

EAGLEMOSS
COLLECTIONS

РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК

91

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



БМП-1 МОДЕЛЬ НОМЕРА



БОЕВАЯ МАШИНА ПЕХОТЫ БМП-1

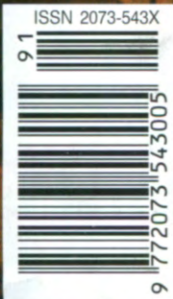


НЕИЗВЕСТНЫЕ ТАНКИ СССР



НИКОЛАЙ ЦЕЙЦ

Выходит раз в 2 недели. Рекомендуемая цена. 329 руб., 54,95 грн





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 № ФС77-56049 от 15.11.2013 г.

Учредитель и издатель: ООО «Иглмосс Эдишинз»
Адрес издателя и редакции: ул. Николаямская,
д. 26, стр. 1-1а, г. Москва, Россия, 109004;
тел.: (+7-495) 666-44-85, факс: (+7-495) 666-44-87,
e-mail: eaglemoss@dzb.ru

Главный редактор: Павел Звонов

Рекомендуемая цена: 329 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 «Иглмосс Едішенз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21,
г. Киев, Украина, 01030; тел.: (+380-44) 373-68-74,
факс: (+380-44) 373-68-75;

e-mail: info@eaglemoss.com.ua

Адрес для писем: а/я 37, г. Киев, 01054

Главный редактор: Наталия Павловская

Ответственный за выпуск: Юлия Свиридюк

Рекомендуемая цена: 54,95 грн

Распространение: ООО «Бурда
Дистрибушен», 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», переулок Козлова, д. 7,
220037, г. Минск, РБ; тел.: (+375-17) 297-92-74.

Отпечатано в типографии «Юнивест Принт»

ООО «Компания «Юнивест Маркетинг»

ул. Дмитриевская, 44б, г. Киев, 01054.

Тираж: 17 100 экз. Сдано в печать 31.01.2014 г.

© 2014 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит ООО «Иглмосс
Эдишинз» и ООО «Иглмосс Едішенз».

Менеджер проекта: Джина Мэйхед

Директор по маркетингу: Алекс Нил

Менеджер по маркетингу: Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

Модель БМП-1 является неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно!

P043-N

12+

Текст: М. Князев

Художник: Андрей Аксенов
Фотографии из архива М. Князева

www.eaglemoss.ru



ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

4-7

БОЕВАЯ МАШИНА ПЕХОТЫ БМП-1



ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

8-14

НЕИЗВЕСТНЫЕ ТАНКИ СССР



ПОРТРЕТ ГЕРОЯ

15

НИКОЛАЙ ЦЕЙЦ



РОССИЯ

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: ООО «Иглмосс Эдишинз», а/я 71, г. 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. Рассылка заказанных журналов зависит от их наличия на складе.

В случае отсутствия журналов редакция оставляет за собой право аннулировать заказ.

ДРУГИЕ СТРАНЫ

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

БМП-1



Боевые машины пехоты занимают особое место в системе бронетанкового вооружения. В 1950–1960-е годы, изучив условия действий войск при применении оружия массового поражения, военные специалисты пришли к выводу, что необходимо создать для мотострелковых подразделений специальную машину, которая, в отличие от бронетранспортеров, могла бы стать не только средством передвижения, но и средством ведения боя пехотой с машины.





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

БОЕВАЯ МАШИНА

БМП-1 – первая в мире серийная боевая машина пехоты. Создавалась для повышения мобильности и защищенности пехоты, действующей совместно с танками. Разработана в КБ Челябинского тракторного завода. Принята на вооружение Советской армии в 1966 году. Серийно производилась на Курганском машиностроительном заводе с 1966 по 1983 год.

БМП-1 («объект 765») – базовый вариант. Специальное шасси с передним расположением силового отделения. Сварной корпус коробчатого сечения с боковыми нишами. В корме корпуса – входные люки, закрываемые дверями со встроенными в них топливными баками. Коническая сварная башня со спаренной установкой гладкоствольной 73-миллиметровой пушки и пулемета ПКТ. Полуавтоматический механизм заряжания, в конвейере которого размещен боекомплект. На подвижной бронировке орудия установлен кронштейн ПУ ПТУР «Малютка». Десант может вести огонь через амбразуры в бортах

 **БМП-1**
с опознавательными знаками Национальной Народной армии ГДР в бельгийском военном музее.

корпуса. Движение на плаву – за счет перемотки гусениц. Серийное производство – с 1966 по 1979 год. Боевая масса – 13,2 т.

Серийные модификации

БМП-1П («объект 765Сп4») – модифицированный вариант БМП-1. Изъят комплекс ПТУР «Малютка». Вместо него на крыше башни смонтирована ПУ комплекса 9П135М для ПТУР 9М113 «Конкурс» или 9М135М-1 для ПТУР 9М111 «Фагот» с боекомплектом из четырех ракет. Введены подбой и надбой на башне, корпусе, надмоторном люке, в зоне расположения ног водителя, на крышках люков командира и водителя. Установлена система защиты от напалма. На



ПЕХОТЫ БМП-1



★ БМП-1П греческой армии во время маневров.



★ БМП-1 на военном параде в Варшаве. 2007 год.

Корме башни смонтированы шесть дымовых гранатометов системы 902В «Туча». Часть машин оборудовалась колеи-ным ножевым тралом КМТ-10. Боевая масса – 13,4 т. Се-рийное производство – с 1979 по 1983 год.

БМП-1ПГ – модификация БМП-1П. На крыше башни спра-ва установлен автоматический гранатомет АГС-17 «Пла-мя». Часть машин прошла переоборудование на танкоре-монтных заводах.

БМП-1Д (1982) – модификация БМП-1 с усиленным бро-нированием («афганский» вариант). Стальные бортовые экраны на корпусе и броневая плита под рабочими места-ми командира и механика-водителя. Не плавает.

БМП-1КШ («объект 774», 1972) – командно-штабная машина для мотострелковых и танковых полков. Вместо орудия и спаренного пулемета в башне установлено теле-



★ Румынские БМП ML1-84 на параде в Бухаресте.

По состоянию на 2012 год БМП-1 находились на вооружении в Азербайджане (43 единицы), Алжире (685), Анголе, Армении (124), Афганистане, Белоруссии (109), Болгарии (80), Венгрии, Вьетнаме, Греции (401), Грузии (25), ДР Конго (20), Египте (220 на хранении), Индии (более 300), Иемене (420), Иране (210), Ираке (100), Казахстане (730), Камбодже (70), Киргизии (230), КНДР, Кот-д'Ивуаре, Кубе (около 50), Ливии, Мозамбике (40), Монголии (310), Польше (1297), России (8000, из них 7000 – на хранении), Сирии, Словакии (162), Судане, Таджикистане (8), Туркмени, Украине (994), Уругвае (18), Финляндии (10), Чаде (83), Чехии (166), Шри-Ланке (13), Экваториальной Гвинее (20), Эритрее (15) и Южной Осетии.

скопическое антенно-мачтовое устройство. Кроме радио-станций Р-123МТ, Р-130М и Р-111, машина оборудована аппаратурой телефонной и телеграфной связи и бензо-электрическим агрегатом. Боевая масса – 13 т. Экипаж – семь человек. Серийное производство – с 1976 года.

В боях и на полигонах

Боевые машины пехоты БМП-1 поступали на вооружение мотострелковых частей сухопутных войск Советской ар-мии. Указать точное количество выпущенных машин этого типа не представляется возможным. По советской лицен-зии БМП-1 производили в Чехословакии (BVP-1), Польше, Румынии (Ми-84) и Индии. В Китае в небольших количе-ствах под индексом WZ-501 выпускается копия БМП-1.



ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА



Боевое крещение БМП-1 получили в ходе Арабо-израильской войны 1973 года. Спустя три года их использовали ангольские и кубинские части в боях с войсками ЮАР. В 1982 году сирийская армия применяла эти машины в сражениях с израильскими войсками в Ливане. Ливийские БМП-1 воевали в Чаде, а индийские – против тамильских повстанцев в Шри-Ланке. Советская Армия использовала БМП-1, БМП-1Д и БМП-1П в ходе военных действий в Афганистане. После объединения Германии БМП-1 в числе



БМП-1 афганской армии.



Афганская импровизация: вместо башни на корпусе БМП-1 установлена автоматическая зенитная пушка ЗУ-23-2.

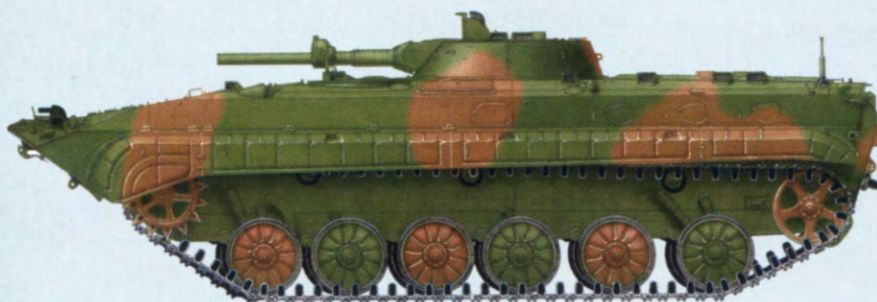
В процессе производства в конструкцию БМП вносили изменения, направленные на повышение надежности ходовой части, силовой установки, трансмиссии и др. С 1973 года в боекомплект включен осколочно-фугасный выстрел, установлен прицел 1ПН22М2. Машина оборудована системой дорожной сигнализации, изъят механизм заряжания.

немногих образцов советской боевой техники временно была принята на вооружение бундесвера под индексом БМП-1А1 «Ост». В ее конструкцию при этом был внесен ряд изменений, чтобы приблизить эксплуатационные характеристики машины к стандартам НАТО. БМП-1 использовались противоборствующими сторонами почти во всех вооруженных конфликтах на территории бывшего СССР. Российская армия и внутренние войска МВД РФ применяли эти машины в ходе антитеррористических операций в Чечне. БМП-1 Российской армии принимали участие в боевых действиях в Южной Осетии в августе 2008 года. На базе БМП-1 выпускались командирские машины БМП-1 К и БМП-1 ПК, бронированные ремонтно-эвакуационные машины БРЭМ-2 и БРЭМ-4, боевая разведывательная машина БРМ-1К, инженерная разведывательная машина ИРМ «Жук» и др.

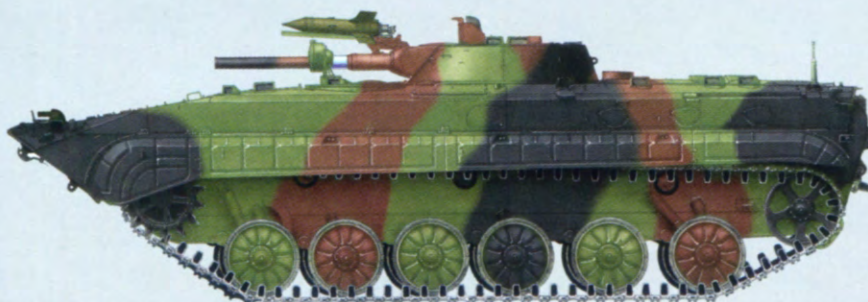




БМП-1 современной афганской армии. Контртеррористическая операция в районе долины Тагаб. Август 2007 года.



БМП-1 сирийской армии. Контртеррористическая операция в районе Алеппо. Март 2013 года.



ВВР-1, лицензионный вариант советской БМП-1, одного из подразделений современной польской армии. Парад в честь Дня армии. Варшава. 15 августа 2007 года.



ВВР-1, лицензионный вариант советской БМП-1, одного из подразделений современной словацкой армии. 2007 год. Тонкие черные полосы – разметка для быстрого нанесения пятен камуфляжа в зависимости от местности и времени года.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БМП-1

БОЕВАЯ МАССА, т: 13.

ЭКИПАЖ, чел.: 3.

ДЕСАНТ, чел.: 8.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина – 6735, ширина – 2940, высота – 2068, клиренс – 370.

ВООРУЖЕНИЕ: пушка 2А28 «Гром» калибра 73 мм, комплекс ПТУР 9М14М «Малютка», пулемет ПКТ калибра 7,62 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 40 выстрелов, 4 ПТУР, 2000 патронов.

МЕХАНИЗМ ЗАРЯЖАНИЯ: электромеханический.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: перископический комбинированный (дневной и ночной) беспосветочный прицел 1ПН22М1.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: 6–26.

ДВИГАТЕЛЬ: УТД-20, шестицилиндровый, четырехтактный, V-образный, бескомпрессорный дизель жидкостного охлаждения, со струйным распылением топлива, мощность – 300 л. с. (220,8 кВт) при 2600 об./мин., рабочий объем – 15 800 см³.

ТРАНСМИССИЯ: многодисковый главный фрикцион сухого трения, пятиступенчатая механическая коробка передач, планетарные двухступенчатые механизмы поворота, планетарные одноступенчатые бортовые передачи.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: 6 одинарных обрезиненных опорных катков на борт, 3 обрезиненных поддерживающих катка, ведущее колесо переднего расположения со съемными зубчатыми венцами (зацепление цевочное), направляющее колесо; подвеска индивидуальная торсионная, гидравлические амортизаторы в подвесках 1-го и 6-го катков; в каждой гусенице 84 трака шириной 300 мм, шаг трака – 140 мм.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: по шоссе – 65, на плаву – 7.

ЗАПАС ХОДА, км: 600.

ПРЕОДОЛЕАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. – 35, ширина рва, м – 2,5, высота стенки, м – 0,7.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция Р-123М, переговорное устройство Р-124.



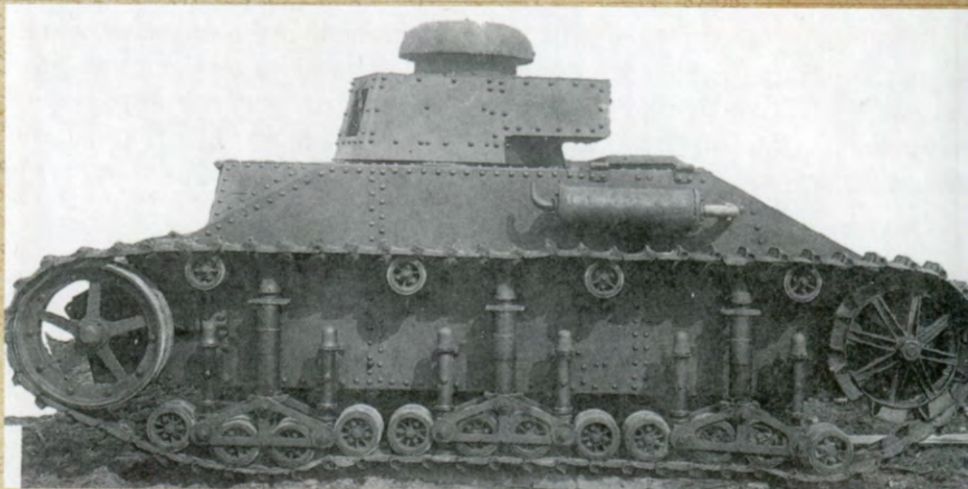
НЕИЗВЕСТНЫЕ ТАНКИ

В 1930-е годы в Советском Союзе было создано немало образцов бронетанковой техники. Только в серийное производство в разные годы запустили до 15 типов боевых бронированных машин различного назначения, от танков до бронеавтомобилей.

Однако значительно большее количество боевых машин так и не вышло из стадии прототипов и опытных образцов. В основном эти машины до сих пор остаются неизвестными общественности.

Танк сопровождения Т-19

О необходимости создания нового танка непосредственного сопровождения пехоты, который бы заменил Т-18 (МС-1), впервые было сказано на заседании РВС СССР 17–18 июля 1929 года. По замыслу РВС, такой танк должен был стать основной ударной силой мобильных подразделений РККА в условиях маневренного боя. Требовалось, в частности, чтобы машина могла преодолевать большинство полевых фортификационных сооружений и проволочных заграждений без помощи «хвоста» и на максимальной возможной скорости. Огневая мощь танка должна была обеспечивать ему превосходство над всеми известными боевыми машинами сходной массы, а бронирование – защищать экипаж от винтовочных и пулеметных пуль на всех дистанциях, а на расстоянии 1000 м – и от огня 37-миллиметровых противотанковых пушек. Осенью 1929 года было сформулировано техническое задание. Согласно ему танк должен был иметь массу не более 7,3 т. Вооружение – 40-миллиметровая пушка и два пулемета, бронезащита предполагалась толщиной в 18–20 мм. При этом двигатель ориентировочной мощностью в 100 л. с. должен был обеспечивать скорость движения по твердым грунтам не ниже 30 км/ч. Танк, получивший обозначение Т-19, был разработан в ГКБ ОАТ в Ленинграде. Уже в ходе проектирования выяснилось, что масса превышает установленную техническим заданием. Это, в свою очередь, не позволяло защитить танк броней с толщиной более 16 мм. Пулестойкость корпуса решили повысить, расположив лобовые листы под большими углами наклона – шаг для того времени исклю-



★ Танк Т-19. Вид на левый борт.



★ Малый танк Т-34 с макетом 20-миллиметровой пушки.



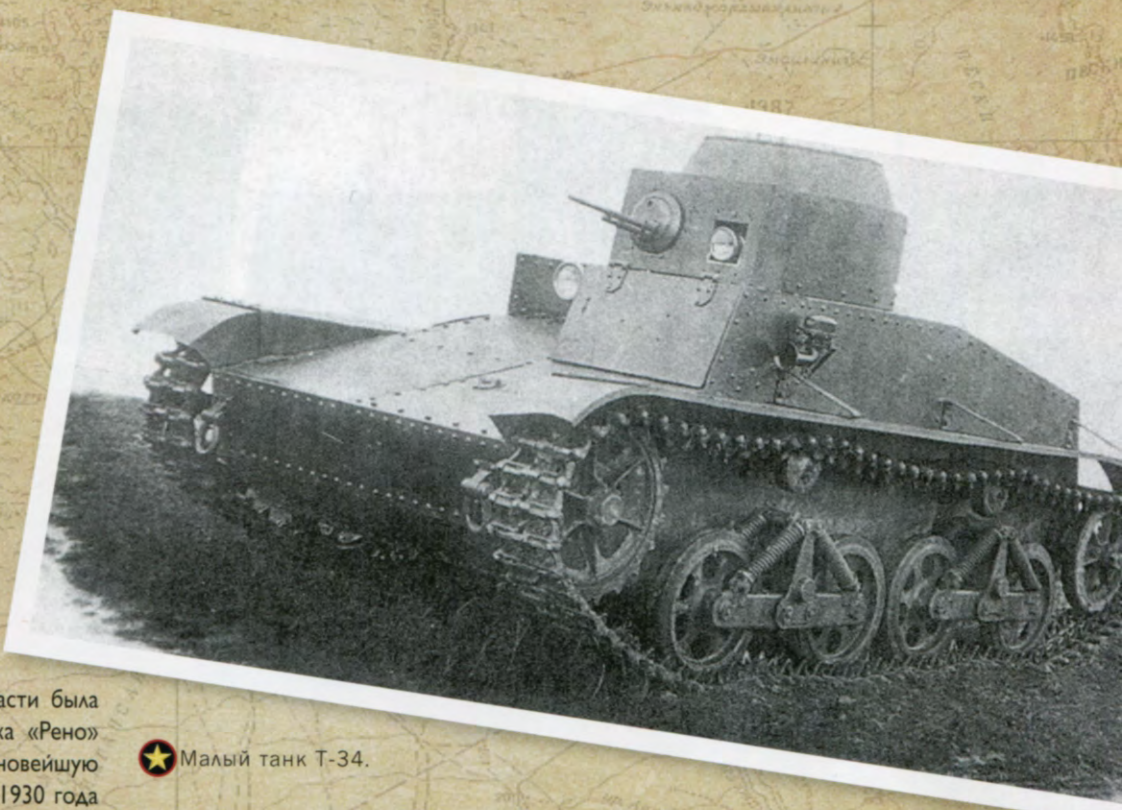


СССР

чительный. Корпус Т-19 был длиннее, чем у Т-18, что позволило отказаться от «хвоста». В основу конструкции ходовой части была положена ходовая часть французского танка «Рено» NC27. На Т-19 планировалось установить новейшую 37-миллиметровую танковую пушку образца 1930 года и два пулемета ДТ (один в башне, другой в корпусе).

Изготовление прототипа Т-19 началось в июне 1931 года, а в августе он был, в основном, готов. В основном, потому что готовы были только клепаный корпус, выполненный из обычной конструкционной стали, ходовая часть и ряд других агрегатов. В последних, кстати, использовалось большое количество импортных подшипников, поэтому танк получился чрезвычайно дорогим. Стоимость опытного образца без башни с вооружением и коробки передач составила 96 тыс. рублей в ценах 1930 года. Для сравнения: каждый закупленный в Великобритании танк В-26 («Виккерс» 6-тонный) обошелся СССР в 42 тыс. рублей.

Однако главной бедой было даже не это. Из-за высокой сложности работы шли очень медленно. Например, на Ижорском заводе еще даже не начинали изготавливать предусмотренную проектом коническую башню, поэтому на опытном образце пришлось установить башню от серийного Т-18. Не была готова и 37-миллиметровая пушка, а 100-сильный двигатель конструкции А. А. Микулина никак не могли довести до ума на заводе «Большевик». Вместо него решили установить импортный мотор «Франклин» мощностью 95 л. с., но для этого требовалось переделать МТО и установить новую коробку передач. Короче говоря, испытать Т-19 в полном объеме не представлялось возможным. Впрочем, уже с января 1931 года конструкторская группа С. А. Гинзбурга занималась разработкой синтезированного варианта – боевой машины, получившей название Т-19 «улучшенный», с использованием узлов и агрегатов как Т-19, так и В-26.



★ Малый танк Т-34.

**Эскизный проект
танка Т-19
«улучшенный» был
утвержден уже
26 января 1931 года.**

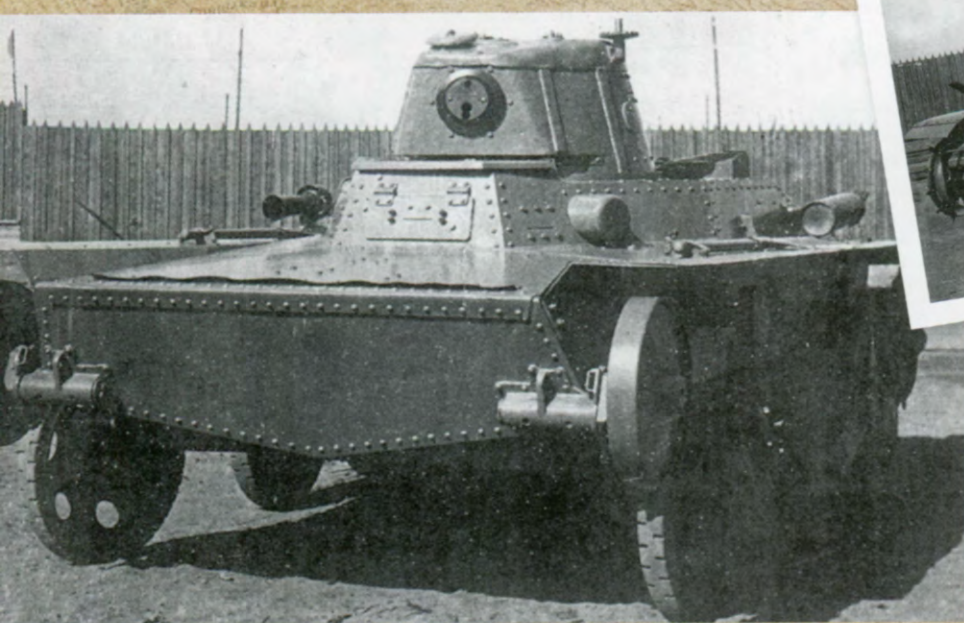
Для него создали новую коническую башню со спаренной установкой 37-миллиметровой пушки ПС-2 и пулемета ДТ. Впрочем, уже на ранней стадии проектирования целесообразность работы была взята под сомнение. На очередном заседании комиссии под председательством Г. Г. Бокиса 23 января 1931 года против отечественных разработок неожиданно резко выступили представители заводов «Большевик» и Харьковского паровозостроительного завода К. К. Сиркен и Л. С. Владимиров. Свою позицию они мотивировали тем, что двигатель «Геркулес», которым оснащался Т-19 «улучшенный», усложнит выпуск танков. В этом плане двигатель В-26 казался им предпочтительнее. С таким мнением согласились и представители Мобилизационного управления Красной армии.

Т-19 стал первым в мире танком, имевшим коллективную систему противохимической защиты. Для обеспечения приточной вентиляции и создания внутри танка избыточного давления использовался вентилятор производительностью 180 м³/ч. Для очистки воздуха был установлен сменный фильтрующий элемент – «противогазовый фильтр», нейтрализующий фосген, синильную кислоту, хлорпикрин, окись углерода и ядовитые дымы в течение 3 часов.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ



★ Плавающий колесно-гусеничный танк Т-43-1. Вид сзади.

Кроме того, В-26 был значительно технологичнее, чем Т-19 — сказывалась более высокая культура производства в Великобритании. Словом, 13 февраля 1931 года танк В-26 был принят на вооружение РККА под индексом Т-26, а работы над Т-19 прекратили.

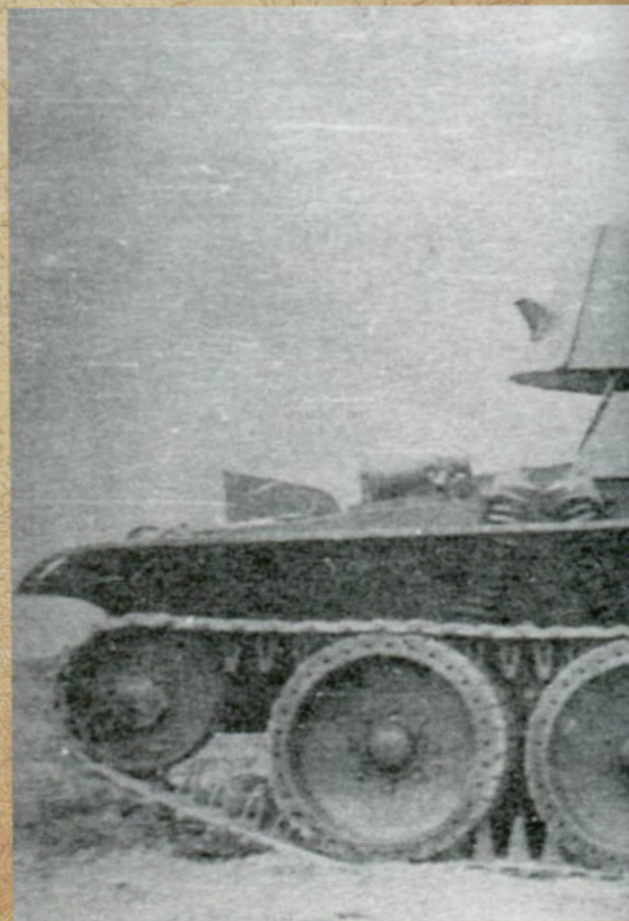
★ Плавающий колесно-гусеничный танк Т-43-1. Вид сзади.

Малый танк Т-34

Тезку знаменитой «тридцатьчетверки», малый танк Т-34, разрабатывали в ОКМО завода «Большевик» по тактико-техническим требованиям, выданным УММ РККА на быстроходный малый, так называемый мобилизационный танк второго эшелона массой 4 т, с моторно-трансмиссионной группой грузового автомобиля АМО-2 и тремя типами гусеничного движителя. Более простой и дешевый, чем Т-26, «мобилизационный» танк понадобился для того, чтобы его выпуском покрыть недостачу Т-26 в войсках. По броневой защите новый танк должен был соответствовать «двадцатшестому». В ходовой части предусматривалось применение более простой балансирной подвески на спиральных пружинах. По подвижности на местности танк не должен был уступать Т-26, по дорогам планировалась его перевозка в ку-

В 1933 году малый танк Т-34 весьма успешно прошел испытания. Подвижность его была даже выше, чем у Т-26, проходимость на местности тоже очень неплохой. Запас хода, правда, оказался несколько меньше необходимого по техническим требованиям — 180 км вместо 200. Основным недостатком назвали слабость вооружения.

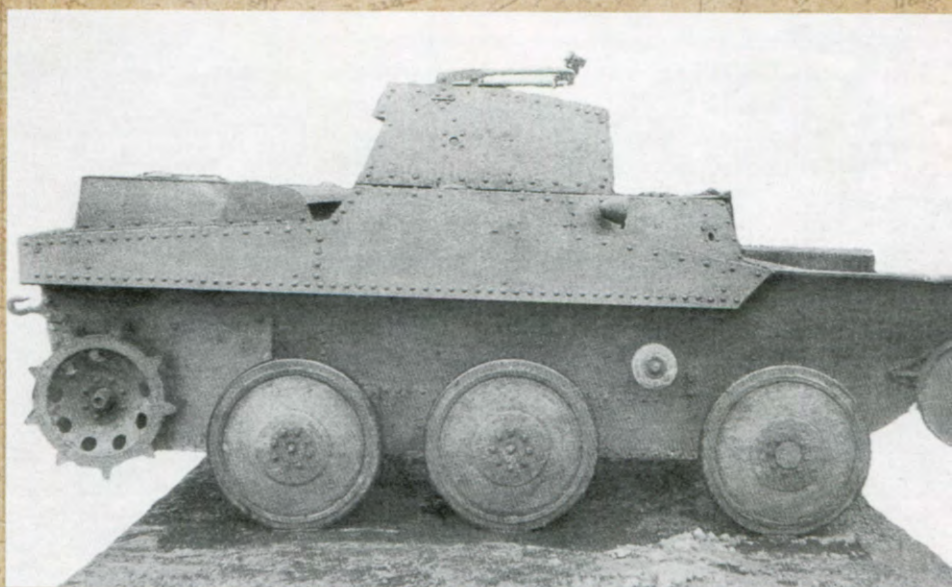
★ Колесно-гусеничный легкий танк Т-25 (СТЗ-25).





защита обоих танков была противопульной и изготавливалась из листов толщиной 4, 6 и 10 мм, соединявшихся друг с другом с помощью заклепок. Двигатель мощностью 60 л.с. заимствовали у грузового автомобиля АМО-3, а трансмиссию — у танка Т-33. Подвеска — блокированная, пружинная. На каждом борту размещались две двухкатковые тележки. В качестве упругого элемента использовались наклонно расположенные спиральные цилиндрические пружины. Опорные и поддерживающие катки имели наружную амортизацию. На танках размещались башни кругового вращения, конструктивно подобные устанавливаемым на плавающих танках Т-37. Вооружение — пулемет ДТ. Экипаж танка состоял из двух человек. Боевая масса — 4,7 т.

После испытаний наиболее удачным вариантом усиления вооружения сочли установку в штатную башню 20-миллиметровой авиационной пушки Б. Г. Шпитального, разработанной на основе авиационного пулемета и имевшей небольшую длину патрона и ленточное питание. Однако пушку эту еще только проектировали, поэтому в башне одного из двух танков был установлен ее макет, для чего пришлось прорезать окно в лобовой части, закрыв его грубо сваренным коромом. Для уравнивания пушки и короба в корме башни оборудовали нишу. В таком виде танк прошел ходовые



★ Плавающий колесно-гусеничный танк Т-43-2 на колесах.

испытания, но испытания стрельбой так и не состоялись, так как до конца 1933 года 20-миллиметровая пушка не была получена. В 1934 году началась разработка маршрутно-технологических карт для изготовления танка на заводе АМО-ЗИС, но серийное производство Т-34 не состоялось — к концу года все работы по этой машине были свернуты.

Колесно-гусеничный танк Т-43

В 1934 году сразу на двух предприятиях Спецмаштреста, московском заводе № 37 имени С. Орджоникидзе и ленинградском Заводе опытного машиностроения имени С. М. Кирова, были изготовлены два опытных образца танка Т-43. Согласно принятой в 1933 году «Системе танко-тракторного и автоброневоружения на вторую пятилетку», вместо плавающих танков Т-37 Красная армия должна была получить плавающие колесно-гусеничные танки Т-43.

Ленинградская машина (ведущий конструктор М. П. Зигель) получила обозначение Т-43-1, а московская (ведущий конструктор Н. Н. Козырев) — Т-43-2. Танки отличались друг от друга массой (3,6 и 4,4 т), формой корпуса и башни, схемами силовых передач и водоходных движителей, а также конструкцией ходовой части. В кормовой части обоих танков поперек корпуса был установлен двигатель ГАЗ-АА. Силовая передача — механическая, с отбором мощности на четыре ведущих опорных катка. Московская машина имела трехлопастной гребной винт, расположенный в специальной нише в кормовой части корпуса. На ленинградском танке для движения на плаву ведущие колеса вместо спиц оборудовались шестью лопастями, струи воды от которых направлялись назад с помощью специальных кожухов. Управление танком на плаву осуществлялось с помощью двойного дифференциала, уменьшая или увеличивая число оборотов ведущих колес. Подвеска передних колес у обеих машин была инди-



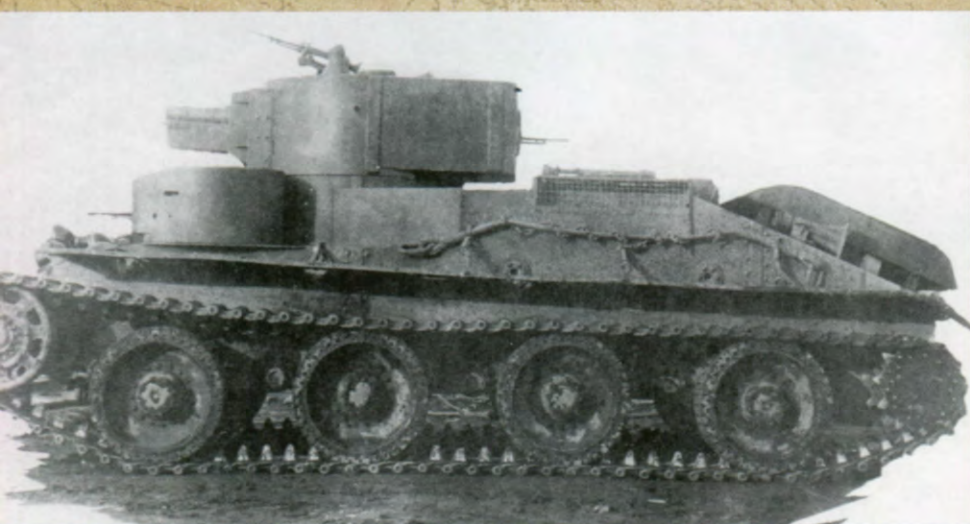


ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

видуальной, а ведущих опорных — блокированной. В качестве упругого элемента подвески использовались спиральные пружины. Оба танка имели классическую схему общей компоновки. Экипаж состоял из двух человек, которые размещались друг за другом вдоль продольной оси корпуса. Танк Т-43-1 был вооружен пулеметом ДТ, установленным в башне в шаровой опоре. Боекомплект пулемета состоял из 3024 патронов, снаряженных в 48 магазинах. Для стрельбы по воздушным целям на башне танка было установлено специальное приспособление. Танк Т-43-2 был вооружен двумя пулеметами ДТ. Один из них размещался в шаровой установке в конической башне, а второй был запасным и при необходимости использовался как зенитный. Для этого с левой стороны башни находилось специальное приспособле-

★ Средний колесно-гусеничный танк Т-29-5.

★ Т-29-4 преодолевает ров шириной 3 м. 1935 год.



Результаты их были плачевны: в ходовой части ломалось все, что могло ломаться. При попытке движения на колесах привод заклинило уже через 4 км. А при спуске с шоссе практически мгновенно забило грязью раздаточную шестерню, и танк остановился. Вывод по результатам испытаний был сделан соответствующий: «Танк Т-25 требованиям РККА не соответствует и в существующем виде абсолютно не пригоден для принятия его на вооружение».

ние. Оба танка были изготовлены в марте — апреле 1935 года и почти одновременно начались их заводские испытания, результаты которых оказались неутешительными для обеих машин. Обнаружили множество недоработок в конструкции танков. Они часто ломались, а кроме того, оказались очень дорогими и трудоемкими в производстве. Сложность конструкции, плохая проходимость на колесном ходу из-за нерационального распределения массы по опорным каткам и низкая надежность машин в целом послужили причинами того, что работа над ними закончилась на стадии прототипов.

В сентябре 1939 года Т-25 поступил на НИИТ Полигон для испытаний.

Колесно-гусеничный танк Т-25

Первоначальный проект Сталинградского тракторного завода не предусматривал танкового производства. Однако уже в ходе строительства в проект были внесены существенные коррективы. Сначала планировалось развернуть на СТЗ производство танкеток Т-17 «Лилипут» и малых танков сопровождения МС-1, затем решили построить специальный цех для производства танков В-26. Впрочем, от последней идеи вскоре отказались в пользу сборки В-26 в намеченном к строительству механосборочном цехе для выпуска в военное время среднего танка Т-24. Была санкционирована также постройка в Сталинграде специального броневоего завода. В итоге, в связи с затянувшимся на несколько лет вводом в строй СТЗ, все эти грандиозные планы оказались невыполненными. На заводе собрали ограниченное количество Т-26, главным образом для приобретения опыта, и развернули проектно-конструкторские работы по созданию новых образцов. Так, в 1937–1938 годах проектировали колесно-гусеничные машины 6 ТК, 4 ТА и СТЗ-34. Причем готовились в 1938 году выпустить опытную партию из 25 машин 6 ТК.

В 1939 году на СТЗ были построены легкий колесно-гусеничный танк Т-25 и его гусеничный вариант СТЗ-35.

Т-25 (заводской индекс СТЗ-25) был создан на базе агрегатов танков Т-26 и БТ, при этом башню с вооружением,





кормовую часть корпуса, двигатель и трансмиссию заимствовали у Т-26 образца 1938 года. Листы передней части корпуса расположили под большими углами наклона, увеличив толщину лобовой брони до 24 мм. Наклонными сделали бортовые листы подбашенной коробки. Башня размещалась по оси танка, а место механика-водителя, в отличие от Т-26, располагалось не справа, а слева.

Трансмиссия танка состояла из главного фрикциона сухого трения, заимствованного у танка Т-26, карданного вала, четырехступенчатой коробки передач с демультипликатором, двух бортовых фрикционов сухого трения с ленточными тормозами с накладками феродо и двух бортовых редукторов разгруженного типа. Возможно было получение восьми передач переднего хода. Включение замедленной передачи требовало перевода рычага демультипликатора. Бортовые фрикционы были заимствованы у танка БТ. Привод на ведущие опорные катки колесного хода осуществлялся от ведомых шестерен бортовых редукторов с помощью карданных валов, размещенных вдоль бортов корпуса. Для увеличения скорости движения на колесном ходу около главного фрикциона был установлен дополнительный редуктор. Включение колесного хода производилось изнутри машины, при этом могли быть включены или одна передняя пара колес, или передняя и задняя пара вместе. Поворот машины осуществлялся с помощью бортовых фрикционов «по танковому», то есть притормаживанием опорных катков отстающего борта.

Штампованные направляющие колеса с механизмом натяжения червячного типа имели тормоза, которые использовались при повороте машины для предотвращения сброса гусеницы. Гусеничные цепи танка были несколько уширены и облегчены по сравнению с Т-26. Танк СТЗ-35 отличался от Т-25 отсутствием привода колесного хода. Впрочем, вполне вероятно, что под влиянием отказа от колесно-гусеничного движителя (этот процесс уже вовсю шел на заводе № 183 в Харькове, где проходил испытания



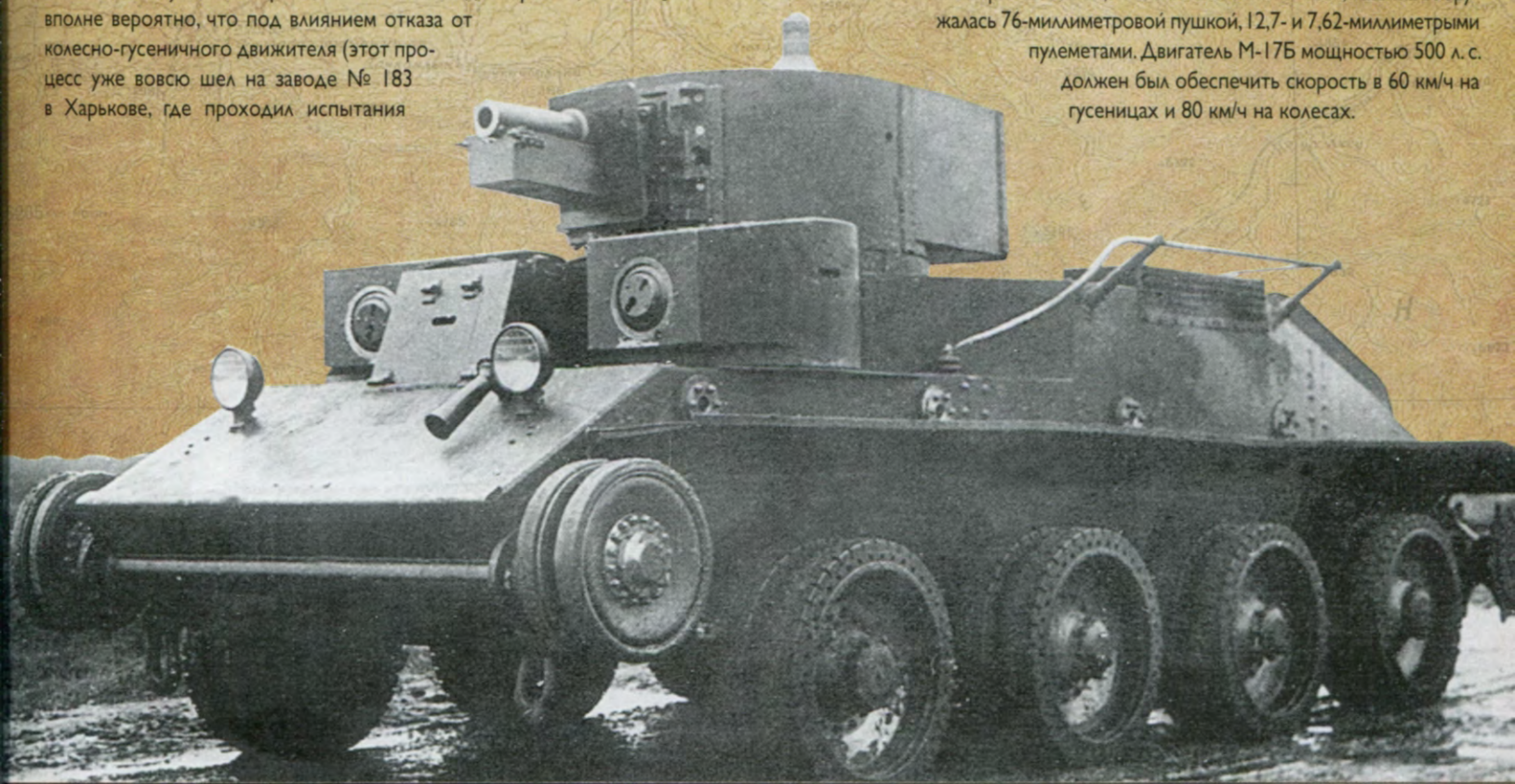
★ Танк Т-29-4 во время испытаний на полигоне завода имени К. Е. Ворошилова. 1935 год.

средний танк А-32) в Сталинграде просто переделали Т-25 в СТЗ-35, демонтировав привод колесного хода. Во всяком случае, в перечне опытных образцов, изготовленных заводами отрасли с 1938 по 1941 год, в графе «1939 год» по СТЗ значится только СТЗ-35.

Колесно-гусеничный танк Т-29

Наиболее интересным колесно-гусеничным танком, созданным в СССР в 1930-е годы, был, без сомнения, средний трехбашенный Т-29. На первом этапе Автотанковое бюро техотдела ЭКУ ОГПУ (тюремное КБ, в котором работали арестованные конструкторы) разработало эскизный проект танка-истребителя ИТ-3. При массе в 17,5 т и экипаже из 4 человек, машина вооружалась 76-миллиметровой пушкой, 12,7- и 7,62-миллиметрами пулеметами. Двигатель М-17Б мощностью 500 л. с. должен был обеспечить скорость в 60 км/ч на гусеницах и 80 км/ч на колесах.

★ Средний колесно-гусеничный танк Т-29-4.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ



Башню и некоторые части корпуса предполагалось изготавливать штампованными. Проекты двух новых средних колесно-гусеничных танков, получивших наименования Т-29-4 и Т-29-5, были разработаны в том же ЭКУ ОГПУ в 1934 году. В том же году они были изготовлены на заводе Спецмаштреста имени С. М. Кирова. Танки имели такую же схему общей компоновки, как у Т-28. Они различались массой (16 и 23,5 т соответственно), скоростью на гусеничном ходу (60 и 51 км/ч), броней корпуса (20 и 30 мм) и башни (15 и 20 мм). Скорость движения на колесах была одинаковой – 72 км/ч. Экипажи танков состояли из 5 и 6 человек соответственно. Вооружение также было одинаковым: 76-миллиметровая пушка и 5 пулеметов ДТ. В ходовой части отсутствовали поддерживающие катки, а передняя и задняя пары опорных катков были управляемыми. При движении на колесном ходу все четыре пары опорных катков были ведущими.

По результатам испытаний Т-29-4 и Т-29-5 Автотанковое бюро технического отдела ЭКУ ОГПУ разработало эталонный образец танка Т-29. Ведущим инженером машины был назначен Н. В. Цейц. Т-29 – трехбашенный танк, аналогичный по компоновке танку Т-28. Однако по ширине он был

 Эталонный образец танка Т-29 (с пушкой Л-10).

В 1934–1935 годах танки Т-29-4 и Т-29-5 прошли обширную программу испытаний совместно с Т-28, показав при этом ряд преимуществ.

В частности, они имели лучшую поворотливость и подвижность, особенно во время маршей на дорогах. Особо отмечалось, что танк практически не простаивал неисправным, так как даже в случае внезапной потери гусеничной цепи сохранял способность к движению из-за синхронизации гусеничного и колесного хода. Но танк был очень сложен в производстве, регулировке и обслуживании из-за колесного хода с приводом на несколько осей.

В 1936 году танк Т-29 был принят на вооружение РККА. Серийное производство предполагалось развернуть на Кировском заводе. В 1937 году он изготовил два танка этого типа. Дальнейший выпуск был прекращен – машина оказалась слишком сложной и дорогой.

на 350 мм, а по высоте на 200 мм больше последнего. Это произошло за счет размещения элементов подвески внутри броневых листов. Корпус сваривался из катаных броневых листов. Главная башня была выполнена по типу башни легкого танка Т-26-4, с увеличенным на 100 мм диаметром погона. В главной башне размещалась 76-миллиметровая пушка ПС-3 и три пулемета ДТ. Один из них крепился в автономной шаровой установке справа от пушки, другой – в кормовой нише башни. На крыше главной башни в турельной установке размещался зенитный пулемет ДТ. Малые пулеметные башни позаимствовали у танка Т-28, в них установили по одному пулемету ДТ. Боекомплект танка состоял из 67 выстрелов и 6615 патронов к пулеметам. В 1938 году пушка ПС-3 была заменена 76-миллиметровой пушкой Л-10.

Силовая установка танка Т-29 – двигатель М-17Ф мощностью 500 л. с. Трансмиссия состояла из трехдискового главного фрикциона, четырехступенчатой коробки передач, двух бортовых фрикционов с плавающими ленточными тормозами и двух бортовых редукторов. В качестве механизма поворота при движении на колесном ходу использовался простой дифференциал. При движении на колесном ходу три пары задних опорных катков были ведущими, передние катки – управляемыми. Максимальная скорость на гусеницах достигала 56 км/ч, на колесах – 57 км/ч. Такая синхронизация скоростей позволяла в случае потери гусеницы двигаться, используя с одной стороны гусеничный, а с другой – колесный движители. Запас хода по шоссе на гусеницах составлял 200 км, на колесах – 300 км. Подвеска танка – индивидуальная, со спиральными пружинами. Гусеницы шириной 500 мм обеспечивали танку высокую проходимость. Последние из известных конструктивных разработок среднего трехбашенного танка с колесно-гусеничным ходом относятся к периоду конца 1937 – начала 1938 годов, когда были сделаны эскизы, а затем выполнен проект танка с противоснарядным бронированием – «объект 115». Масса танка должна была составлять 32–33 т, экипаж – 6 человек, бронирование – 40–50 мм. Вооружение в трех башнях: 76-миллиметровая пушка, два крупнокалиберных и три обычных танковых пулемета. Максимальная скорость по шоссе – 50 км/ч. Ходовая часть – пятикатковая, с передними управляемыми и тремя задними ведущими катками. В металле эта машина изготовлена не была.





НИКОЛАЙ ЦЕЙЦ

Жизнь этого талантливого инженера сходна с судьбами многих советских конструкторов, создателей военной техники. Необоснованные аресты и круглосуточная напряженная работа между ними, редкие награды, ранняя смерть и запоздавшая, посмертная, реабилитация.



★ Николай Валентинович Цейц.

Николай Валентинович Цейц родился в 1889 году в Москве. В 1922 году окончил МВТУ имени Н. Э. Баумана. С 1925 года работал в КБ Орудийно-арсенального треста (ОАТ). В конце 1920-х годов был прикомандирован к танковой школе в Казани, где занимался проектированием среднего и тяжелого танков вместе с немецкими специалистами.

2 октября 1930 года Николая Валентиновича арестовали по обвинению в том, что он являлся участником контрреволюционной террористической организации, и осудили на 10 лет. 22 апреля 1932 года его досрочно освободили постановлением Особого совещания при Коллегии ОГПУ. В 1931–1934 годах Цейц работал в автотракторном КБ техотдела

ЭКУ ОГПУ. Участвовал в проектировании танков ПТ-1 и ПТ-1А, Т-29-4 и Т-29-5. С 1934 года Николай Валентинович работал на заводе опытного машиностроения № 185, а с 1937-го — в СКБ-2 Кировского завода. Участвовал в разработке проекта тяжелого танка СМК.

В 1932 году Цейц был вновь арестован и освобожден в 1942-м. Работал в СКБ-2 Кировского завода Наркомата танковой промышленности в Челябинске. Возглавил группу конструкторов, проектировавших танк КВ-13.

19 июля 1942 года конструктор скоропостижно скончался на рабочем месте. Награжден орденом «Знак Почета» (1936). Полностью реабилитирован 25 мая 1991 года заключением Прокуратуры СССР.



В следующем выпуске



Ваш журнал

- БОЕВАЯ МАШИНА ПЕХОТЫ БМП-2
- БОЕВЫЕ МАШИНЫ ПЕХОТЫ НАТО



Ваша масштабная модель
БМП-2

