

РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК
96

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



БА-64

МОДЕЛЬ НОМЕРА

● ПРЕДВОЕННЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ

ПОЛНОПРИВОДНЫЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ

● БРОНЕАВТОМОБИЛЬ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

● БРИТАНСКИЕ 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 № ФС77-56049 от 15.11.2013 г.

Учредитель и издатель:
ООО «Иглмоосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Никольская, 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: 339 руб.

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн 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 Едишнз»

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, Украина, 01054

Главный редактор: Наталия Павловская

Ответственный за выпуск: Юлия Свиридюк

Рекомендуемая цена: 59,95 грн

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушн»,
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: 17 200 экз. Сдано в печать 01.04.2014 г.

© 2014 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоосс Эдишинз» и ООО «Иглмоосс
Едишнз».

Менеджер проекта: Джина Мэйхед

Директор по маркетингу: Алекс Нил

Менеджер по маркетингу: Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

Модель БА-64 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

ПРЕДВОЕННЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОЛНОПРИВОДНЫЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ



ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

7-12

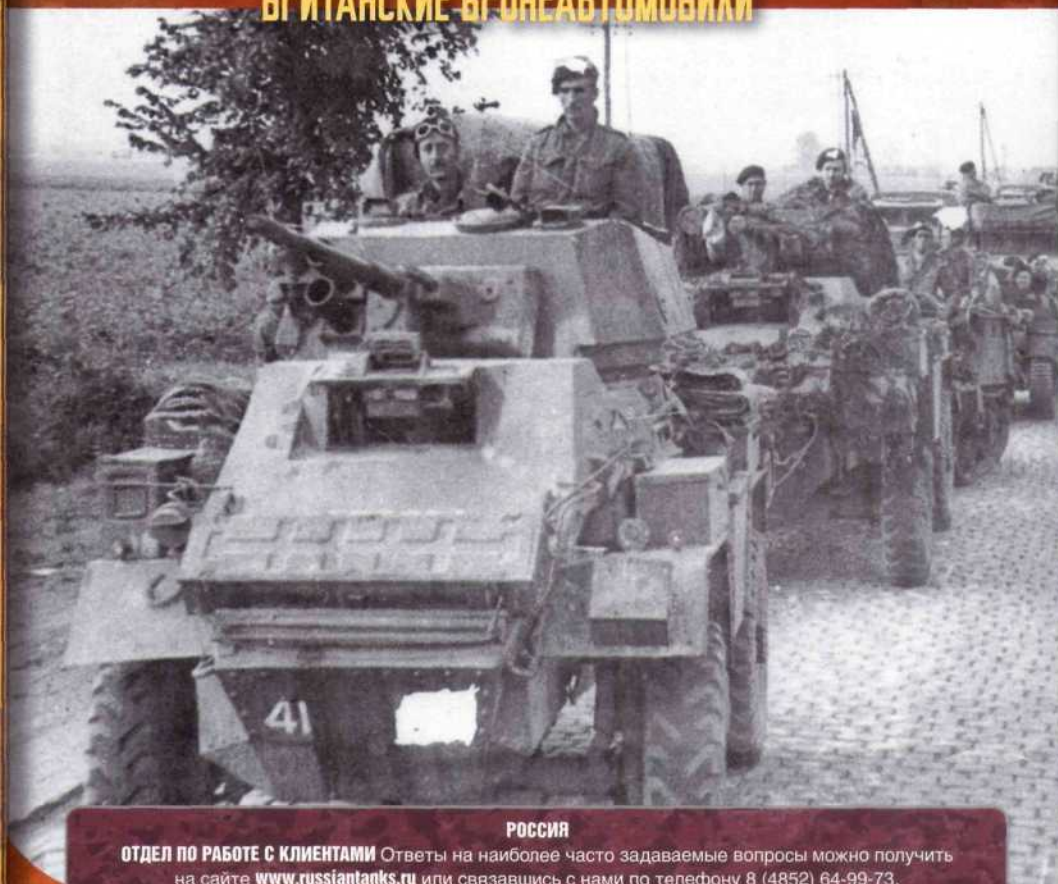
БРОНЕАВТОМОБИЛЬ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ



ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

13-15

БРИТАНСКИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ



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 «Иглмоосс 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.

БА-64



Лидируя в производстве танков и САУ в годы Второй мировой войны, Советский Союз безнадежно отставал в выпуске легкобронированной техники – бронетранспортеров и бронеавтомобилей. Бронетранспортеры в СССР вообще не производили, а что касается бронеавтомобилей, то с 1942 по 1945 годы серийно выпускали только один образец – БА-64.





ПРЕДВОЕННЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПОЛНОПРИВОДНЫЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ

Все многочисленные отечественные бронев автомобили, выпускавшиеся в 1920–1930-х годах, базировались на шасси коммерческих легковых и грузовых автомобилей.

Все эти машины имели колесные формулы либо 4 х 2, либо 6 х 4, то есть были неполноприводными. Проходимость этих машин на местности оставляла желать лучшего. Но полноприводные автомобили в те годы в СССР не производили, поэтому к работам по созданию броневиков с колесной формулой 4 х 4 приступили только в конце 1930-х годов, после появления первых полноприводных шасси.

ЛБ-НАТИ

Первый отечественный полноприводный бронев автомобиль ЛБ-НАТИ (ЛБ – Лаврентий Берия) был разработан в 1937–1938 годах в НАТИ под руководством старшего инженера Н. Коротоношко.

Его шасси спроектировали в НАТИ. Оно базировалось на узлах и агрегатах автомобиля ГАЗ-ММ (колеса, рулевой механизм, элементы рамы, четырехступенчатая коробка передач). Рама ГАЗ-ММ была укорочена: база сокращена до 2750 мм, рессоры заменены продольными

★ Второй образец бронев автомобиля ЛБ-62. Хорошо видны задние двухскатные колеса.



★ Бронев автомобиль ЛБ-НАТИ. Вид с правого борта.



Бронев автомобиль ЛБ-НАТИ стал первым отечественным полноприводным бронев автомобилем. Серийно машину не выпускали и использовали в основном для экспериментов по изучению конструктивных особенностей полноприводных машин.



ИННЫЕ АВТОМОБИЛИ



★ Первый образец броневедомобиля ЛБ-62 во время ходовых испытаний. Апрель 1941 года.

полуэллиптическими, а подвеска передних и задних колес оснащена гидравлическими амортизаторами. Карданные валы использовались от автомобиля ЗИС-101, только были укорочены. Машина получила шестицилиндровый двигатель «Додж» мощностью 72 л. с., а также двухступенчатую раздаточную коробку со встроенным межосевым дифференциалом, которая обеспечивала три варианта передачи крутящего момента: на все колеса, только на задние, только на передние. В приводе передних колес применены шарниры равных угловых скоростей «Рцеппа». Конические шестерни главной передачи и межколесные дифференциалы заимствованы у грузовика ГАЗ-ММ. Задние колеса — двухскатные.

Сварной корпус броневедомобиля изготавливался из катаных броневых листов толщиной 6 и 10 мм. Большинство листов устанавливалось под углом 25° от вертикали. Толщина броневых листов конической башни, унифицированной с башней легкого танка Т-40, составляла 10 мм. Для посадки экипажа в бортах корпуса располагались двери, а в днище — люк для аварийного выхода из машины. В башне размещалась спаренная установка 12,7-мм пулемета ДШК и 7,62-мм пулемета ДТ. Еще один пулемет ДТ находился в шаровой установке в правой части лобового листа корпуса. Боекомплект состоял из 400 патронов к пулемету ДШК и 2205 патронов к пулеметам ДТ. При этом боекомплект к пулемету ДШК, представлявший собой 8 лент по 50 патронов, соединенных в одну, укладывали в специальном коробе, подвешенном к погону башни.

Боевая масса броневедомобиля составляла 4,58 т. Экипаж состоял из трех человек. Максимальная скорость по шоссе достигала 57 км/ч, а запас хода — 288 км. Машина оснащалась протектированным топливным баком емкостью 129 л. Шины передних и задних колес заполнялись гусматиком — губчатым эластичным составом.

Эскизный проект броневедомобиля, проходившего в документах института и Автобронетанкового управления (АБТУ) РККА как БА-НАТИ, а в заводских документах как БА-8 НАТИ, был рассмотрен в АБТУ 15 августа 1939 года. Машину изготовили на Выксунском заводе дробильно-размольного оборудования (ДРО) в сентябре 1939 года. Испытывался броневедомобиль на НИБТПолигоне с ноября 1939 по март 1940 года. По результатам испытаний был сделан вывод, что броневедомобиль ЛБ-НАТИ может быть рекомендован на вооружение Красной армии только после устранения недостатков, отмеченных в выводах отчета, и выполнения решений макетной комиссии. Однако все дальнейшие работы по броневедомобилю были свернуты.

ЛБ-62

Броневедомобиль ЛБ-62 разработали и изготовили на Горьковском автозаводе в 1940 году с использованием шасси опытного образца полноприводного грузового автомобиля ГАЗ-62. Сварной корпус машины выполнялся из катаных бронелистов толщиной 6–13 мм, расположенных под рациональными углами наклона — 25–42°. Коническая башня с толщиной брони 10 мм была заимствована у легкого танка Т-40. Для посадки экипажа предназначались две двери в бортах корпуса. В башне размещалось вооружение, аналогичное Т-40





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

Бронеавтомобиль ЛБ-62 по своим характеристикам превосходил все предшествующие типы бронеавтомобилей, по сути являясь колесным танком, по уровню бронезащиты и вооружению аналогичным легкому танку Т-40. Машина без проблем могла быть вооружена и 20-мм пушкой.

и ЛБ-НАТИ, — спаренная установка пулеметов ДШК и ДТ. Второй пулемет ДТ устанавливался в шаровой опоре в лобовом листе корпуса справа от смотрового люка водителя. Боекомплект состоял из 500 патронов к пулемету ДШК и 3150 патронов к пулеметам ДТ. Высокие тягово-скоростные качества ЛБ-62 обеспечивались за счет использования довольно мощного для того времени шестицилиндрового четырехтактного карбюраторного двигателя ГАЗ-202 мощностью 85 л. с., также заимствованного у легкого танка Т-40. Максимальная скорость по шоссе достигала 70 км/ч, запас хода — 500 км. Масса машины составляла 5,15 т. Механическая трансмиссия состояла из однодискового сцепления, четырехскоростной коробки передач и двух ведущих мостов с червячными главными передачами. Бронеавтомобиль оснащался радиостанцией 71-ТК-3 со штыревой антенной. Антенный ввод находился на левом борту корпуса.

★ Опытный образец бронеавтомобиля ЛБ-НАТИ на НИБТПолигоне. Осень 1939 года.

К январю 1941 года были изготовлены два экземпляра ЛБ-62. Броневые корпуса для них сделал Выксунский завод ДРО, а башни танков Т-40 поступили с подольского Завода имени Орджоникидзе. Машины различались между собой только колесами. На одной были установлены односкатные, с импортными шинами «Граунд Грип» с развитыми грунтозацепами типа «косая елка». Рисунок протектора этих шин обеспечивал достаточную площадь среза грунта между выступами и хорошую самоочищаемость впадин, что было особенно важно при движении по глинистым грунтам. На второй машине задние колеса были двухскатными, а шины использовались также импортные «Шур Грип». В феврале 1941 года начались полигонные испытания обеих бронеавтомобилей, в ходе которых машины прошли более 10 тысяч км. По результатам испытаний ГАБТУ РККА и наркомат обороны подняли вопрос о подготовке серийного производства ЛБ-62. Предполагалось, что Горьковский автозавод должен был изготовить до конца 1941 года 100 броневинов ЛБ-30 (армейское обозначение ЛБ-62), однако руководство ГАЗа и Наркомсредмаша всячески противились этому, мотивируя свою позицию неготовностью к производству полноприводного грузовика ГАЗ-62 и загруженностью завода другими заказами. В результате вплоть до начала Великой Отечественной войны вопрос о выпуске ЛБ-62 так и не был решен. Последний раз его поднимали 19 июля 1941 года: ГАБТУ настаивало на запуске машины в серию, но безрезультатно.





БРОНЕАВТОМОБИЛЬ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Работы по созданию нового легкого полноприводного бронееавтомобиля развернулись на Горьковском автозаводе уже в сентябре 1941 года.



качестве базы для новой бронемашины было решено использовать шасси легкого армейского вездехода ГАЗ-64, к выпуску которого завод приступил в августе 1941 года.

ГАЗ-64

ГАЗ-64 – первый отечественный армейский многоцелевой полноприводной автомобиль высокой проходимости – джип. Он был разработан в КБ ГАЗа под руководством В. А. Грачева в 1941 году в рамках той же идеологии, что и зарубежные аналоги, но без каких-либо конструктивных заимствований. При создании автомобиля широко использовались отработанные узлы и агрегаты других моделей ГАЗа. Так, серийная модификация ГАЗ-64-416 имела колесную формулу 4 x 4, цельнометаллический открытый четырехместный бездверный кузов с брезентовыми тентом и боковинами, откидное ветровое стекло, четырехцилиндровый двигатель типа ГАЗ-М мощностью 50 л. с., коробку передач типа ГАЗ-ММ, одноступенчатую раздаточную коробку типа ГАЗ-61, шестирядный радиатор, подвеску переднего моста на четырех четвертьэллиптических рессорах, заднего – на двух полуэллиптических. Ведущие мосты были заимствованы у автомобиля ГАЗ-61 с изменениями: копируя зарубежные прототипы, было решено сократить колею с 1440 мм у ГАЗ-61 до 1278/1245 мм.



★ Колонна бронееавтомобилей БА-64. Район Сталинграда. Февраль 1943 года.

Основной топливный бак объемом 43 л размещался под лобовым стеклом, а под задним сиденьем – второй, на 40 л. На опытных образцах монтировали обычные дорожные шины размером 7,00-16", но на серийных машинах устанавливались шины размером 6,50-16" Ярославского шинного завода с вездеходными грунтозацепами типа «расчлененная елка». Снаряженная масса ГАЗ-64 составила 1306 кг. Длина – 3305 мм, ширина – 1535 мм, высота по тенту – 1690 мм, с откинутым лобовым стеклом – 1270 мм. На шоссе автомобиль развивал скорость 92 км/ч и расходовал в среднем 15 л бензина на

ГАЗ-64 во многом превосшел опытные американские машины «Бантам», а по времени начала производства даже обогнал знаменитый «Виллис-МВ», серийный выпуск которого начался только 18 ноября 1941 года.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

100 км. Максимальный угол подъема с хода достигал 42°. Благодаря высокому дорожному просвету (227–229 мм под мостами) и коротким свесам он мог преодолевать вертикальную стенку высотой 0,45 м, снежную целину в 0,4 м и броды глубиной до 0,8 м. В процессе производства ГАЗ-64 постоянно модернизировали: на нем установили новый вентилятор, карбюратор К-23, усиленную переднюю подвеску с четырьмя амортизаторами противоположного действия, а передняя колея была увеличена до 1290 мм.

По сравнению с аналогами ГАЗ-64 имел чуть меньшую мощность, был на 200 кг тяжелее, развивал скорость на 13 км/ч меньше и расходовал на 3–5 л топлива больше. Вместе с этим, благодаря устойчивой работе неприхотливого к топливу и маслам двигателя на малых оборотах, он имел повышенную проходимость и большее тяговое усилие (до 1200 кгс), был достаточно прочен, компактен, прост в обслуживании и управлении. Главным недостатком машины была зауженная колея: она не обеспечивала не только достаточной боковой устойчивости, но и возможности движения в колонне по колеям других машин. Автомобиль ГАЗ-64 использовался в войсках как многоцелевой легкий грузовик-вездеход. Он мог перевозить, правда с перегрузкой, до отделения бойцов, обслуживать

★ Бронеавтомобиль БА-64Б в экспозиции Центрального музея Вооруженных сил в Москве.

За время серийного производства в 1941–1942 годах было изготовлено 672 машины ГАЗ-64.

командиров среднего звена и штабных офицеров. Машины успешно эксплуатировались в подразделениях связи, с размещением на них радиостанций различных типов. Применялся ГАЗ-64 и как легкий быстроходный артиллерийский тягач, способный уверенно буксировать в любых условиях 45-мм противотанковую пушку с зарядным ящиком, 57-мм противотанковую и 76-мм дивизионную пушки без передков. С достаточно тяжелой 76-мм пушкой ЗИС-3, которую обычно буксировали более солидные машины, ГАЗ-64 уверенно преодолевал подъем в 18°. Тем самым в значительной степени решался вопрос повышения мобильности противотанковой артиллерии. Предполагалось, но не было осуществлено использование ГАЗ-64 и в качестве носителя различных типов вооружения. Еще до войны на опытном образце опробовали установку пулеметов ДС, ДТ и даже тяжелого пулемета Максима. В 1943 году испытывали установку легкой 37-мм пушки с целью размещения ее в дальнейшем на ГАЗ-67.





БА-64

Следует отметить, что к разработке новой машины В. А. Грачев приступил уже 17 июля 1941 года, по-видимому, в поисках альтернативы ЛБ-62. В сентябре это оформили в официальное предложение и доложили наверх. Инициатива ГАЗа была одобрена, и завод получил задание спроектировать новый броневомобиль и изготовить опытный образец к 1 января 1942 года. Ведущим конструктором по машине был назначен Г. М. Вассерман. В ноябре приступили к сборке прототипа, а 9 января 1942 года броневомобиль опробовали на ходу. Поскольку башню смонтировать не успели, пулемет ДТ разместили на открытой турели в верхнем люке. На следующий день машину показали К. Е. Ворошилову.

3 марта состоялся показ БА-64 в Кремле (Армейское название БА-64 было утверждено наркомом танковой промышленности В. А. Малышевым 17 февраля 1942 года.) 9 марта появился приказ о проведении доработок по БА-64, а 14 марта вышло постановление ГКО о принятии машины на вооружение Красной армии. Бронекорпуса для серийных машин первое время делали на Выксунском заводе ДРО, а потом и на самом ГАЗе. Корпус бронемшины сваривался из катаных броневых листов, которым были приданы рациональные углы наклона. Открытая сверху башня граненой формы устанавливалась на колонке, прикрепленной болтами к полу корпуса. В амбразуре башни размещался пулемет ДТ (боекомплект 1260 патронов), из которого можно было вести огонь, как по наземным, так и по воздушным целям (по последним – на дистанции до 500 м). Форма бронекорпуса с характерным обратным наклоном нижних бронелистов во многом была заимствована как у броневомобиля ЛБ-62, так и у немецкого броневика Sd.Kfz.221.

Для установки бронекорпуса шасси ГАЗ-64 пришлось переделать: изменить расположение педалей, рычагов и рулевого управления, усилить рессоры, установить амортизаторы от ГАЗ М-1, торсионный стабилизатор боковой устойчивости на задней подвеске и бензобак повышенной емкости, несколько укоротить раму и т. д.

Двигатель ГАЗ-ММ мощностью 50 л. с. позволял броневомобилю развивать скорость до 80 км/ч. Запас хода по шоссе составлял 560 км, по проселочной дороге – 335 км. Живучесть броневика увеличивали пулестойкие шины ГК. Впервые водитель располагал сменным смотровым блоком пуленепробиваемых стекол «триплекс», заимствованных у танка Т-60. Два таких же блока были вмонтированы и в боковые стенки башни. На части машин устанавливались радиостанции РБ-64 или 12-РП.

В ходе серийного производства в конструкцию БА-64 был внесен ряд изменений. Так, в июне 1942 года перестали устанавливать на башне сетки для защиты от ручных гранат – их эффективность оказалась невысокой, они больше мешали. Кроме того, опыт летней эксплуатации машин показал, что

★ Броневомобиль БА-64-З во время испытаний.



★ Один из первых ГАЗ-64-416. Лето 1941 года.



В послевоенный период в Советской армии броневомобили БА-64Б использовали как учебно-боевые примерно до 1953 года.

температура в боевом отделении очень высокая – доходила до 55–60 °С. Поэтому в июле 1942 года в передней части крыши корпуса прорезали вентиляционное отверстие, которое сверху закрыли броневым кожухом. В сентябре ввели дополнительный лючок в крыше моторного отделения (по типу бронемшины БА-10), что позволило несколько улучшить охлаждение двигателя, который из-за недостаточного притока воздуха часто перегревался.

Опыт боевой эксплуатации БА-64 выявил ненадежность работы машины: при гарантированном километраже в 10 тысяч км многие броневики ломались после 1000–4000 км. По этой причине, например, в 5-м механизированном корпусе из 90 бронемашин вышли из строя 56. Много различных недостатков обнаружили и в конструкции броневика:

К маю 1942 года первые три БА-64 вышли на государственные испытания, а уже летом серийные броневики приняли участие в боевых действиях на Брянском, Воронежском фронтах и позднее – под Сталинградом.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

слабость подвески, неудовлетворительное охлаждение двигателя, плохой обзор водителя и высокий центр тяжести при узкой колее. Последнее обстоятельство часто приводило к опрокидыванию броневика при маневрировании и поворотах, особенно если за рулем сидел неопытный водитель, что во фронтовых условиях было обычным явлением. Поэтому осенью 1942 года конструкторы ГАЗа начали модернизировать БА-64.

БА-64Б

Основной задачей было проектирование машины с более широкой колеей. Уже в конце октября 1942 года опытный образец такого броневика, получившего заводской индекс ГАЗ-64-125-Б, вышел на испытания. Несмотря на несколько возросшую массу, динамические характеристики новой машины не изменились, а благодаря более широкой колее (1446 мм у передних и задних колес) значительно возросла

БА-64 был первым отечественным серийным бронеавтомобилем со всеми ведущими колесами, благодаря чему он успешно преодолевал на твердом грунте подъемы свыше 30°, броды глубиной до 0,9 м и скользкие косогоры с уклоном до 18°. Машина не только хорошо ходила по пашне и песку, но и уверенно трогалась с таких грунтов после остановки. Характерная особенность корпуса – большие свесы впереди и сзади, которые облегчали БА-64 преодоление канав, ям и воронок.

★ Бронеавтомобили БА-64Б на улице Бухареста, 1944 год.

★ Бронеавтомобили БА-64 (крайний левый в шеренге) и БА-64Б в парадном строю. Ленинград, 1 мая 1947 года.

боковая устойчивость. Кроме того, были внесены изменения в конструкцию подвески: на передней оси установили четыре гидроамортизатора, в результате чего значительно улучшилась ее работа, а также упразднили торсионный стабилизатор боковой устойчивости. Кроме того, на новой машине несколько повысили мощность двигателя (до 54 л. с.), улучшили его охлаждение, а в передней верхней части бортов прорезали два круглых лючка для улучшения обзорности водителя. Все новые элементы прошли испытания на нескольких опытных образцах осенью 1942 – зимой 1943 года, а в конце февраля 1943-го началась сборка первого серийного образца модернизированного бронеавтомобиля, получившего обозначение БА-64Б.

Постановлением ГКО Горьковский автомобильный завод с 25 мая 1943 года обязали перейти на выпуск бронеавтомобиля БА-64Б, но в связи с массированными налетами немецкой авиации на Автозаводский район Горького и большими разрушениями на заводе (пострадали в том числе и цеха, выпускавшие броневики) сборка БА-64 началась только в августе 1943 года. Всего же по февраль 1946 года было выпущено 5160 бронеавтомобилей БА-64Б.





Непринятые варианты

На базе броневедомостей БА-64 и БА-64Б было создано несколько специализированных опытных образцов. Для охраны бронепоездов и разведки на местности с развитой железнодорожной сетью броневик пробовали поставить на рельсы. В декабре 1942 года проходил испытания БА-64В (разработки Выксунского завода) на металлических колесах с ребрами вместо автомобильных и БА-64Г (Горьковского завода) с обычным шасси, но с реверсом и четырьмя роликами с ребрами, попарно расположенными впереди и сзади машины, удерживавшими ее на рельсах. Для того чтобы сойти с колеи, было достаточно поднять ролики.

В марте 1943 года появился десантный безбашенный БА-64Е с кормовым входом в бронекорпус. Машина имела малую вместимость (3–4 человека), вооружение отсутствовало, посадка и десантирование оказались неудобными. Была выпущена серия из 11 машин, все они проходили войсковые испытания, завершившиеся неудачей. В 1944 году проходил испытания штабной безбашенный БАШ-64Б и его безрамный вариант с несущим корпусом.

Боевое применение

Броневедомости БА-64 поступали на вооружение разведывательных подразделений танковых и механизированных частей, мотоциклетных полков, использовались в качестве связных машин и для охраны штабов. Несмотря на свой основной недостаток – малую огневую мощь, броневедомости успешно применялись при проведении десантных операций, разведывательных рейдов, для сопровождения и боевого охранения пехотных подразделений. Особенно удачным оказалось применение БА-64 в уличных боях, где важным фактором была возможность вести стрельбу по верхним этажам зданий. В войсках не-



редко предпринимались попытки усиления вооружения броневиков, главным образом за счет установки противотанковых ружей ПТРД или ПТРС.

В июле 1944 года конно-механизированная группа генерала В. К. Баранова, совершая рейд по тылам врага, стремительно продвигалась к реке Сан, по которой проходила государственная граница СССР. 21 июля в районе города Немирова отлично показал себя экипаж броневика БА-64 (командир – старший сержант А. И. Нечаев, водитель – Т. Т. Пушкаренко), который действовал в боевом дозоре от головного отряда 27-го гвардейского кавалерийского полка 7-й гвардейской кавдивизии. Броневедомость обошел город и ворвался в него с неожиданного для противника северо-западного направления. БА-64 промчался по улицам, ведя огонь из пулемета, сея панику среди немецких солдат. Экипаж уничтожил расчеты двух противотанковых пушек врага, поджег три грузовика с солдатами и помог головному отряду захватить город.

Помимо СССР, боевые машины этого типа состояли на вооружении и в других странах. Войско польское получило 81 машину, Чехословацкий корпус – 10. После образования ГДР некоторое количество БА-64 передали немецкой Народной полиции. Кроме того, в этой стране в 1953 году выпустили партию броневедомостей 5К-1, по внешнему виду сильно напоминавших БА-64, но, в отличие от него, имевших двухскатные задние колеса (шасси «Робур-Гарант 30К»), большую массу и габаритные размеры. Броневедомости БА-64 поставляли в Югославию, КНР и Китай.

В январе 1943 года по предложению инженера С. С. Строева изготовили БА-64-З (зимний) с цепным лыжно-гусеничным движителем вместо задних колес. Система представляла развитие идей выдающегося русского инженера С. С. Неждановского. На испытаниях БА-64-З уверенно ходил по любой снежной целине, преодолевал подъемы до 18°, и только недостаточные маневренность, скорость и запас хода помешали принять его на вооружение.

★ Броневедомость БА-64Б в экспозиции военного музея в г. Верхняя Пышма.

★ Вид сзади на БА-64Б. Хорошо видно запасное колесо на кормовой стенке корпуса.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ БА-64

БОЕВАЯ МАССА, т: 2,36.

ЭКИПАЖ, чел.: 2.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм: длина – 3660, ширина – 1530, высота – 1900, база – 2100, колея – 1290/1240, дорожный просвет – 210.

ВООРУЖЕНИЕ: пулемет ДТ обр. 1929 г. калибра 7,62 мм.

БОЕКОМПЛЕКТ: 1260 патронов.

ПРИБОРЫ ПРИЦЕЛИВАНИЯ: механический прицел.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб корпуса – 9...15, борт – 7...9, корма – 7...11, крыша – 6, днище – 4, башня – 10.

ДВИГАТЕЛЬ: ГАЗ-ММ, четырехцилиндровый, карбюраторный, четырехтактный, рядный, жидкостного охлаждения, мощный – 50 л. с. (36,8 кВт) при 2800 об./мин, рабочий объем – 3280 см³.

ТРАНСМИССИЯ: однодисковое сцепление сухого трения, четырехскоростная коробка передач, раздаточная коробка, карданные передачи, механические тормоза.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула – 4 х 4, размер шин – 7,00 х 16 (снабжены губчатой камерой ГК), передняя подвеска на четырех четвертьэллиптических рессорах, два гидравлических амортизатора, задняя подвеска на полуэллиптических рессорах, четыре гидравлических амортизатора.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: 80.

ЗАПАС ХОДА, км: 560.

ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ: угол подъема, град. – 36, ширина рва, м – 0,35, высота стенки, м – 0,25, глубина брода, м – 0,9.

СРЕДСТВА СВЯЗИ: радиостанция РБ или 12РП (не на всех машинах).



БА-64 выпуска 1942 года в зимней камуфляжной окраске, принадлежавший одному из разведывательных подразделений Красной армии, который действовал в районе города Черновцы, Западная Украина. 1944 год.



БА-64Б, принадлежавший командиру 1047-го самоходно-артиллерийского полка майору Носкову. Район Варшавы. Сентябрь 1944 года.



БА-64Б одной из частей 3-го Украинского фронта во время уличных боев в Вене, Австрия. Апрель 1945 года.



БА-64Е, бронетранспортер без вооружения, проходивший войсковые испытания в 7-м Нежинском механизированном корпусе в первые месяцы 1944 года.



★ ГАЗ-64 буксирует по бездорожью 45-мм противотанковую пушку с передком.



БА-64



БРИТАНСКИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ

В отличие от Красной армии, в вооруженных силах других стран-участниц Второй мировой войны броневых автомобилей было довольно много.

Лидировала в этом отношении Великобритания. Наиболее массовым британским броневым автомобилем военных лет был «Хамбер».

«Гай»

Первым серийным полноприводным английским броневым автомобилем был Guy («Гай»), разработанный в 1938 году фирмой Guy Motors Ltd. на базе артиллерийского тягача Quad Ant. Эта машина первоначально классифицировалась как легкий колесный танк (Tank, Light, Wheeled Mk I), поскольку его вооружение

★ Броневомобиль Number Mk III.

В 1939–1940 годах был изготовлен 101 броневик «Гай» обеих модификаций.

соответствовало легкому танку Mk VI. Бронемашина Guy Mk I имела корпус и башню клепано-сварной конструкции, собранные преимущественно из плоских броневых листов. В бортах корпуса были двери для посадки экипажа. Вооружение состояло из двух спаренных пулеметов Vickers с водяным охлаждением.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

Вооружение броневедомобиля «Хамбер» состояло из трех пулеметов: Besa калибра 15 мм, Besa калибра 7,92 мм и зенитного пулемета Bren калибра 7,7 мм. Кроме того, на башне был смонтирован двустольный дымовой гранатомет.

ем — крупнокалиберного и обычного калибра. При массе в 5,2 т машина развивала скорость до 64 км/ч. Изготовлено было 50 единиц. Броневедомобиля модификации Mk IA вооружались спаренной установкой из 15-мм и 7,92-мм пулеметов Besa. Броневедомобиля «Гай» практически не участвовали в боевых действиях. Только шесть машин из состава Королевских ВВС (№ 3 Air Mission) вошли в 1940 году в Британские экспедиционные силы во Франции. Остальные броневики находились в метрополии, где состояли на вооружении 12-го уланского (12th Lancers), Королевского канадского драгунского (Royal Canadian Dragoons) и еще двух полков английской армии, а также в голландских, бельгийских и датских частях на территории Великобритании. После 1943 года все эти броневедомобиля были заменены более современной техникой.

★ Броневедомобиля Humber Mk IV во главе колонны 15-го Шотландского разведывательного полка. Бельгия. 1944 год.

«Хамбер»

Броневедомобиль Humber Armoured Car, ставший самым массовым английским средним броневедомобилем периода Второй мировой войны, разрабатывала фирма Karrier Motors в 1939–1940 годах. В качестве базы использовалось шасси артиллерийского тягача Karrier KT4, выпускавшегося для индийской армии.

Броневик Humber Mk I имел сварные корпус и башню, аналогичные по форме корпусу и башне броневедомобиля Guy Mk IA. Место водителя размещалось в передней части корпуса в бронированной рубке со смотровыми щелями. Толщина броневых листов составляла 8–14 мм. На машине устанавливался шестицилиндровый карбюраторный рядный двигатель Rootes, жидкостного охлаждения, мощностью 90 л. с. при 3200 об./мин. Рабочий объем двигателя составлял 4086 см³. В механическую трансмиссию броневика входило сцепление сухого трения, четырехскоростная коробка передач, двухскоростная раздаточная коробка и гидравлические тормоза. Колесная формула — 4 × 4, размер шин — 10,50-20", подвеска на листовых полуэллиптических рессорах. Двигатель, трансмиссия и ходовая часть позволяли броневедомобилю массой 6,85 т развивать скорость по шоссе





72 км/ч. Запас хода достигал 400 км. Экипаж броневика состоял из трех человек. На всех бронеавтомобилях устанавливалась радиостанция № 19. Всего было изготовлено около 300 бронемашин модификации Mk I.

Модификации

Модификация Mk IAA представляла собой зенитный вариант бронеавтомобиля с башней от ЗСУ на базе танка Mk VIB. Вооружение машины состояло из четырех пулеметов Besa калибра 7,92 мм.

Вариант Mk II получил корпус улучшенной формы, а боевая масса возросла до 7,1 т.

Mk AOP представлял собой артиллерийский наблюдательный пункт. Его вооружение состояло из двух пулеметов Besa калибра 7,92 мм.

Бронемашина модификации Mk III получила трехместную башню новой конструкции. Экипаж увеличился до четырех человек. Эта модель стала промежуточной на пути к самой массовой модификации «Хамбера», выпущенной тиражом свыше 2 тысяч – Mk IV. Последняя действительно представляла собой «Хамбер» Mk III, но вооруженный американской 37-мм пушкой M6 и спаренным 7,92-мм пулеметом Besa в башне. Боекомплект состоял из 71 артвыстрела и 2475 патронов калибра 7,92 мм. Боевая масса достигла 7,25 т.

Боевое применение

Бронеавтомобили «Хамбер» различных модификаций использовали на всех театрах боевых действий Второй мировой войны. С конца 1941 года машины этого типа воевали в Северной Африке в составе 11-го гусарского полка (11th Hussars), 2-й новозеландской дивизии и других частей. Небольшое количество «Хамберов» привлекалось для несения патрульной службы на коммуникациях в Иране, по которым шла доставка грузов в СССР.

Из приведенных тактико-технических характеристик бронеавтомобилей «Хамбер» видно, что по боевой массе, бронированию и вооружению он больше соответствует не БА-64, а опытному предвоенному ЛБ-62. Последнее обстоятельство позволяет отнести ЛБ-62 к категории колесных танков. Стоит только сожалеть, что производство этой боевой машины, от которой на поле боя было бы гораздо больше пользы, чем от БА-64, так и не было развернуто.

В общей сложности с 1941 по 1945 год было изготовлено 3652 средних бронеавтомобиля «Хамбер» всех модификаций.



★ Бронеавтомобиль Guy Mk I.



★ Бронеавтомобиль Humber Mk II.

В боевых действиях в Италии и Северо-Западной Европе применялись главным образом машины модификации Mk IV. Они состояли на вооружении разведывательных полков пехотных дивизий. 50 броневиков «Хамбер» Mk I имелось в индийской армии в Собственном Его Величества короля Георга V 19-м уланском полку (19th King George V's Own Lancers).

После Второй мировой войны «Хамберы» недолго находились на вооружении английской армии, уступив свое место бронеавтомобилям новых типов. В армиях других стран (Бирмы, Цейлона, Кипра, Мексики и др.) их эксплуатировали значительно дольше. В 1961 году несколько бронемашин этого типа было в португальских войсках, дислоцировавшихся в Гоа – португальской колонии в Индии.



В следующем выпуске



Ваш журнал

- БРОНИРОВАННАЯ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНО-ДОЗОРНАЯ МАШИНА БРАМ-2
- СЛУГА ДВУХ ГОСПОД



Ваша масштабная модель
БРАМ-2

