерн Daimler-Benz представил модификацию G-3, первоначально имевшую обозначение G-4, а с мая 1931 года – G-3a. Новое шасси было избавлено от недостатков предыдущего. Кроме того, оно отличалось усиленной подвеской, а коробка передач имела реверс, позволявший двигаться задним ходом на тех же передачах, что и при езде вперед.



Трехосные броневые автомобили выпускали в трех вариантах, различавшихся вооружением и оборудованием.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

**Производство трехосных
броневых автомобилей завершили в 1937 году,
выпустив 123 машины Sd.Kfz.231
и 232 (6-Rad), а также 28 экземпляров
Sd.Kfz.263 (6-Rad).**

Одновременно шли испытания шасси G-31p Bussing-NAG. Фирма Magirus с опозданием подключилась к конкурсу, представив собственную конструкцию – M-206p. Оба этих шасси были оснащены дополнительным постом управления, позволявшим двигаться задним ходом, не разворачивая машины. Шасси компании Bussing-NAG и Magirus имели две приборные доски, в то время как модель Daimler-Benz – одну, только впереди. Шасси M-206p выгодно отличалось от конкурентов тем, что позволяло двигаться с одинаковой скоростью как вперед, так и назад, а установленный перед задней осью специальный каток облегчал преодоление препятствий.

Три трехосных варианта

Первый вариант трехосного броневых автомобиля сначала имел название Kfz.67, которое вскоре сменили на schwerer Panzerspahwagen Sd.Kfz.231. После того как в 1937 году на вооружение приняли четырехосные броневых автомобили Sd.Kfz.231 (8-Rad), старым трехосным машинам присвоили обозначение Sd.Kfz.231 (6-Rad).

Бронекорпуса для машин спроектировали и производили на предприятии Deutsche Werke AG в Киле. Машины на базе шасси Magirus отличались конфигурацией передней части капота и крыльями передних колес.

Корпус броневых автомобиля, рассчитанный на защиту от пуль со стальным сердечником и осколков, собирали из катаных листов брони толщиной 8–14,5 мм. Листы крепили к каркасу из стального профиля и располагали под большим углом наклона, что увеличивало пулестойкость.

В передней части корпуса находилось моторное отделение, а в центральной и задней частях – боевое. Экипаж состоял из четырех человек: командира, стрелка и двух механиков-водителей.

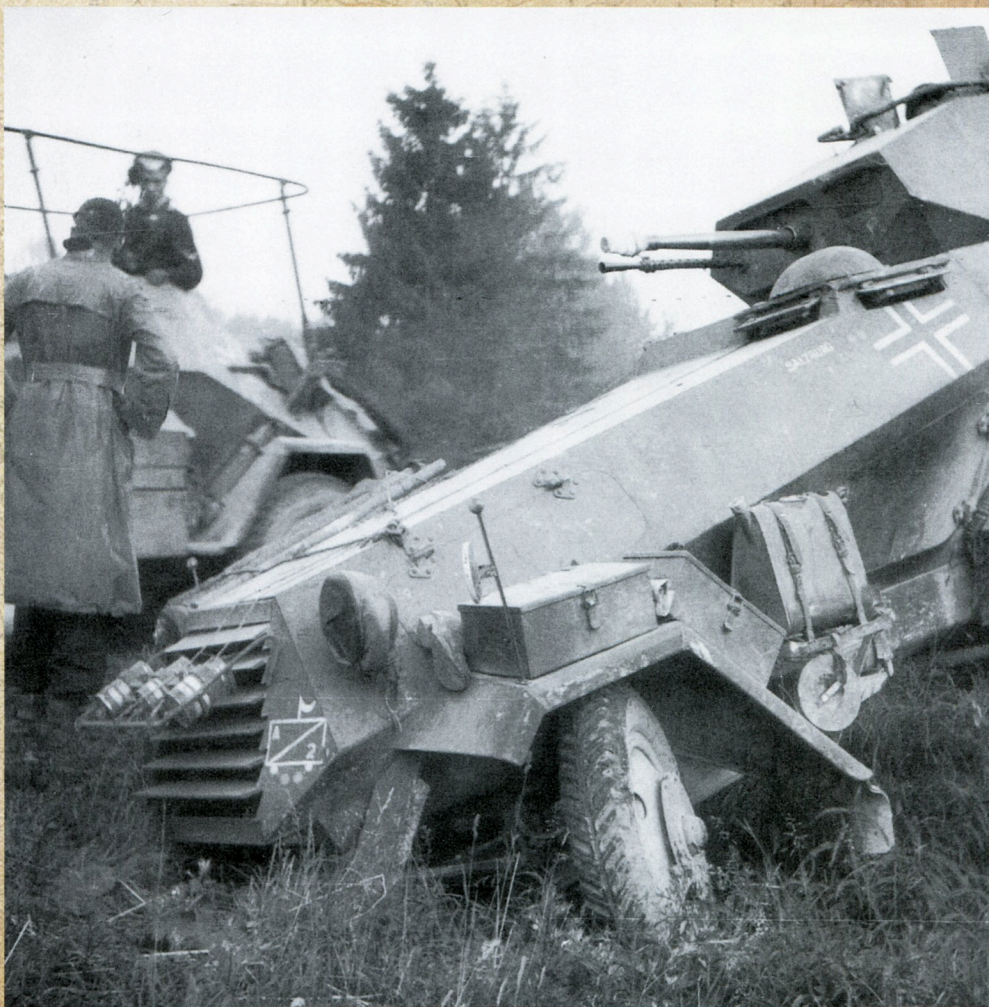
На крыше боевого отделения на шариковой опоре устанавливалась башня, сваренная из таких же броневых листов, что и корпус. Вращали ее вручную. В правой части лобового листа башни в подвижной бронировке располагались 20-мм пушка KwK 30 L/55 и 7,92-мм пулемет MG 13. Угол вертикального наведения составлял от –2 до +12°, горизонтального – 360°. Боекомплект включал 200 выстрелов и 1300 патронов к пулемету.

Экипаж Sd.Kfz.231 поддерживал связь с другими машинами лишь с помощью флажков – радиоборудования на машине не было.



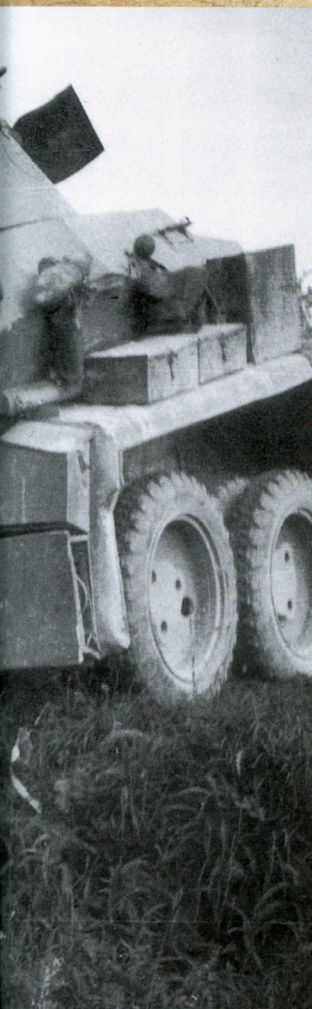
★ Броневых автомобиль
Sd.Kfz.232 (6-Rad).
Хорошо видны все узлы
крепления антенны.

★ Броневых автомобиль
Sd.Kfz.231 (6-Rad). Франция,
1940 год. На жалюзи радиатора
укреплены дымовые шашки.





★ Бронемашина связи
Sd.Kfz.263 (6-Rad).



Второй вариант броневедомобиля был аналогичен перво-му, но дополнительно комплектовался коротковолновой радиостанцией и рамочной антенной, крепление кото-рой к корме корпуса и башне не затрудняло ее враще-ния. Первоначально эту модель называли Kraftwagen(Fu) Kfz.67a, позднее машине присвоили обозначение schwerer Panzerspahwagen(Fu) Sd.Kfz.232, а в 1937 году – Sd.Kfz.232(Fu) (6-Rad). Высота машины вместе с антенной составляла 2870 мм.

Последней модификацией трехосной бронемашины стал автомобиль радиосвязи schwerer Panzerfunkwagen Sd.Kfz.263. В 1937 году к этому обозначению добавили 6-Rad. На Sd.Kfz.263 устанавливали радиостанции боль-шего радиуса действия. Экипаж машины – пять человек. Высота Sd.Kfz.263 была равна 2930 мм.

Первые трехосные броневедомобиля изготавливались заводами Daimler-Benz AG в Унтертюркхайме и Мариен-фельде. В 1933 году рейхсвер начал получать машины, собранные предприятием Bissing-NAG в Брауншвейге. Годом позже к выпуску подключилась компания Magirus AG (Киль), ограниченное производство было организо-вано и на Deutsche Edelstahlwerke (Ганновер).

Поиск применения

Первые Sd.Kfz.231 и 232 (6-Rad) поступили в части рейхс-вера уже в 1932 году. Машины участвовали в маневрах не-мецкой армии, проходивших в тот год. Перед гостями, среди которых был и президент Германии фельдмаршал фон Гинденбург, впервые после заключения Версальского договора предстали тяжелые броневедомобиля.

*До начала Второй мировой войны
трехосные броневедомобиля
участвовали в аншлусе Австрии
в марте 1938 года, в оккупации
Судетской области осенью 1938 года,
а также в оккупации Чехии и Моравии
в марте 1939-го.*

Финансовые возможности рейхсвера в 1932 году не позво-ляли заказать крупную серию броневедомобилей, поэтому фирма Daimler-Benz попыталась заинтересовать своей ма-шиной немецкую полицию, однако безрезультатно. Ситуа-ция кардинальным образом изменилась в 1933 году, после прихода к власти Адольфа Гитлера. Для него на полигоне был организован показ техники различных родов войск. В числе прочих перед фюрером прошли моторизованные части, в том числе и взвод тяжелых броневедомобилей, ко-торые произвели на него сильное впечатление. Вспомина-ют, что он постоянно повторял: «Это именно то, что нам нужно!» Заказ на броневедомобиля увеличили, но пред-назначались они только для подготовки личного состава и рассматривались лишь в качестве временного варианта. Тяжелые шестиколесные броневедомобиля Sd.Kfz.231, 232, 263 с 1935 года поступали на вооружение разведыватель-ных частей формируемых танковых, легких и моторизован-ных дивизий вермахта.

В армии и полиции

Несмотря на то что в 1937 году в части вермахта стали поступать новые четырехосные броневедомобиля, трех-осные машины успели поучаствовать в сентябрьской кам-пании 1939 года (в составе 1-й легкой дивизии, а также 1-й, 2-й, 3-й и 4-й танковых дивизий). В ходе боев было по-теряно около дюжины таких броневедомобилей – тонкая броня не защищала даже от пуль польских противотанковых ружей.

Два броневедомобиля Sd.Kfz.231 (6-Rad) были приспособ-лены для езды по железнодорожной колее и действовали как дрезины в составе немецкого бронепоезда № 3. Трехосные броневедомобиля участвовали в боях во Фран-ции в мае – июне 1940 года. В 1941 году несколько таких ма-шин оставалось в составе 4-й, 6-й и 10-й танковых дивизий вермахта. Последние исправные Sd.Kfz.231 и 232 (6-Rad) были выведены из состава линейных частей лишь в 1942-м. Позднее их направляли для подготовки новобранцев и в полицейские части, дислоцированные на оккупированных территориях. В Польше, на территории так называемого генерал-губернаторства, немецкая полиция продолжала использовать Sd.Kfz.231 еще летом 1944 года.



В следующем выпуске



Ваш журнал

- БРОНИРОВАННАЯ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНО-ДОЗОРНАЯ МАШИНА
- НЕМЕЦКИЙ «ЛУКС»



БРАМ-1
МОДЕЛЬ НОМЕРА

- БРОНИРОВАННАЯ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНО-ДОЗОРНАЯ МАШИНА
- НЕМЕЦКИЙ «ЛУКС»

Ваша масштабная
модель БРАМ-1

