

РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК

56

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



ФАИ

МОДЕЛЬ НОМЕРА



БРОНЕАВТОМОБИЛЬ ФАИ



ВЕНГЕРСКИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ

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@eaglemoss.ru

Главный редактор: Павел Звонов

Рекомендуемая цена: 319 руб.

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен 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@eaglemoss.com.ua

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

Главный редактор: Наталия Павловская

Рекомендуемая цена: 52,95 грн

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен»,

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 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: 30 000 экз. Сдано в печать 13.09.2012 г.

© 2012 Eaglemoss Ltd P043-N

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

и ООО «Иглмоосс Едішенз».

Модель ФАИ 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.eaglemoss.ru



ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

4-9

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ



КОНСТРУКЦИЯ

10-11

БРОНЕАВТОМОБИЛЬ ФАИ



ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

12-15

ВЕНГЕРСКИЕ 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.eaglemoss.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.

ФАИ



Наряду со средними бронеавтомобилями в СССР во второй половине 1930-х годов приступили и к проектированию легких броневинов. Этот процесс активизировался с момента запуска в серийное производство первого отечественного массового легкового автомобиля ГАЗ-А.





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

ИСТОРИЯ СОЗДА

Легковой автомобиль ГАЗ-А – это первая модель, выпускавшаяся Горьковским автомобильным заводом по лицензии американской фирмы Ford Motor Company. На основе его шасси было разработано несколько типов броневиков для Красной армии.

Базовая модель имела четырехдверный кузов «фэз-тон» и брезентовый верх. Небольшая партия автомобилей, получившая наименование ГАЗ-А-Аремкуз, была выпущена московским кузовным ремонтным заводом «Аремкуз» с закрытым кузовом «седан». Серийное производство автомобиля осуществлялось с 1932 по 1936 год. За пять лет было выпущено 41 917 машин. Разновидностью базовой модели стал ГАЗ-4 с кузовом «пикап» грузоподъемностью 500 кг.

★ Легковой автомобиль ГАЗ-А.

★ Легковой автомобиль «Форд-А», вооруженный пулеметом «Максим». Маневры опытного механизированного полка. Московский военный округ. Октябрь 1929 года.



АНИЯ

Красноармейские газики

Практически сразу, как только приступили к серийному производству, «газики» начали поступать в Красную армию. Они стали штатными автомобилями комсостава РККА до командира дивизии включительно, на базе пикапа ГАЗ-4 монтировались также радиостанции 5АК-1. Эти машины использовали в ходе военных конфликтов у озера Хасан и реки Халхин-Гол, в Советско-финляндской и Великой Отечественной войне (правда, уже весьма ограниченно). Однако, будучи не очень прочной, с низкой долговечностью узлов и агрегатов в полевых условиях, эта устаревшая модель даже лучше подходила для фронтовой службы, чем более современный ГАЗ-М1. ГАЗ-А имел съемный брезентовый верх и боковины, более удобные для армейской службы, чем закрытый цельнометаллический кузов. К тому же автомобиль был динамичен и обладал неплохой проходимостью по снегу и грязи за счет сравнительно узких шин большого диаметра, создававших меньшее сопротивление качению по слабым грунтам.

Надо сказать, что использование таких автомобилей в Красной армии началось еще до начала серийного производства ГАЗ-А в СССР. 31 мая 1929 года правительство СССР заключило соглашение с Генри Фордом, согласно которому в Советский Союз должны были поставить 72 тыс. комплектов для сборки легковых машин «Форд-А». В феврале 1930 года на заводе «Гудок Октября» началась сборка «фордов» из американских деталей.

Уже в конце 1929 года Главное артиллерийское управление Красной армии инициировало работы по созданию машин для разведки и связи на базе «Форд-А», вооруженных пу-



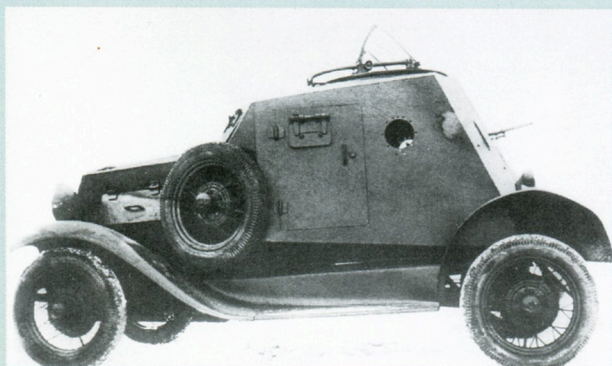
★ Бронеавтомобили перед парадом на Красной площади. Москва, 7 ноября 1934 года. На переднем плане – Д-8, на заднем – ФАИ и БАИ.

леметами Максима и Дегтярева. Испытав несколько таких машин, военные выдвинули требования по улучшению их защиты. В июне 1930 года был разработан проект полубронированной машины на шасси «Форд-А». Она представляла собой бронебик без крыши с толщиной броневых листов 4–6 мм, вооруженный двумя пулеметами. В документах тех лет машины подобного типа именуются «колесными танкетками».

К началу 1931 года были изготовлены две такие танкетки: одна на Ижорском заводе, другая – на Экспериментальном заводе НКПС. По конструкции обе были очень похожи и различались в основном технологией изготовления корпусов. На танкетке Ижорского завода он был клепаным, на другой – сварным. После испытаний, проведенных в январе 1931 года, руководство Управления по механизации и моторизации Красной армии (УММ РККА) предложило принять колесные танкетки на вооружение. Но к тому времени уже были изготовлены два полностью бронированных автомобиля конструкции Н. И. Дыренкова: Д-8 и Д-12. Им и отдали предпочтение.

Конструкции Дыренкова

Легкий бронеавтомобиль Д-8 был изготовлен в 1931 году на Ижорском заводе. Его проект разработало Опытно-конструкторское и испытательное бюро УММ РККА, возглавляемое Н. И. Дыренковым. Следует отметить, что изобретатель-самоучка Николай Дыренков имел только начальное образование. Однако, судя по сохранившимся



★ Бронеавтомобиль Д-12.

По-видимому, прототипом при создании Д-8 послужил американский полубронированный автомобиль Т.6, имевший корпус аналогичной формы. В качестве шасси использовался скорее «Форд А» а не ГАЗ, который тогда еще не выпускали.





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

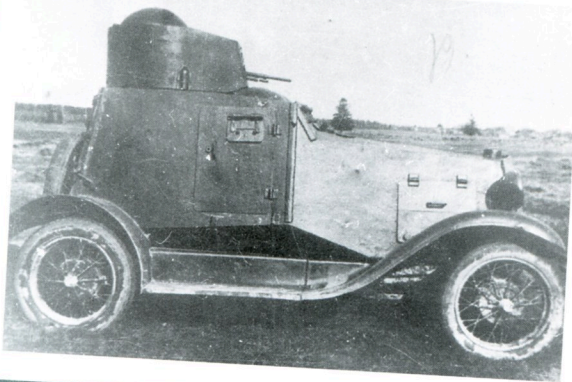
документам, был весьма напорист и умел убеждать в своей правоте. Это было не так сложно, поскольку очень немногие тогдашние военные руководители в СССР имели высшее, а тем более высшее техническое образование. У конструктора, без сомнения, были неплохие организаторские способности. Сразу после создания КБ он развернул бурную деятельность по целому ряду проектов: танков, бронеавтомобилей, бронированных тракторов, боевых химических машин, мотоброневагонов. Николай Дыренков разработал сварные и штампованные корпуса для танков, новый состав брони, вездеходы и трансмиссии – всего более 50 различных конструкций за полтора года! Но природная изобретательность не могла компенсировать отсутствие инженерного образования, и почти все его проекты оказались неудачными.

Примером изобретательности и упорства Н. И. Дыренкова служит история создания бронеавтомобиля Д-8. Вот что пишет в своей книге «Автомобили России и СССР» известный историк отечественного автомобилестроения А. М. Шугуров:

Следует отметить использование легких бронеавтомобилей в составе воздушно-десантных войск. В 1935 году на Киевских маневрах проводилось десантирование посадочным способом бронеавтомобилей Д-8, подвешенных под самолетами ТБ-3.

«Во время визита на завод одного из заместителей наркома обороны в 1931 году тот, просматривая в кабинете Дыренкова американский журнал «Арми Орднанс», обратил внимание хозяина кабинета на последние модели бронеавтомобилей США. Они имели низкий силуэт и сильно наклоненные броневые листы, способствующие рикошетированию пуль. Дыренков ответил, что работа над подобной моделью у него уже идет и завтра он готов ее продемонстрировать. После ухода гостя Дыренков распорядился снять легковой кузов со своего служебного автомобиля, вызвал плотника, и уже к вечеру на шасси стоял фанерный макет со следами карандаша, которым изобретательный инженер размечал выкройки прямо по листам фанеры. Затем подогнанный по шасси макет разобрали и по импровизированным фанерным лекалам вырезали из бронелистов панели, собрали из них кузов, установили его на шасси. Самым трудоемким оказалась сушка окрашенного масляной краской броневика посредством паяльных ламп. Но к полудню Дыренков смог представить высокому гостю готовый для пробных стрельб корпус Д-8, смонтированный на шасси ГАЗ-А...» Впрочем, в действительности, судя по всему, дело обстояло несколько иначе, так как документально подтверждено, что начальник УММ РККА И. А. Халепский предложил Николаю Дыренкову спроектировать полностью бронированный разведывательный «Форд-А» в сентябре 1931 года. Два варианта проекта такой бронемшины конструктор отправил на рассмотрение в декабре 1931 года. Три месяца – это не один день!

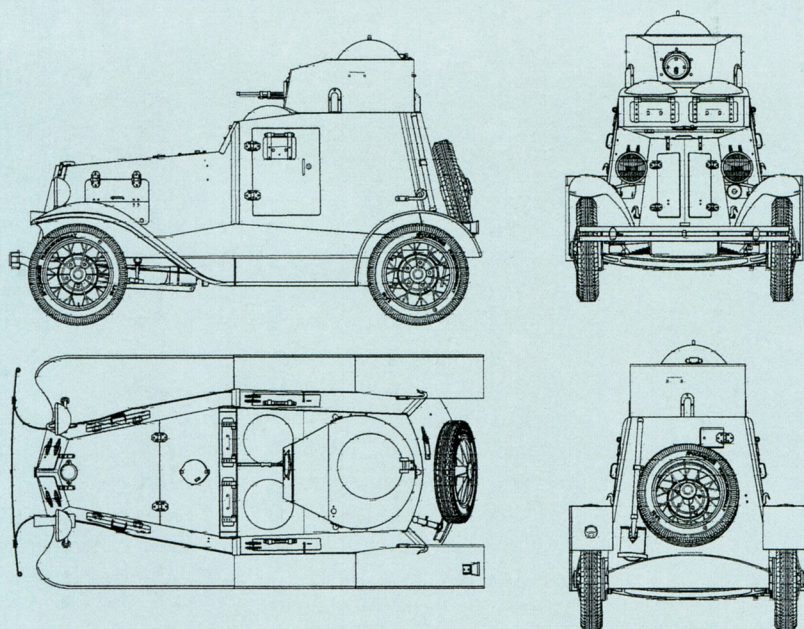
Характерной особенностью Д-8 (как, впрочем, и его американского прототипа) было отсутствие башни. Корпус машины – клепаный. Его собирали из катаных броневых листов толщиной 3 и 7 мм, располагавшихся под сравни-



★ Первый образец бронеавтомобиля ФАИ на испытаниях. 1933 год.

★ Бронеавтомобили ФАИ перед парадом по случаю окончания Киевских маневров. Сентябрь 1935 года.





тельно большими углами наклона. Для наблюдения за полем боя в крышке смотрового люка водителя и боковых дверях корпуса имелись смотровые щели, закрывавшиеся изнутри бронезаслонками. В крыше корпуса также находился люк для наблюдения.

Бронекапот с откидывающимися боковыми складными дверцами спереди имел жалюзи, через которые к радиатору подавался воздух. В боевой обстановке эти жалюзи закрывались, а воздух шел через наклонный бронелоток, защищавший переднюю ось и картер.

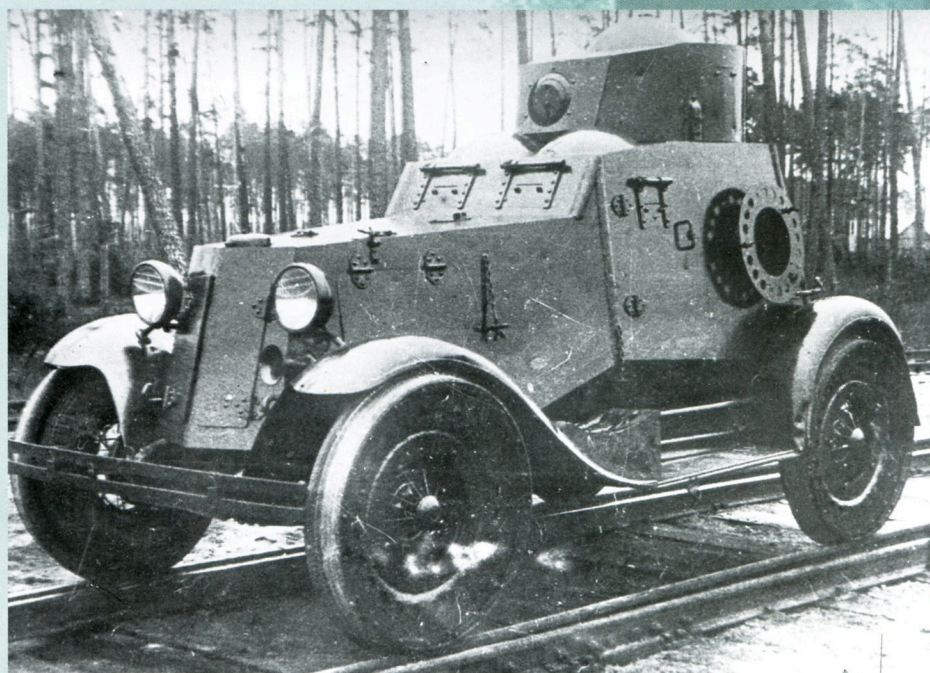
Вооружение бронемашин состояло из пулемета ДТ с запасом патронов 2079 штук (в том числе 756 бронебойных), расположенного в правом лобовом листе, рядом с водителем, и такого же запасного пулемета, для которого, по предложению К. Е. Ворошилова, в кормовой части была предусмотрена дополнительная огневая точка. Поскольку в боковых стенках имелись еще две бойницы, снабженные бронезаслонками, экипаж Д-8 в случае необходимости мог вести почти круговой обстрел.

Одновременно с Д-8 был разработан и построен его вариант Д-12, вооруженный еще и зенитным пулеметом системы Максима. Он устанавливался на авиационной турели на крыше бронекорпуса. Стрельба из него велась с остановок. Из-за этого корпус в задней части пришлось изменить, увеличив объем боевого отделения и уменьшив угол наклона кормовых листов брони. Заднего пулемета ДТ на машине Д-12 уже не было.

За счет изменения формы корпуса и появления дополнительного вооружения боевая масса новой модели возросла до 1,65 т против 1,6 т у Д-8. Однако на динамических характеристиках броневика это не отразилось: обе машины развивали скорость по шоссе до 85 км/ч. Одинаковым был и запас хода — 225 км по шоссе и 190 км по проселку.

★ ФАИ. Чертеж выполнил В. Мальгинов.

★ Броневомобиль ФАИ жд.



Вместе с тем испытания выявили немало недостатков. В феврале 1931 года броневомобили осмотрела комиссия Научно-технического комитета УММ РККА. В заключении говорилось: «Признать, что броневомобили Д-8 и Д-12 не удовлетворяют требованиям, предъявляемым к легким разведывательным автомобилям ввиду неудобства пользования вооружением, плохой видимости для водителя и перегрузки передней оси».

После небольших доработок эти броневомобили были рекомендованы для серийного производства, ведь ничего другого просто не было, а армия нуждалась в новой технике. В течение 1932–1934 годов Ижорский завод изготовил до 50 таких броневинов.

Поступление в армию новых типов легких броневинов, а также очевидные конструктивные недостатки броневомобилей Д-8 и Д-12 предопределили их использование в основном в качестве учебных. Известен лишь один факт боевого применения Д-8: в ходе Зимней войны в составе 117-го отдельного разведывательного батальона 163-й стрелковой дивизии 9-й армии имелись три машины этого типа. В ходе боев все они были потеряны. Причем одна, захваченная финнами, использовалась ими в качестве штабной машины вплоть до ноября 1943 года.

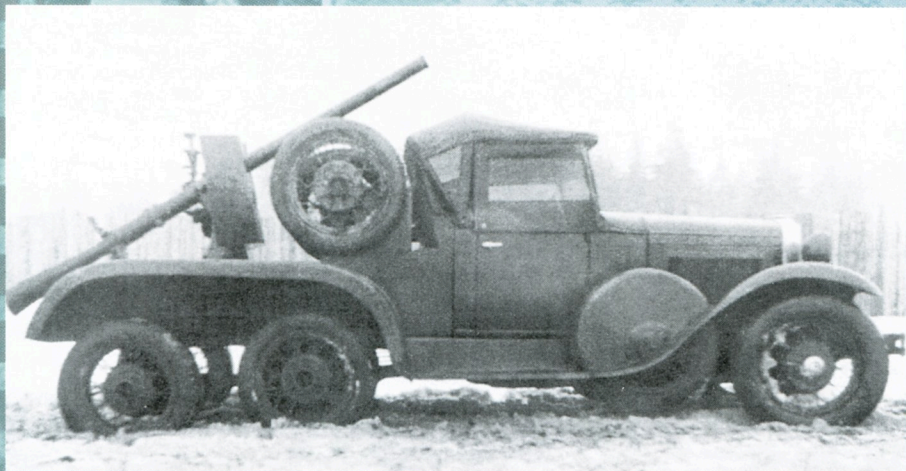
ФАИ

В 1932 году конструкторы Ижорского завода разработали башенный броневинок, получивший обозначение ФАИ («Форд-А» Ижорский). Как видно из названия, в качестве базы использовали все то же шасси «Форд-А», сборка которого шла на заводе «Гудок Октября» в Канавине. Новая перспективная компоновка машины привела к значитель-





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА



ному увеличению ее высоты (до 2240 мм) и массы (2 т). Тем не менее боевые качества нового броневика и условия работы экипажа в нем стали значительно лучше.

Производство ФАИ началось в 1933 году на Ижорском заводе в Ленинграде, затем было передано на Выксунский завод дробильно-размольного оборудования, где и продолжалось до 1936 года. Всего за это время заводские цеха покинули 676 броневиков, причем с 1934 года в качестве базы использовалось уже отечественное шасси ГАЗ-А.

ФАИ поступали на вооружение танковых частей Красной армии. По штату 1935 года полагалось иметь в составе механизированных бригад взвод из трех таких машин в составе отдельной роты связи. Столько же броневиков входило в механизированный полк кавалерийской дивизии. По состоянию на 25 марта 1936 года в 7 (из 13) военных округах было 574 таких броневика. Больше всего – в Киевском (129), Белорусском (113) и Забайкальском военных округах. Боевое крещение броневик ФАИ получили в Испании. Советские танки и броневики начали в массовом порядке прибывать в эту страну с начала декабря 1936 года и практически сразу шли в бой.

Так, 20 декабря 1936 года танковую роту под командованием П. Цаплина в составе девяти танков Т-26 и шести броневиком ФАИ в кузовах специально оборудованных тяжелых грузовиков перебросили на Арагонский фронт с задачей поддержать операцию по ликвидации Теруэльского выступа. 27 декабря танковая рота пошла в атаку. Бронемашин следовали за танками по дороге, ведя огонь вправо и влево по огневым точкам мятежников. Противник оказывал яростное сопротивление, забрасывая танки бутылками с бензином и ведя огонь из противотанковых пушек. В течение шести последующих дней рота Цаплина еще несколько раз ходила в атаку, но безуспешно. В этих боях было потеряно четыре Т-26 и один ФАИ.

В ходе конфликта у реки Халхин-Гол бронемашин такого типа использовали как советские, так и монгольские части. Первые 15 броневиков ФАИ отправили в Монголию еще в 1936 году. К весне 1939 года в составе Монгольской на-

★ Автомобиль ГАЗ-ТК с динамо-реактивной (безоткатной) пушкой Курчевского.

Всего за годы гражданской войны в Испании СССР поставил республиканцам 33 броневиком ФАИ.

родно-революционной армии было восемь кавалерийских дивизий, в каждой из которых полагалось иметь по штату девять броневиком ФАИ. Однако не все дивизии были укомплектованы полностью, так что точно указать число бронемашин ФАИ в монгольских войсках на начало конфликта не представляется возможным. В частях 1-й армейской группы Красной армии по состоянию на 20 июля 1939 года насчитывалось 80 броневиком ФАИ. Их активно использовали в боевых действиях по уничтожению японской группировки.

Боевые машины ФАИ принимали участие в «освободительном походе» в Западную Украину и Западную Белоруссию, а также в Советско-финляндской войне.

Стремление усилить бронезащиту и вооружение легких броневиков неизбежно приводило к увеличению их боевой массы. Стандартное легковое шасси уже не могло выдерживать такую нагрузку – на ФАИ она превосходила номинальную примерно на 40 %. В результате проходимость машины была довольно низкой на грунтовых дорогах (особенно в весенний и осенний периоды) и полностью отсутствовала на пересеченной местности.

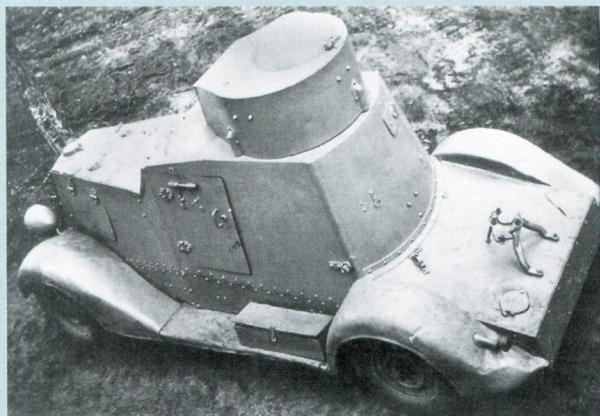
ГАЗ-ТК

В 1934 году появился трехосный автомобиль ГАЗ-ТК, спроектированный на Горьковском автозаводе как самоходное шасси для 76-мм динамо-реактивной пушки конструкции Л. В. Курчевского (ТК – трехосный Курчевского). По сути, машина эта была все тем же ГАЗ-А, но к его удлиненной раме на поперечной рессоре была подвешена третья ведущая ось, а в главной передаче установлены конические шестерни с большим передаточным числом для обеспечения лучших тяговых качеств при слабом 40-сильном двигателе ГАЗ-А.

Появление нового шасси стимулировало попытки решить проблему проходимости легких броневиком ФАИ. В 1935 году Коломенский завод изготовил опытный образец – ГАЗ-ТК, установив на одноименном шасси корпус ФАИ, который разрезали в средней части и удлинители, вварив в борта и крышу листы из обычной стали шириной 820 мм. При том же вооружении и броне новая машина имела более просторное боевое отделение, что позволило

В 1933 году на Ижорском заводе была выпущена модификация ФАИ жд. Для движения по рельсам поверх обычных автомобильных покрышек надевались металлические бандажы с ребордами. На железнодорожном ходу броневик легко развивал скорость до 86 км/ч. Существенными недостатками были большое время (около 30 минут) установки бандажей и невозможность движения задним ходом быстрее 24 км/ч. В декабре 1934 года для броневиком ФАИ в КБ завода № 1 МОЖЕРЕЗ под руководством Н. Г. Орлова был разработан еще один вариант железнодорожного хода.





★ Бронеавтомобиль ФАИ-М легко отличим от ФАИ по внешнему виду за счет «хвоста» – броневых кожухов, закрывающих раму шасси и бензобак.

оборудовать ее радиостанцией 71-ТК и ввести третьего члена экипажа – радиста. Заметно возросла проходимость автомобиля. Преодолеваемый подъем достигал 22°. Однако из-за того что боевая масса возросла до 2,62 т, максимальная скорость снизилась до 63 км/ч. Несмотря на то что удельное давление ГАЗ-ТК составляло всего 1,8 кгс/см², маломощный двигатель и ненадежная ходовая часть не позволили довести динамические характеристики броневику до необходимого уровня.

ФАИ-М

К 1939 году большая часть бронеавтомобилей, находившихся в войсках, была сильно изношена в результате длительной эксплуатации. Запасных частей не хватало – ГАЗ-А был снят с производства в 1935 году. Выход из положения нашли: бронебашню ФАИ стали переставлять на шасси ГАЗ-М1. Впервые подобную операцию провели на рембазе № 6 в 1938 году. В ноябре 1938 – январе 1939 года бронебашня, получивший обозначение ФАИ-М, прошел испытания на полигоне НИИ БТ в подмосковной Кубинке.

Бронебашня была переставлена на шасси М-1, имевшее усиленную накладками переднюю ось. Поскольку рама М-1 была значительно длиннее броневых корпусов ФАИ, ее заднюю часть и бензобак закрыли дополнительными листами, приваренными к кормовому броневому листу корпуса. Всего на испытаниях новая модель прошла 3180 км по шоссе и проселочным дорогам. Несмотря на то что боевая масса машины увеличилась и достигала 2,28 т, благодаря более мощному двигателю динамические качества даже несколько выросли. Например, максимальная скорость по асфальтовому шоссе составляла теперь 83,1 км/ч.

В заключении комиссии, проводившей испытание броневику, говорилось: «Модернизация ФАИ путем постановки корпуса на шасси М-1 делает его по своим динамическим качествам равноценным с БА-20. Однако применение ФАИ-М будет ограничено ввиду наличия неполноценного бронирования. Корпус по конструкции и качеству уступает БА-20. При серийной модернизации необходимо внести следующие изменения:

- 1) усилить передний мост;
- 2) провести герметизацию корпуса (от жидких ОВ и т. п.);
- 3) увеличить запас хода путем установки дополнительного бензобака.

Все перечисленные изменения должны быть осуществлены при серийной модернизации и только после этого бронеавтомобиль ФАИ-М может быть принят для эксплуатации в РККА как дополнительный тип к основному БА-20». Неизвестно, были ли внесены все вышеперечисленные изменения, но со второй половины 1939 года на рембазах Наркомата обороны началась модернизация ФАИ. Сколько всего бронебашен было переставлено с ГАЗ-А на шасси М-1, выяснить пока не удалось. Точно можно лишь утверждать, что подобную переделку прошли далеко не все броневики.

К началу Великой Отечественной войны в частях Красной армии числилось 376 ФАИ и ФАИ-М (в документах того периода не было их четкого деления). Известно, что к 22 июня 1941 года небольшое число машин этого типа было в 34-й танковой дивизии 8-го мехкорпуса, 24-й танковой дивизии 10-го мехкорпуса, 17-й танковой дивизии 5-го мехкорпуса и в некоторых других частях. Практически все они были потеряны в первые месяцы войны, хотя отдельные бронеавтомобили этого типа встречаются в списках танковых частей Красной армии еще весной – летом 1942 года.

Летом – осенью 1941 года несколько бронемашин досталось финнам, которые использовали наши легкие броневики преимущественно в полицейских и учебных частях. В финской армии ФАИ-М прослужили до 1950 года.

★ Бронеавтомобиль ФАИ-М и тяжелый танк КВ-1 на улице г. Боровска Калужской области. Зима 1942 года.





КОНСТРУКЦИЯ

БРОНЕАВТОМОБИЛЬ ФАИ

Броневедомобиль был выполнен на заднеприводном шасси по конструктивной схеме с передним расположением двигателя и клепано-сварным, полностью закрытым корпусом.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ ФАИ

БОЕВАЯ МАССА, т:	2.
ЭКИПАЖ, чел.:	2.
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм:	длина – 3750, ширина – 1675, высота – 2240, база – 2630, колея – 1420, дорожный просвет – 224.
ВООРУЖЕНИЕ:	пулемет ДТ калибра 7,62 мм.
БОЕКОМПЛЕКТ:	1323 патрона.
ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ:	механический прицел.
БРОНИРОВАНИЕ, мм:	лоб, борт, корма корпуса – 6, крыша и днище – 3...4, башня – 6.
ДВИГАТЕЛЬ:	ГАЗ-А, 4-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность – 40 л. с. (29,4 кВт) при 2200 об/мин, рабочий объем – 3280 см ³ .
ТРАНСМИССИЯ:	однодисковое сухое сцепление, трехскоростная коробка передач; карданная и главная передача, механические тормоза.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:	колесная формула – 4 х 2, размер шин – 5,5 х 19, подвеска на поперечных полуэллиптических рессорах.
СКОРОСТЬ МАКС, км/ч:	80.
ЗАПАС ХОДА, км:	200.
ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ:	угол подъема, град. – 15, глубина брода, м – 0,5.
СРЕДСТВА СВЯЗИ:	отсутствуют.

Боевая масса ФАИ достигала 2 т. Экипаж состоял из двух человек. Броневедомобиль был вооружен 7,62-мм пулеметом ДТ, смонтированным в шаровой установке передней стенки башни. Боекомплект пулемета – 1323 патрона. Сварной броневой корпус машины изготавливался из катаных листов толщиной 3, 4 и 6 мм. Толщина стенок башни составляла 6 мм. Посадка экипажа производилась через бортовые двери. Наблюдение за полем боя велось через смотровые лючки. В боевой обстановке они закрывались броневыми крышками со смотровыми щелями. В крыше башни располагался люк с откидной куполообразной крышкой. Через него также можно было вести наблюдение вне боя. Пулеметчик не имел сиденья, а размещался в брезентовой петле. Для более удобной работы в крыше корпуса над головой командира и водителя находились две куполообразные выштамповки. Двигатель мощностью 40 л. с. позволял броневедомобилю развивать скорость по шоссе до 80 км/ч. Запас хода по шоссе достигал 200 км.

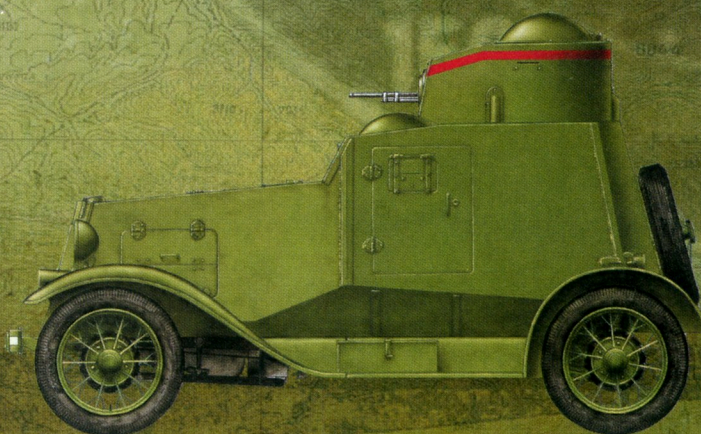
На броневедомобиле ФАИ устанавливался карбюраторный рядный четырехцилиндровый двигатель ГАЗ-А. Число клапанов – 8, рабочий объем двигателя – 3280 см³, максимальная мощность – 40 л. с. при 2200 об/мин. Бронемашина оснащалась автомобильным однодисковым сцеплением сухого типа и механической трехступенчатой коробкой передач. Главная передача состояла из пары конических шестерен со спиральными зубьями, передаточное число – 3,77. Подвеска зависимая, на поперечных рессорах с четырьмя гидравлическими амортизаторами коловратного типа одностороннего действия. Колеса с трехрядными металлическими спицами. Рабочие тормоза колодочные с механическим приводом. Стояночный тормоз ленточный, на заднюю ось.

Броневедомобиль ФАИ. Халхин-Гол, август 1939 года.

Броневедомобиль ФАИ Республиканской армии во время гражданской войны в Испании.

3. Шасси.

В броневедомобиле ФАИ использовалось двухосное шасси ГАЗ-А. Шасси было неполноприводным – ведущим был только задний мост.



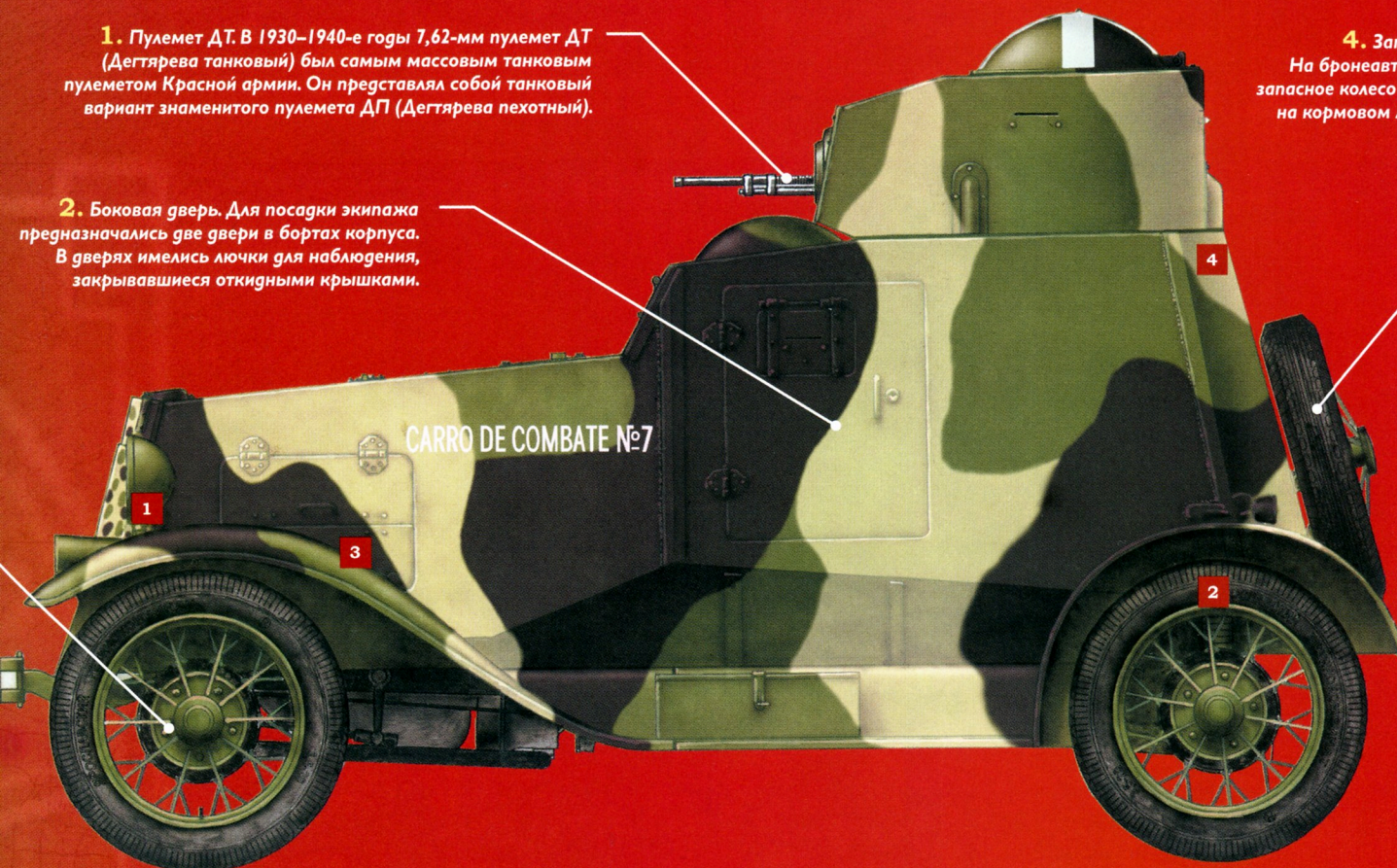
1 Спереди радиатор был защищен V-образным в поперечном сечении бронелистом толщиной 8 мм, в котором имелись два вертикальных лючка, оборудованных подвижными створками, регулировавшими приток охлаждающего воздуха к радиатору и двигателю.

2 В заднеприводной ходовой части с подвеской на полуэллиптических листовых рессорах использовались односкатные колеса с пугстойкими шинами.

1. Пулемет ДТ. В 1930–1940-е годы 7,62-мм пулемет ДТ (Дегтярева танковый) был самым массовым танковым пулеметом Красной армии. Он представлял собой танковый вариант знаменитого пулемета ДП (Дегтярева пехотный).

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

4. Запасное колесо. На бронеавтомобиле ФАИ запасное колесо перевозилось на кормовом листе корпуса.

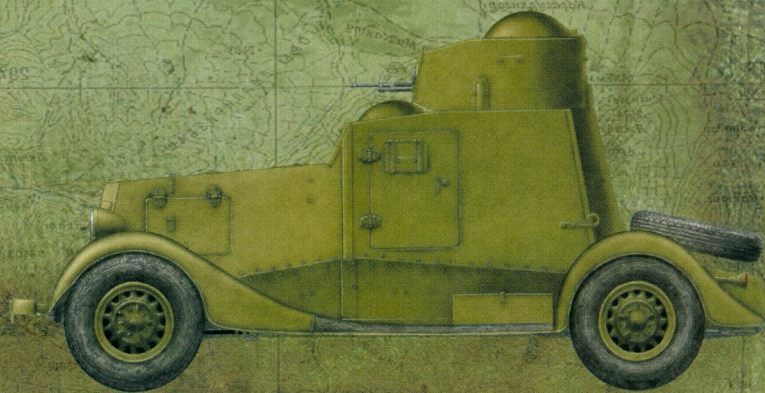
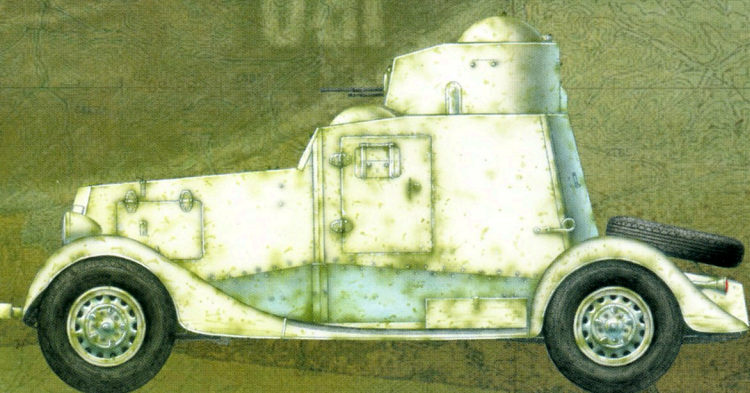


3 Передние и задние колеса сверху прикрывались плавно изогнутыми крыльями, соединенными с подножками, на которых иногда крепились небольшие ящики с запасными частями и инструментами.

4 Для движения задним ходом в кормовом листе корпуса с правой стороны был небольшой прямоугольный наблюдательный лючок, закрывавшийся откидной крышкой.

Бронеавтомобиль ФАИ-М в зимнем камуфляже. Ленинградский фронт, декабрь 1941 года.

Бронеавтомобиль ФАИ-М. Народно-революционная армия Монголии. Маньчжурия, август 1945 года.





ВЕНГЕРСКИЕ БРОНЕА

В самом популярном в 1930-е годы танковом справочнике Ф. Хейгля, дважды издававшемся в СССР, бронетанковым силам Венгрии были отведены всего четыре, но необычайно эмоциональные строки.

Книга констатировала: «Трианонский договор запрещает Венгрии обладание бронированными боевыми машинами. Однако в сердце каждого венгерца против этого договора звучит протест: "Нет! Нет! Никогда!"» Из этой весьма своеобразной для справочного издания информации можно было сделать вывод, что с условиями договора Венгрия по меньшей мере не согласна. Ничего удивительного в этом не было, поскольку с бронированными боевыми машинами венгерские военные смогли познакомиться еще в годы Первой мировой войны и по достоинству оценить возможности этого нового вида боевой техники.

В обход запретов

После распада Австро-Венгерской империи молодому венгерскому государству досталась часть ее бронетехники, в том числе и незначительное количество бронеавтомобилей марок Romfell и Junovitz PA. образца 1915 и 1916 гг. соответственно. Каждый броневик имел массу около 5 т и был вооружен 8-мм пулеметами Schwarzlose (от одного до трех). У Romfell единственное оружие размещалось во вращающейся башне, у Junovitz PA. три пулемета могли располагаться на станках у шести амбразур броневого безбашенного корпуса. Эти машины, а также изготовленный в 1919 году тяжелый броневик Bussing-Fross использовались венгерской армией в боях с румынскими и чехословацкими войсками в период существования Венгерской советской республики, с 21 марта по 1 августа 1919 года. После ее падения страна была объявлена регентством (то есть королевством без короля). Регентом провозгласили адмирала бывшего австро-венгерского флота Миклоша Хорти, который находился у власти вплоть до 1945 года. Мирным договором, подписанным 4 июня 1920 года в Трианонском дворце Версаля и в первую очередь решавшим территориальные вопросы, державы-победительницы в Первой мировой войне ограничили численность вооруженных сил Венгрии до 35 тыс. человек и запретили иметь авиацию, танки и тяжелую артиллерию. Исключение сделали для 12 бронеавтомобилей, предназначенных для полицейской службы. Первыми полицейскими броневиками стали 12 машин Raba V.P., изготовленные в Венгрии в 1925



★ Башня бронеавтомобиля «Чабо».

★ Бронеавтомобиль «Чабо» на марше. Восточный фронт. 1941 год.





ВТОМОБИЛИ

Точное количество закупленных машин, к сожалению, не фигурирует даже в венгерских источниках, но, по-видимому, «Виккерсов» насчитывалось не более восьми. Машины были защищены броней толщиной 5–7 мм и вооружены 8-мм пулеметами 7/12M Schwarzlose.



году. Эти 7-тонные броневики оснащались 35-сильными двигателями, позволявшими развивать скорость до 35 км/ч. Детали корпуса и башни соединяли с помощью клепки. Один 8-мм пулемет Schwarzlose устанавливался в башне, другой – в одной из двух амбразур в бортах корпуса. На рубеже 1930-х годов стало ясно, что эти машины необходимо заменить чем-то более современным. Как возможные варианты рассматривались чехословацкие броневики Praga II и специально разработанные под потенциальный венгерский заказ итальянские FIAT 2F. Однако предпочтение было отдано английским образцам: восьмитонному трехосному Crossley и пятитонному двухосному Vickers. Оба бронеавтомобиля приняли на вооружение под обозначением 29M.

★ Бронеавтомобили «Чабо». 1-я кавалерийская бригада (ее опознавательные знаки нанесены над шаровыми установками 8-мм пулеметов Gebauer). Украина. 1941 год.

Машина Штраусслера

Первая попытка создать бронеавтомобиль венгерской конструкции была предпринята в 1932 году конструктором Н. Штраусслером. Под его руководством на заводе фирмы Manfred Weiss разработали и изготовили четырехколесную небронированную машину АС.I. Она базировалась на шасси будущего бронеавтомобиля. Шасси увезли в Англию для испытаний. В 1935 году изготовили улучшенную модель – АС.II, опять-таки вскоре отправленную в Англию, поскольку бронировать его в Венгрии было нельзя (запретительные статьи Трианонского договора еще действовали). Броней и башней машину оснастила английская фирма Alvis, куда в 1937 году перешел





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ



В 1937 году на заводе фирмы Alvis-Straussler был изготовлен прототип броневедомителя AC.III. Эти машины заказала Голландия для своих колоний, Португалия и Англия – для службы на Среднем Востоке. Шасси для них поставляла фирма Manfred Weiss, а броню, двигатели, коробки перегаз и вооружение – Alvis-Straussler.

★ Экипаж занят обслуживанием броневедомителя.

★ Подразделение броневедомителей «Чабо» на марше.

работать и сам конструктор. Вскоре образовалась и фирма Alvis-Straussler. Броневедомитель AC.II имел клепаный бронекорпус и башню. Масса машины с экипажем из четырех человек составляла 4 т. Автомобиль был вооружен пулеметом Vickers калибра 7,69 мм. Шестицилиндровый двигатель Alvis мощностью 120 л. с. разгонял броневедомитель до скорости 45 км/ч.

Под королевским именем

В 1938 году венгерская компания Manfred Weiss изготовила прототип броневедомителя для Хонведшега. Машина получила индекс AC.II и имела корпус и башню из неброневой стали. Ее испытывали в 1939 году, рекомендовали к серийному производству и приняли на вооружение под наименованием 39M Csaba («Чабо») – в честь младшего сына гуннского короля Аттилы. Конструктор Штраусслер к окончательной доработке «Чабо» уже отношения не имел. Заказ на производство восьми учебных (из неброневой стали) и 53 бронированных машин завод Manfred Weiss получил в 1939 году. С 1940 по 1944 год было выпущено 135 единиц.

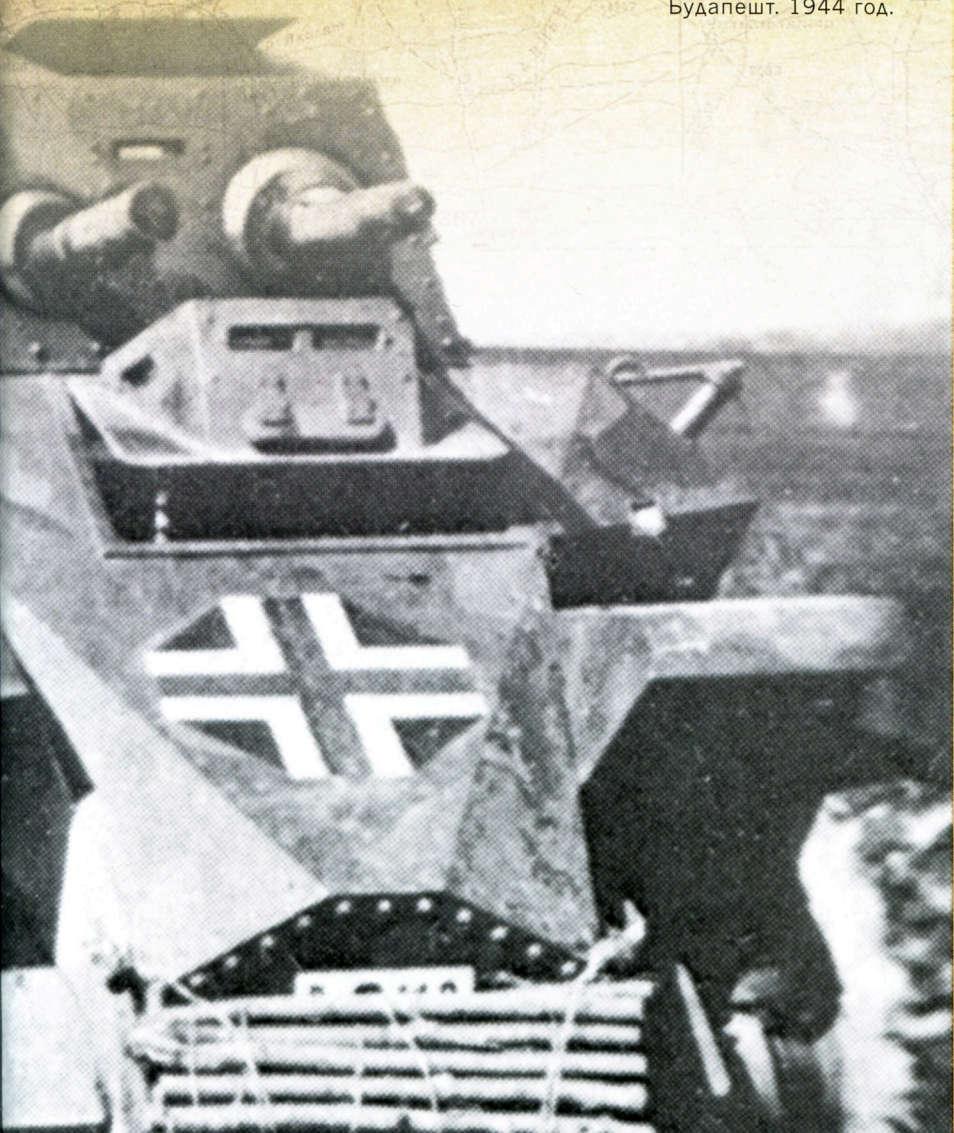
Башня и несущий корпус «Чабо» – клепаные, собирались из прямых броневых листов, расположенных под рацио-

«Чабо» – единственный серийный венгерский легкий разведывательный броневедомитель. Он относится к числу наиболее удачных машин этого типа периода Второй мировой войны.





★ Бронеавтомобиль 39М «Чабо». Будапешт. 1944 год.



нальными углами наклона. Толщина листов в лобовой части корпуса достигала 13 мм, бортов – 7, башни – 10. В кормовой части справа размещался двигатель, слева – задний пост управления. Вооружение состояло из противотанкового ружья 36М калибра 20 мм и 8-мм пулемета 34/37АМ Gebauer.

Кроме того, в корпусе бронеавтомобиля укладывался 8-мм ручной пулемет 31М, предназначавшийся для стрельбы по воздушным целям через люк в кормовой стенке башни. Боекомплект – 200 патронов калибра 20 мм и 3 тыс. патронов калибра 8 мм.

В состав экипажа входили командир-стрелок, пулеметчик, передний водитель и задний водитель (он же радист). В его распоряжении была радиостанция R/4.

На бронеавтомобиле устанавливался восьмицилиндровый карбюраторный V-образный двигатель Ford G61T жидкостного охлаждения. Мощность – 90 л. с, рабочий объем – 3560 см³. Трансмиссия включала в себя шестиступенчатую коробку передач и раздаточную коробку. Колесная формула бронеавтомобиля – 4 x 2 (при движении задним ходом – 4 x 4), размер шин – 10,5–20, подвеска – на поперечных полуэллиптических рессорах (по две на каждый мост).

Силовая установка и ходовая часть обеспечивали «Чабо» довольно высокую подвижность и проходимость на местности. Максимальная скорость при движении по шоссе достигала 65 км/ч. Запас хода составлял 150 км при емкости топливных баков 135 л. Боевая масса машины – 5,95 т.

Судьба 135 машин

Бронеавтомобили «Чабо» поступили на вооружение 1-й и 2-й моторизованных и 1-й и 2-й кавалерийских бригад, в каждую – по одной роте. В состав роты входили десять боевых машин, одна командирская и две учебных. Взвод из трех «Чабо» имела горнострелковая бригада. Все эти соединения, за исключением 1-й кавалерийской бригады, совместно с вермахтом принимали участие в агрессии против Югославии в апреле 1941 года.

Летом того же года на советско-германском фронте воевали 2-я моторизованная и 1-я кавалерийская бригады, а также рота бронемашин 2-й кавбригады – всего 57 «Чабо». К декабрю 40 бронеавтомобилей были утрачены. В ходе боевых действий выявилась слабость вооружения и бронирования модели. В январе 1943 года в боях на Дону была разгромлена 1-я кавалерийская бригада и потеряны все 18 таких броневики, находившихся в ее составе.

К лету 1944 года в венгерской армии оставалось 48 боеспособных «Чабо», 14 из которых в июне воевали в Польше в составе 1-й кавдивизии. В последний раз бронеавтомобили этого типа принимали участие в боях на территории Венгрии зимой 1945 года. Все они были уничтожены Красной армией.



В следующем выпуске

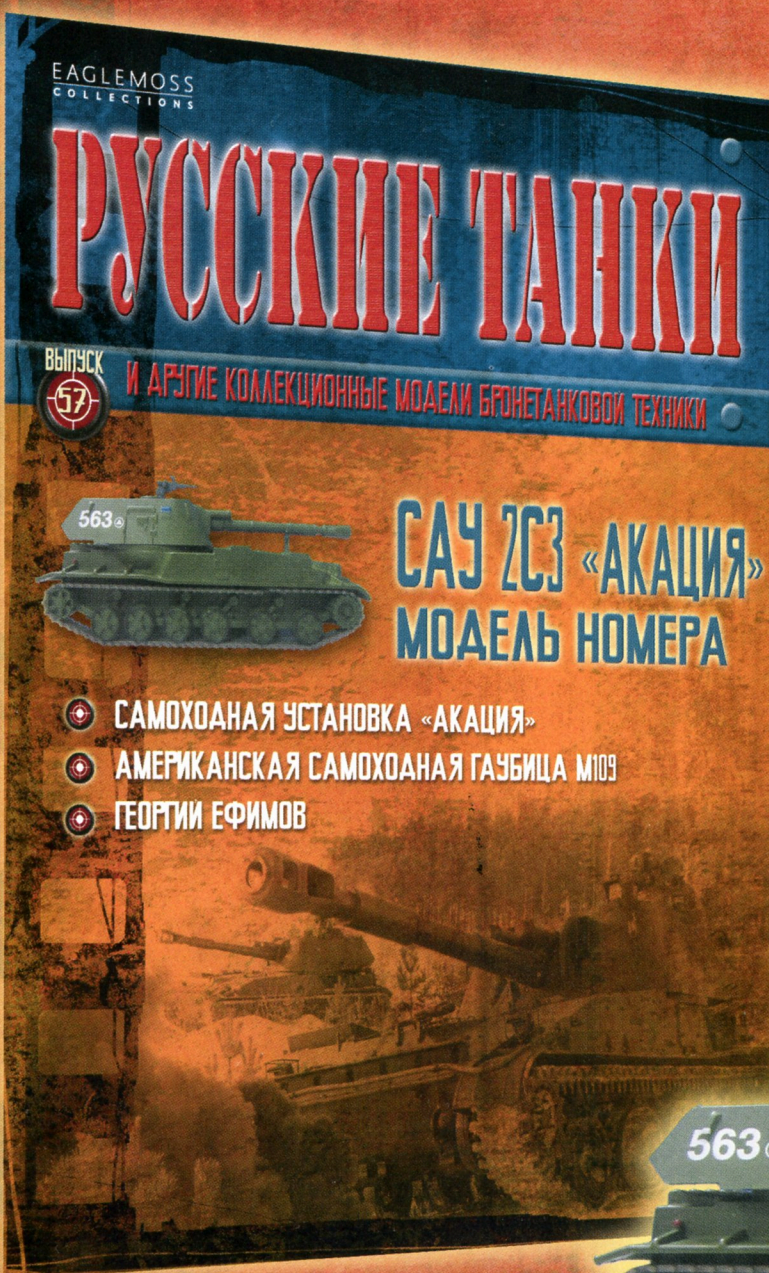


САУ ЗСЗ
«Акация»



Ваш журнал

- САМОХОДНАЯ УСТАНОВКА «АКАЦИЯ»
- АМЕРИКАНСКАЯ САМОХОДНАЯ
ГАУБИЦА М109
- ГЕОРГИЙ ЕФИМОВ



Ваша масштабная
модель
САУ ЗСЗ «Акация»

