

# РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК

4

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



## БА-3 КРАСНАЯ АРМИЯ, 1930 Г.

- СОЗДАНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ В СССР
- БА-3 И БА-6 НА ХАЛХИН-ГОДЕ
- ПЕРВЫЕ БРОНЕМАШИНЫ XX ВЕКА

РЕНДИЦИНАУЧНАЯ ЦЕНТР 279 РУБ.



9 772073 543005



# СОДЕРЖАНИЕ

## Россия

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

### УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Джи ФаббрИ Эдишнс»  
Адрес издателя и редакции:  
129147, г. Москва, Воронцовская ул., д. 356,  
стр. 2, оф. 215  
тез./факс: (495) 911-61-08.  
e-mail: fabbri@primaeditore.com  
Главный редактор: Мартин Медрано

## УКРАИНА

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

### УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Джи ФаббрИ Едишнс»  
Адрес издателя и редакции:  
01030, г. Киев,  
ул. Б. Хмельницкого 30/10, оф. 21  
тез./факс: (044) 239-73-04  
e-mail: dane@primaeditore.com  
Адрес для писем:  
01054, г. Киев, з/я 84  
Главный редактор:  
Андрей Сапожников

## КАЗАХСТАН

### Распространение:

ЗАО «Бурда Алатау Пресс», Алматы;  
тел.: (3272) 79-24-37.  
Импортер и дистрибутор в РБ  
УП «РЭМ-ИНФО», 220037, Республика  
Беларусь, г. Минск, переулок Козлова, д. 7г.

### Отпечатано на типографии:

«Юнивест Принт»  
01054, г. Киев, ул. Дмитриевская, 446  
Тираж: 8000 экз.  
© 2009 GE Fabbri Ltd.

Текст: М. Князев  
Макет: Паскаль Казнов

Фотографии: Юрий М. Князев  
Иллюстрации на стр. 5-9: Альберт Аксенов  
Чертежи на стр. 5-9: Б. Панченко

### ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

4-7

### СОЗДАНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ

### КОНСТРУКЦИЯ

8-9

### БРОНЕВИКИ БА-3 И БА-БМ

### БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

10-11

### СРЕДНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ В БОЮ

### ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

12-15

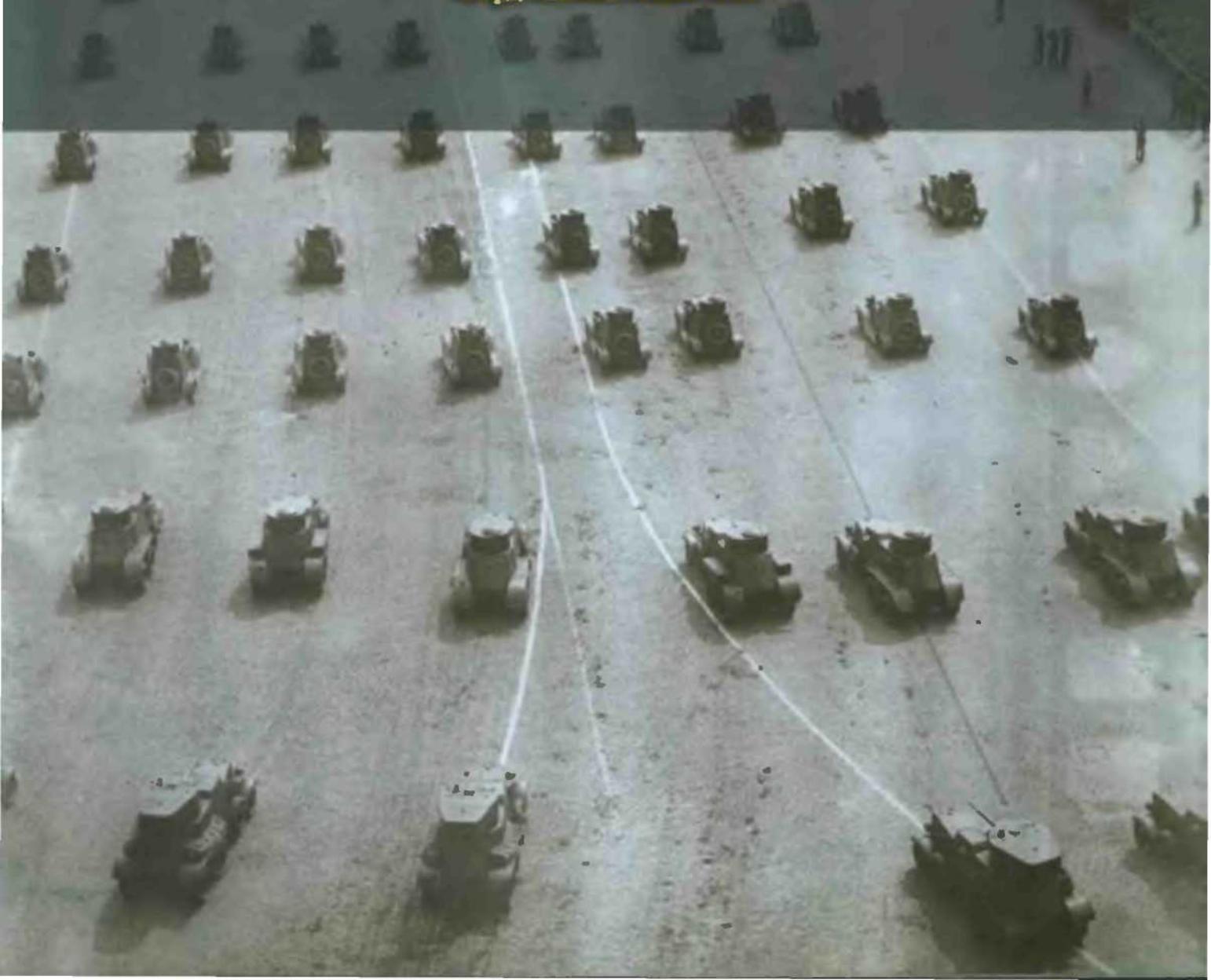
### ПЕРВЫЕ БРОНЕМАШИНЫ





**Н**а вооружении Красной армии бронеавтомобили появлялись гораздо раньше танков. Однако в середине 1920-х годов их создание сдерживалось отсутствием в СССР развитой автомобильной промышленности и, как следствие, недостатком шасси для бронировки. Дело в том, что для бронеавтомобилестроения того периода было характерным создание броневых машин на базе автомобилей, предназначенных для народного хозяйства, что привязывало их к дорогам. Производство же в широких масштабах специальных шасси для последующего бронирования считалось в то время нерентабельным. Именно исходя из этих принципов в СССР в период 1932 – 1935 годов было создано семейство средних бронеавтомобилей с использованием шасси грузовых автомобилей «Форд-Тимken» и ГАЗ-AAA.

«Форд-Тимкен» и ГАЗ-AAA.





# СОЗДАНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ

Работы по созданию бронеавтомобилей на трехосном шасси начались в СССР в начале 1930-х годов. При этом конструкторы в основном рассчитывали на шасси американского коммерческого грузовика «Форд-Тимкен», который стал поступать в Советский Союз в 1931 году.

**В** конце года к «четверточной» сборке этих автомашин приступил завод «Гудок Октябрь» в Канавине, близ Нижнего Новгорода. Осенью того же года на рембазе №2 НКО в Москве на это шасси установили бронекорпус бронеавтомобиля БА-27. Вслед за первым последовали еще несколько броневиков, получивших обозначение БА-27М. Одновременно с этим на Ижорском заводе с использованием того же шасси было выпущено 15 бронеавтомобилей Д-13, разработанных по проекту Н.И.Дыренкова. Однако ни та, ни другая машина по своим тактико-техническим характеристикам не удовлетворяли военных. Армии требовался средний пушечный бронеавтомобиль с резервом для модернизации на перспективу.

★ Бронеавтомобили ЗИС и БАИ 45-го механизированного корпуса перед парадом по случаю окончания Большой Киевской операции. Украинский военный округ, сентябрь 1935 года.



В 1933 году на машине испытывалась 37-мм динамо-реактивная пушка «К» (безоткатная пушка системы А.В.Курчевского) с начальной скоростью снаряда 560 м/с. Орудие размещалось в штатной башне БАИ. Для этого в броне башни спереди и сзади были проделаны отверстия с броневыми щитками. Такая конструкция обусловила очень маленький угол наведения пушки в вертикальной плоскости: от  $-3^{\circ}40'$  до  $+1^{\circ}45'$ . Боекомплект орудия состоял из 20 выстрелов. При стрельбе использовался танковый телескопический прицел. Дальность действительной стрельбы составляла 2 км.

Броневтомобиль БА-3 во время испытаний на НИБТПолигоне. 1934 год.



## Ижорский броневтомобиль

В 1932 году на Ижорском заводе под руководством инженера А.Д.Кузьмина разработали броневтомобиль БАИ (И – ижорский). При его создании использовалось трехосное шасси «Форд-Тимкен». Корпус броневика выполнялся полностью сварным, что было передовым для того времени. По бортам корпуса и в его кормовой части имелись двери для посадки экипажа. В цилиндрической сварной башне оригинальной конструкции устанавливались

37-мм танковая пушка ПС-1 (боекомплект 34 артвыстрела) и отдельно от нее пулемет ДТ в шаровой установке. Второй пулемет ДТ размещался в лобовом листе корпуса справа от водителя. За счет переменной высоты крыши корпуса (подбашенный лист располагался заметно ниже крыши водительской кабинки) удалось существенно снизить общую высоту боевой машины.

При создании броневтомобиля использовалось трехосное шасси «Форд-Тимкен»

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

В опытном порядке на БАИ была установлена радиостанция 71-ТК-1 с поручневой антенной, смонтированной по периметру корпуса.

На броневиках этого типа отрабатывалось и приспособление для движения по железнодорожному полотну. Переход на железнодорожный ход осуществлялся с помощью установки стальных колес с ребордами на переднюю и заднюю оси машины.

## Модель БА-3

В 1933–1934 годах была изготовлена небольшая серия броневтомобилей БАИ – 90 машин.

В 1934 году Ижорский завод выпустил усовершенствованную модель – БА-3. Корпус БАИ при этом подвергся незначительным изменениям: на 50 мм была увеличена корма, в моторном отделении появились окна для выхода воздуха, была укорочена подножка и на задних крыльях предусмотрены крепления для ведущих гусеничных цепей. Крепление корпуса на шасси автомобиля «Форд-Тимкен» осуществлялось с помощью 10 кронштейнов, которые через резиновые прокладки привертывались болтами к лонжеронам шасси.

Главным же отличием новой машины стала башня с вооружением. БА-3 получил башню от танка Т-26 с уменьшением толщины брони до 8 мм (по альбому «Броневоини» НИБТ Полигон ГБТУ КА 1944 года). Согласно «Временному краткому описанию броневтомобиля БА-3», составленному тем же полигоном в октябре 1934 года, машина с броней 9 мм и со штатной спаренной установкой вооружения – 45-мм пушкой 20К обр. 1932 г. (боекомплект 60 артвыстрелов) и пулеметом ДТ. Внешний боекомплект размещался частично в башне, а частично в корпусе броневтомобиля. В нише башни располагались два сотовых стеллажа на 40 снарядов, вдоль бортовых стенок башни имелись гнезда на 12 снарядов (по 6 на сторону) и вдоль стенок бронекорпуса в боевом отделении еще 8 гнезд (по 4 на сторону). В четырех стеллажах в башне и корпусе размещались 53 магазина для пулеметов ДТ. Каждая гусеница массой 71 кг состояла из 25 звеньев (плин) размером 80x35 мм.





# ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ



Экипаж бронеавтомобиля БА-3 под командованием сержанта П.М.Андреева демонстрирует демонтированные гусеницы на автомобиле. Сентябрь 1942 года

В июне 1934 года бронеавтомобиль БА-3 с корпусом из неброневой стали проходил испытания на НИБТПолигоне УММ РККА в подмосковной Кубинке. В ходе испытаний 5,82-тонная машина развила по асфальтированному шоссе скорость 70 км/ч, по сухой же проселочной дороге максимальная скорость не превышала 35 км/ч. Двигатель при этом сильно перегревался, поэтому было рекомендовано улучшить систему охлаждения. Требовала усиления и передняя подвеска. В остальном серьезных недостатков замечено не было, требовалось внести лишь ряд мелких изменений в компоновку внутренних агрегатов. Как следует из заключения комиссии, «бронеавтомобиль показал хорошие качества,

Для увеличения проходимости впервые в советском бронеавтомобилестроении на задние скаты БА-3 надевались вездеходные гусеницы, известные под иностранным названием «Оверолл».

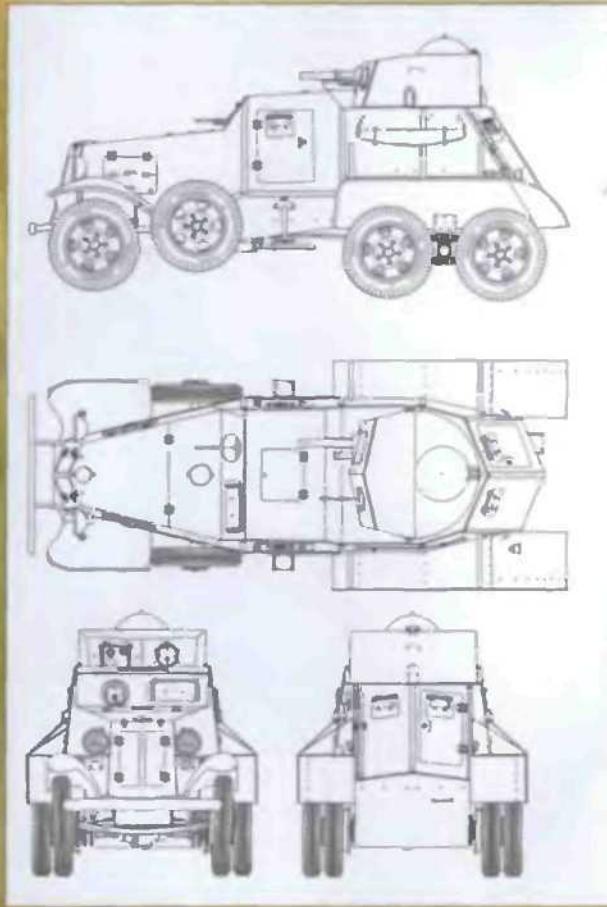
## БА-6

С 1936 по 1938 год Ижорский завод выпустил 306 бронеавтомобилей БА-6. Было изгиповано и небольшое количество бронетехники этого типа в варианте БА-6 хд. При переключении с обычного по железнодорожный ход на передний и задний ход машины вместо пневматиков устанавливались железнодорожные скаты специальной конструкции. Рулевое управление блокировалось. При массе 5,9 т БА-6 хд развивал по железнодорожной дороге скорость до 55 км/ч. При движении по обычным дорогам два ската размещались по бортикам машины на местах запасных колес, а два укладывались на крыше башни, придавая бронеавтомобилю специфический вид.

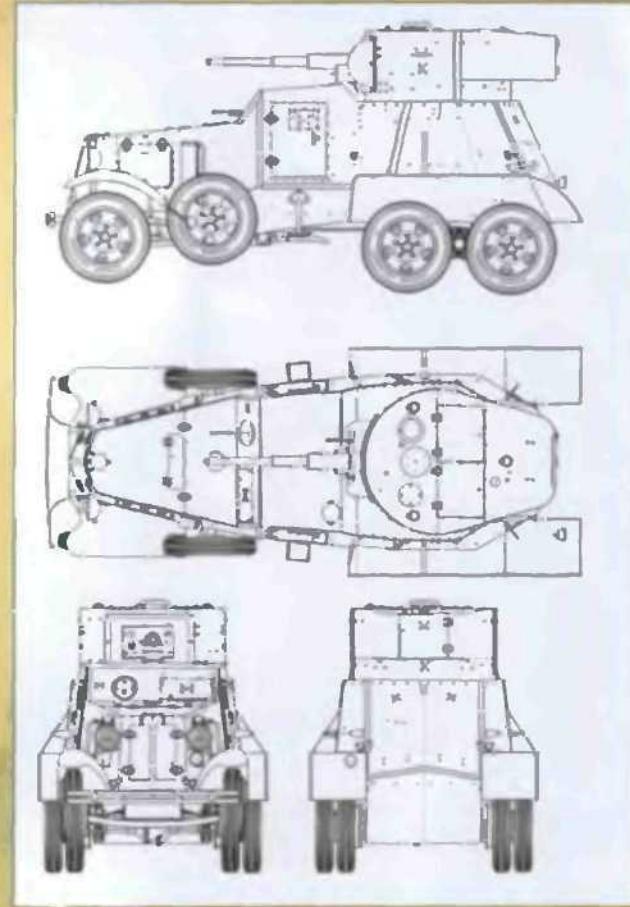
## БА-3 и БА-6

К 1935 году на ГАЗе была освоен выпуск отечественного трехосного автомобиля ГАЗ-ААА, на базе которого Ижорский завод быстро разработал новый броневик БА-3. По корпусу, башне, вооружению, размещению боекомплекта, узлов и агрегатов эта машина принципиально от своего предшественника БА-3 не отличалась. Внешне ее можно было определить по увеличенной до 1940 мм (у БА-3 – 1905 мм) ширине колеи и отсутствию задней двери, задних смотровых лючков и подножки в кор-

мовой части корпуса. На этом броневике впервые применяли пулеметные щиты ГК, заполненные губчатой резиной. Благодаря более строгой весовой дисциплине, а также облегченному шасси ГАЗ-ААА, по сравнению с «Форд-Таунли», масса бронеавтомобиля удалось уменьшить до 5,12 т при сохранении прочих тактико-технических параметров. В отличие от БА-3, на БА-6 устанавливался отечественный карбюраторный двигатель ГАЗ-АА мощностью 40 л.с. при 2200 об/мин.



БА-3



БА-6

необходимые для боевой машины и вполне пригоден для оснащения РККА».

Производство БА-3 было налажено на Ижорском заводе и Выксинском заводе дробильно-размольного оборудования, которые в 1934–1935 годах изготовили 168 бронемашин этого типа.

В декабре 1934 года КБ завода №1 МОЖЕРЕЗ под руководством Н.Г.Орлова спроектировало железнодорожный вариант бронеавтомобиля – БА-3 жд. Эта машина была испытана в начале лета 1935 года, но, несмотря на успеш-

ное завершение испытаний, серийно не выпускалась – Выксинский завод ДРО не смог взяться за производство БА-3 жд, поскольку был перегружен заказами.

В 1936 году на опытном образце БА-3 вместо штатной 45-мм пушки был установлен 12,7-мм крупнокалиберный пулемет ДК. Для ведения прицельной стрельбы из спаренной установки пулеметов ДК и ДТ использовался прицел ПЯ. Углы вертикального изведения составляли от  $-12^{\circ}$  до  $+23^{\circ}$ . Боекомплект состоял из 1750 патронов калибра 12,7 мм и 2079 патронов калибра 7,62 мм.





# КОНСТРУКЦИЯ



## ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОВИЛЯ БА-6

БОЕВАЯ МАССА, т: 5,12.

ЭКИПАЖ, ЧЕЛ.: 4.

ГАБАРИТЫ, мм: длина - 4795, ширина - 2070, высота - 2360, база - 3340, горизонтальный просвет - 244.

ВООРУЖЕНИЕ: пушка - 1-45 мм ДК обр. 1932 г., пулеметы - 2x7,62 мм ДТ обр. 1929 г.

БОЕВОЙ КОМПЛЕКТ: выстрелов - 64, патронов - 3276.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб и борт корпуса - 8, корни - 5-8, крыша и днище - 3-6, башни - 8.

ДВИГАТЕЛЬ: мотор и тип - ГАЗ-АА, моторный, бензиновый, 4-цилиндровый, рядный, жидкостного охлаждения, макс. мощность, л.с. - 40 при 2200 об/мин.

СОРТ ТОПЛИВА: бензин 2-го сорта.

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ, л: 65.

ТРАНСМИССИЯ: число передач КПП - 4+1, число передач думпактимитатора - 2, главное сцепление - однодисковое сухое, тяга тормозов - гидравлическая.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула - 6x6, размер шин - 6x22.

СКОРОСТЬ МАКС., км/ч: максимальная - 43, средняя по шоссе - 32.

ЗАПАС ХОДА, км: по массе - 197, по приезму - 120. Расход горючего на 100 км пути, л - 33.

ПРОХОДИМОСТЬ: тяжелое рельсами без погружения, штк - 1, ширину - 2,50, угол - 2,23, угол подъема, град. - 20, угол склона, град. - 15 радиус поворота, м - 4,9 (мин), 7,0 ( макс), угол обзора: 1937 г.

★ Вверху: броневик-автомобиль БА-6 экспонируется ныне в Центральном музее Вооруженных Сил в Москве, куда он был передан из музея в Кубинке. Хорошо видно отсутствие двери в кормовой части корпуса.

# БРОНЕВИКИ БА-3 И БА-6М

Броневик БА-6 существенно не отличался от своего предшественника БА-3.

В 1936 году был изготовлен опытный образец модернизированного броневика БА-6М с башней в виде усеченного конуса, с увеличенной толщиной брони до 10 мм и 50-сильным двигателем М-1. В связи с установкой конической башни и уменьшением объема боевого отделения боекомплект сократился до 50 выстрелов к пушке и 2520 патронов к пулеметам ДТ. Емкость топливных баков увеличена с 65 до 94 л. Запас хода броневиком возрос со 197 км до 250 км. За счет более рациональной компоновки, несмотря на уменьшение броневой защиты, масса броневика снизилась до 4,8 т. Максимальная скорость по шоссе возросла до 52 км/ч.

Одновременно с БА-6М на Ижорском заводе построили его облегченный вариант БА-9, вооруженный 12,7-мм пулеметом ДК вместо пушки. При этом в башне устанавливался только крупнокалиберный пулемет, 7,62-мм пулемет ДТ размещался в шаровой опоре лобового листа корпуса. Боевая масса сократилась до 4,5 т. Максимальная скорость по шоссе составляла 55 км/ч. Емкость топливных баков увеличилась до 104 л. Запас хода возрос еще больше. По указанию наркома обороны К. Е. Ворошилова в 1937 году Ижорский завод должен был изготовить 100 БА-9 для кавалерийских частей. Однако из-за отсутствия нужного количества пулеметов ДК этого сделать не удалось.

★ Так называемый «одноканальный» броневик-автомобиль БА-6, то есть оснащенный рамо-станиной 71-TK-1 с характерной поручневой антенной вокруг башни. Московский Всесоюзный конкурс, 1937 год.



# БА-3 / БА-Б

1920  
1935

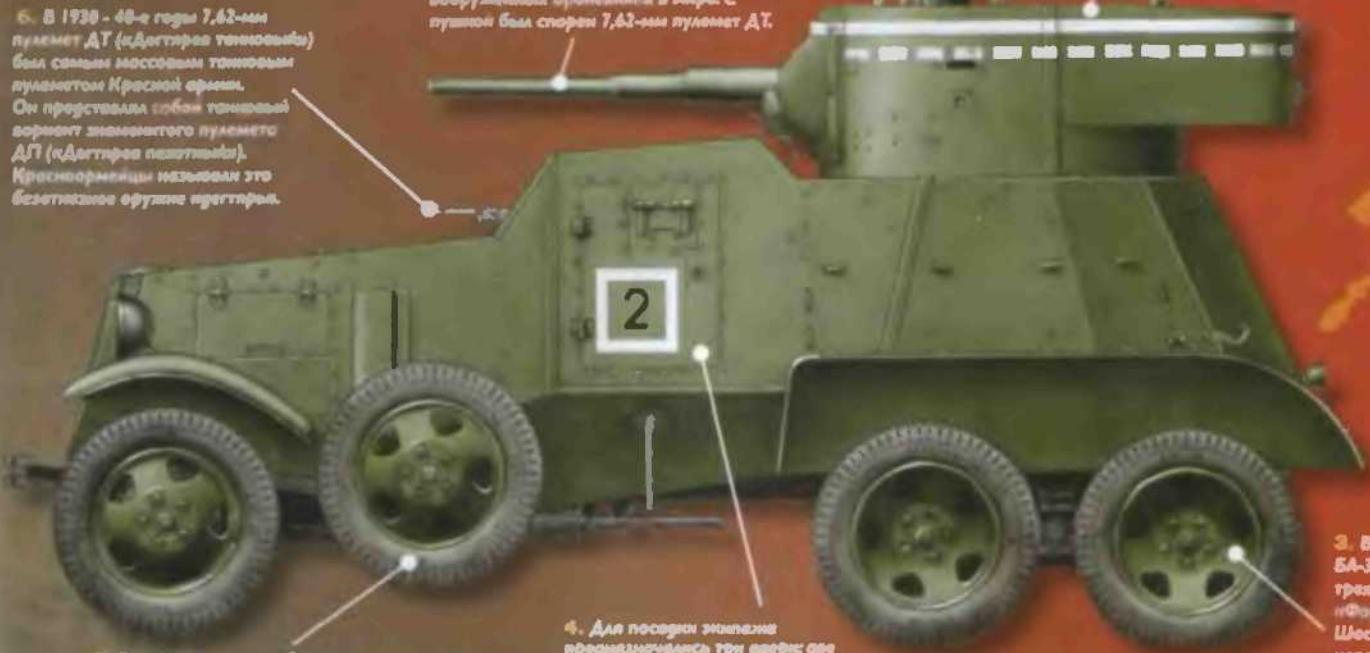


Бронеавтомобиль БА-3 в стандартной окраске и маркировке, принятой в Красной армии в 1930-е годы. Судя по маркировке, 300-я бронемашина 2-й роты 2-го батальона.

6. В 1930-40-е годы 7,62-мм пулемет ДТ («Дегтярев танковый») был самым массовым танковым пулеметом Красной армии. Он представлял собой танковый вариант знаменитого пулемета ДП («Дегтярев пехотный»). Красноармейцы называли это безоткатное оружие «пистолетом».

1. 45-мм пушка 20К образца 1932 года. Благодаря этой пушке, бронеавтомобиль БА-3 был одним из наиболее сильно вооруженных броневинков в мире. С пушкой был спарен 7,62-мм пулемет ДТ.

2. Башня бронеавтомобиля по конструкции была подобна башне легкого танка Т-26, но имела уменьшенную до 8 мм толщину брони. В корне башни имелась лежанка для демонтажа пушек.



5. Расположенные по бортам машины заносные немеса свободно вращались на своих осах, играя роль запасных тормозов на пути при преодолении бронетанковых препятствий.

4. Для посадки экипажа предназначалась три двери: две в бортах и одна в корне корпуса. В дверях имелись лючки для наблюдения, закрывавшиеся откидными крыльями.

3. В бронеавтомобилях БА-3 использовались трёхосное шасси «Форд-Тимкин». Шасси было неподвижно прикреплено к корпусу машины.

Следует отметить, что на момент создания и даже в начальный период Второй мировой войны эти бронеавтомобили были наиболее сильно вооруженными в мире. На британских и американских бронемашинах пушки 37–40-мм калибра появились только в 1942 году. Первым же действительно вооруженным немецким броневинком стала широко известная «Пумка» (1944 год). К сожалению, мощное вооружение было, по-жалуй, главным и единственным достоинством отечественных средних бронеавтомобилей 1930-х годов. К существенным недостаткам можно отнести слабое бронирование и отсут-

ствие броневинка БА-3 1-го разведывательного батальона 3-й Краснознаменной танковой дивизии. Северо-Западный фронт. Июль 1941 года.



Бронеавтомобиль БА-6 из состава 2-го отдельного автобронебатальона Ленинградского фронта. Лето 1942 года.



ствие корневого поста управления. В полной мере эти недостатки были свойственны и наиболее совершенному представителю большой пушечной серии советских броневинков БА-10. Впрочем, эти же «избогачения» страдали и все зарубежные броневинки тех лет, создававшиеся на шасси коммерческих автомобилей. С появлением полноприводных колесных бронированных машин они устарели окончательно и бесповоротно.



# СРЕДНИЕ БРОНЕАВТОМЕБИЛИ

**В**нее входили: батальон средних бронеавтомобилей, разведывательный батальон (средние и легкие бронеавтомобили) и стрелково-пулеметный батальон. Всего в бригаде имелось 80 средних и 30 легких бронеавтомобилей. Три таких бригады – 7-я, 8-я и 9-я – принимали участие в боях с японскими войсками у р.Халхин-Гол.

Практически одновременно с поступлением новых броневиков в Красную армию началась и их поставка за рубеж. Из иностранных источников можно почерпнуть сведения о про- даже в 1935 году Турции 60 бронеавтомоби- лей БА-6. Если время продажи указано верно, то речь, скорее всего, идет о машинах БА-3, поскольку выпуск БА-6 начался годом позже. Это предположение представляется автору наиболее вероятным и с точки зрения экс- плуатации. Туркам проще было обслуживать американское шасси «Форд-Тимкен», а не со- ветское ГАЗ-ААА.

С декабря 1936 года и вплоть до свертывания советской военной помощи в 1938 году в Испанию были поставлены 7 бронеавтомобиля БАИ и 80 БА-6. Одним из первых соединений республиканской армии, получившим эти боевые машины, стала 1-я бронетанковая бригада под командованием Д.Г.Павлова, принимавшая участие в тяжелых боях под Мадридом в ян- варе 1937 года.

После окончания гражданской войны некоторое количество бронеавтомобилей БА-6 состояло на вооружении испанской армии до начала 1950-х годов.

В иностранной печати приводились сведения о поставках бронеавтомобилей БА-6 в Афга-

**Бронеавтомобили БА-3 и БА-6 поступали на вооружение разведывательных подразделений танковых, кавалерийских стрелковых соединений Красной армии.**

**В 1937 году в Забайкальском военном округе был сформирован мотоброневой полк, вскоре развернутый в бригаду.**



**Бронеавтомобили БА-6 находились на вооружении в Монгольской народно-революционной армии. Укомплектованные ими бронеком-анды 6-й и 8-й монгольских кавалерийских дивизий принимали участие в вооруженном конфликте у р.Халхин-Гол весной – летом 1939 года.**

нистан и Китай. По поводу первого трудно сказать что-либо определенное. Что же касается Китая, то это маловероятно. Во всяком случае, в опубликованных в отечественной печати данных о поставках в Китай боевой техники и вооружения с 1936 по 1939 год бронеавтомобили БА-6 (как, впрочем, и бронеавтомобили вообще) не значатся.

Таким образом, в период с 1935 по 1939 год было экспортировано свыше 150 бронеавтомобилей БАИ, БА-3 и БА-6. Большинство других несло службу в частях Красной армии преимущественно на Дальнем Востоке.

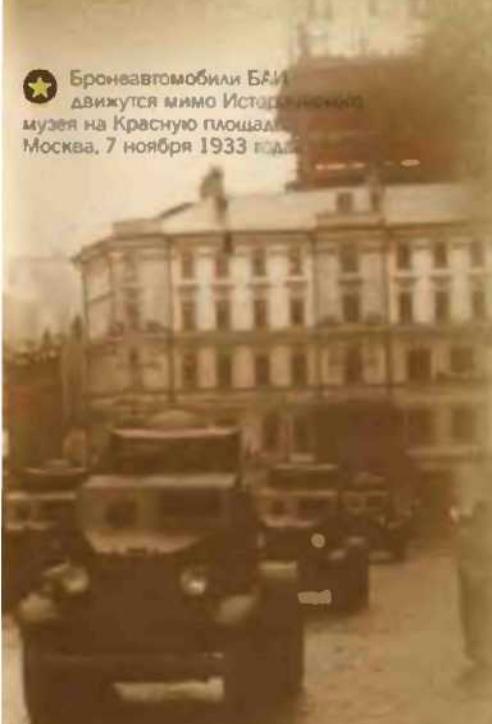
### Халхин-Гол

Так, в частности, в составе 57-го Особого кор- пуса, дислоцировавшегося на территории Мон- голии и развернутого позже в 1-ю армейскую группу, по состоянию на 1 февраля 1939 года насчитывалось 203 средних бронеавтомобиля. Примерно половина из них были БА-3 и БА-6. Уже в мае боевые машины этого типа приняли участие в первых боях с японцами в районе р.Халхин-Гол. 20 мая стрелково-пулеметный ба-



# ЛЮБИМЫ В БОЮ

Бронеавтомобили БА-1 движутся мимо Историко-технического музея на Красную площадь. Москва, 7 ноября 1933 года.



с места поддерживала стрелково-пулеметный батальон.

К 20 июля 1939 года в войсках 1-й армейской группы (не считая монгольских войск) насчитывалось 9 машин БА-3 и 62 БА-6. Общие же потери к концу боевых действий составили 8 БА-3 и 44 БА-6. В отчетах особо указывалось, что броня этих машин легко пробивается 13,2-мм японской крупнокалиберной пулей. В качестве весьма существенного недостатка отмечалось расположение бензобака под крышей кабины над головами водителя и пулеметчика (бензин шел в двигатель самотеком). При попадании пули в бак горящее топливо выливалось им на головы.

## Бронеавтомобили в Европе

Тем не менее, некоторое количество броневиков БА-3 и БА-6 приняло участие в польском походе, в войне с Финляндией, а также в Великой Отечественной войне. На 1 января 1941 года в частях Красной армии насчитывалось 77 бронеавтомобилей БА-1, 96 БА-3 и 219 БА-6. При этом большинство из них находилось в Закавказье и на Дальнем Востоке. В действующей армии эти боевые машины встречались, как минимум, вплоть до середины 1942 года.

Куда дольше эксплуатировалась эти машины в финской армии, которой они достались в качестве трофеев в 1939 и 1941 годах: один бро-

Экипаж бронеавтомобиля БА-3 уточняет боевую задачу. 1936 год.

Наиболее же массово бронеавтомобили всех типов применялись 3 июля 1939 года в ходе боев у горы Бань-Шань. О каком боевом можно судить по словам лейтенанта А.А. Мартынова, командира эскадрильи 2-й роты 247-го автоброневого батальона 7-й мотоброневой бригады, записанным сразу после боя 3 июля: «На обнажающуюся противника оставалось 150-200 м, он вил путь цепью и с фронта. При обнаружении противника я открыл огонь с засады. Выпустил четыре снаряда и поехал, когда пущину подняла, еще 12. Вижу — сперва горят две машины, впереди горят бородавка машины. У меня складывается впечатление бояния. Я для привода в боевую готовность из коббетного пулепета, но также снарядом убило водителя и пулеметчика. Мы с башенным стрелком подобрали ноги и заняли 15 минут. пока не эти артиллерийские и пулеметный огонь. Затем мы вышли и, снаряжаясь двумя различными, отошли с ними в тыл».

невик БА-3 нес службу вплоть до конца 1954 года, а 10 БА-6 эксплуатировались до конца 1956 года.

В настоящее время бронеавтомобиль БА-3 (№ 5633) сохраняется в Музее бронетанковой техники и вооружения в подмосковной Кубинке. БА-6 (№ 4382) можно увидеть на смотровой площадке Центрального музея Вооруженных Сил в Москве. Частично восстановленный (довольно примитивной имитацией являются ходовая часть и вооружение) бронеавтомобиль БА-6 находится в п. Пограничный Приморского края.





## ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

# ПЕРВЫЕ БРОНЕМАШИНЫ



Бронеавтомобиль «Аустро-Даймлер»

Бронеавтомобили, как известно, появились раньше танков. Последних еще не было и в помине, а броневики уже находились на вооружении многих армий и успешно использовались в боях.



Бронеавтомобиль «Шаррон» во время испытаний в окрестностях Санкт-Петербурга. 1906 год



Первые боеспособные бронемашины были созданы в самом начале XX века. Так, 4 апреля 1902 года английский инженер Фредерик Симмс продемонстрировал в Лондоне свой «моторный военный вагон». Эта машина стала, по существу, первым реальным бронеавтомобилем в мире. Проект его, полностью завершенный Симмсом к лету 1898 года, приобрела фирма «Виккерс, сын и Максим», которая и осуществила постройку.

Машина имела открытый сверху броневой корпус, напоминавший собой корпус военного корабля. Вместо предусмотренных проектом двух пулеметных башен установлены три пулемета, закрытых щитами. Для наблюдения за полем боя предназначался перископ. Толщина брони достигала 6 мм, что обеспечивало неплохую защиту. В качестве силовой установки использовался четырехцилиндровый двигатель «Даймлер» мощностью 16 л.с., работавший на тяжелом топливе.

Демонстрация бронеавтомобиля вызвала огромный интерес у публики, но не у военного министерства: оно отвергло идею Симмса.



## Машина Пауля Даймлера

Не менее, а по ряду конструктивных решений даже более интересная машина была построена в 1904 году в Австро-Венгрии. Речь идет о бронеавтомобиле «Австро-Даймлер» — детище технического директора одноименной фирмы Пауля Даймлера. Созданный им броневик впервые в мире (он появился на год раньше машины Накашидзе) оснащался вращающейся башней и приводом на все колеса. Башня, кроме того, имела еще и полусферическую форму! Вооружение бронемашины состояло из одного пулемета системы Максима. Для обеспечения водителю и его помощнику хорошего обзора при передвижении вне боя их сиденья могли подниматься, при этом появлялась возможность вести наблюдение через открытый люк. Во время боя для этой цели использовались смотровые щели.

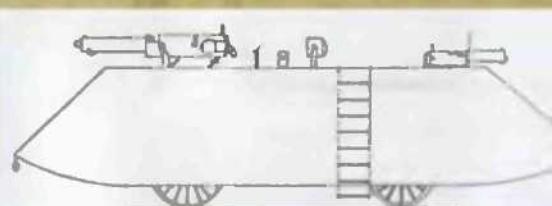
В 1906 году машину усовершенствовали: мощность двигателя довели до 40 л. с., установили лебедку, в башне появился второй пулемет. Бронеавтомобиль показывался как австро-венгерскому, так и германскому командованию, но особого интереса не вызвал. В том же году Пауль Даймлер продал его во Францию.

## Первая зенитная самоходная установка

Не остались в стороне от создания первых бронеавтомобилей и немецкие инженеры «Эрхард БАК», построенный в 1906 году, вооружался 50-мм скорострельной пушкой фирмы «Рейнметалл» и предназначался для борьбы с аэроплатами. Он стал, по существу, первой зенитной самоходной установкой. Пушка с длинной ствола в 30 калибров располагалась в частично бронированной башне и имела максимальный угол возвышения +70°. Однако горизонтальный обстрел обеспечивался только в секторе 60°. Боекомплект, состоявший из 100 выстрелов, располагался по обеим бортам машины в специальных ящиках.

Бронеавтомобиль демонстрировался в 1906 году на 7-й международной автомобильной выставке в Берлине. Спустя четыре года фирма «Эрхард» разработала аналогичную машину, предназначенную для установки 65-мм зенитной пушки и имевшую привод на все колеса.

★ Экипаж бронеавтомобиля BA-6 7-й мотобронивной бригады у своей боевой машины. Монголия, июль 1939 года.



★ Бронеавтомобиль Симмса.





## ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

# РУССКИЙ «БЛИНАИР»

За всеми европейскими работами внимательно следило русское Военное ведомство. Еще в 1899 году все русские военные атташе за рубежом получили распоряжение о сборе сведений по автомобильному делу.

П оэтому, когда в 1905 году начальник команды разведчиков при 7-м Сибирском казачьем полку подъесаул князь М.А. Накашидзе представил главнокомандующему русскими войсками на Дальнем Востоке генерал-адъютанту Линевичу доклад с предложением выписать из Парижа через его посредничество один боевой «блиндированный» автомобиль, вооруженный пулеметами, это не явилось для генерала большой неожиданностью. По выдвинутым им техническим требованиям можно сделать вывод, что он прекрасно представлял себе, каким должен быть броневой автомобиль.

После согласования условий князь Накашидзе отбыл в Варшаву, где из станции Александрово



Бронеавтомобиль имел большой клиренс, что положительно сказалось на его проходимости. По сухому грунту машина преодолевала подъемы до 25%. Переносные мостики, закрепленные в походном положении на бортах корпуса, обеспечивали преодоление траншей и раз шириной до 3 м.

★ В центре: Экипаж М.С.Корчагина у своего броневтомобиля Б.А.6 9-я мотброневая бригада, июль 1939 года

Варшавско-Венской железной дороги он должен был встретить заказанный бронеавтомобиль. В марте 1906 года бронеавтомобиль прибыл в Петербург.

Это была полностью бронированная боевая машина, вооруженная 8-мм пулеметом «Гочкис» в поворачивающейся на 360° башне (за-

пасной пулемет помещался внутри корпуса). Хромоникелевая броня надежно защищала экипаж от пуль, осколков и шрапнели. Броневые листы корпуса крепились к каркасу защелками. Спицы колес, имевших сплошные резиновые шины, закрывались бронированными колпаками.





# ДОВАННЫЙ» АВТОМОБИЛЬ

В 1906 году бронеавтомобиль прошел довольно широкий круг испытаний. Он совершил испытательный пробег по маршруту Петербург – Ораниенбаум – Венки, во время которого двигался по шоссейным и проселочным дорогам, а также по пашне. На полигоне стрелковой офицерской школы в Ораниенбауме проводились опытные стрельбы. Затем машина была передана в распоряжение штаба Красносельского лагерного сбоя и подверглась новым испытаниям. Комиссия, принимавшая испытания, признала бронеавтомобиль вполне пригодным для разведки, связи, для срыва атак кавалерии и преследования противника. Хотя комиссии и было поручено рассмотреть лишь тактическую сторону дела, она не смогла обойти молчанием и технические вопросы. Отмечалась громоздкость и малая маневренность броневика, его большая масса и низкая проходимость.

«По мнению Главного управления Генерального штаба, бронеавтомобиль князя Накашидзе, хотя и оказался не удовлетворяющим некоторым из предъявленных условий, тем не менее, по результатам испытаний на Красносельских маневрах мог быть пригоден для выполнения известных боевых задач, а потому таковой



Бронеавтомобили BA-6 и BA-10 в парадном строю. Западный фронт, 1 мая 1942 года.

желательно приобрести в военное ведомство для развития дальнейших испытаний с ним и с целью усовершенствования его технических данных».

На основании этого решения 9 января 1907 года бронеавтомобиль был, как тогда говорили, выкуплен в казну, то есть стал собственностью государства. На Путиловском заводе бронеавтомобиль был отремонтирован и модернизирован. На нем установили новую броню, до-

ставленную из Франции, исправили щиты колес, все приспособления для гулеметов сделали съемными, в броневых ставнях окон прорезали смотровые щели, а задней стенке – бойницу, восстановили наружную окраску. В таком виде бронеавтомобиль вновь подвергся испытаниям на полигоне Офицерской стрелковой школы, в ходе которых машина прошла 600 верст. Выходы были неутешительными: бронеавтомобиль мог двигаться только по шоссе хорошего качества. Маневренные качества машины также оставляли желать лучшего.

В заключение необходимо отметить, что современники, которым просто не с чем было сравнивать, вряд ли могли оценить эту машину по достоинству. Безусловно, ее технический уровень не мог превышать уровня автомобилестроения тех лет. Компоновка же бронеавтомобиля была явно новаторской и вполне совершенной даже с точки зрения сегодняшнего дня.

## Встреча со Столыпином

Встреча со стороны военных длилась проtracted duration и состояла из трех, князь М.А. Накашидзе записался на прием к тогдашнему министру внутренних дел Российской империи П.А. Столыпину на 12 августа 1906 года и прислал к нему на дачу, расположенную на Аптекарском острове в Санкт-Петербурге. Раннее сопровождение, имеющее в этот день на министра было совершенно неожиданным – его дача находилась на излуки! Впрочем, в этот раз личному русскому реформатору повезло – он еще не приехал из дачи. А вот штаб-ротмистр князь Михаил Александрович Накашидзе погиб при взрыве, не вместе с ним погибли все чертежи, планы, договоры с французской автомобильной компанией и прочие документы, относящиеся к его изобретению. Так звучало в докладной записке товарища министра внутренних дел, но вот тут-то следует дать некоторые разъяснения. Дело в том, что Накашидзе не был ни изобретателем, ни автором проекта этого бронеавтомобиля. Конструкции машины разработал известный французский изобретатель-артиллерист Гийе, сотрудничавший с фирмой «Шаррон». Из двух построенных машин сама ушла в Россию, вторую автомашину же года проектировали военному министру Франции, а сюда броневик поплыл во время маневров. По некоторым данным, броневику тогда же отправили в Марокко.

# В следующем выпуске



## РУССКИЕ ТАНКИ

выпуск

5

• ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



KV-1

БЛОКАДА ЛЕНИНГРАДА 1943 Г.

- НОВАТОРСКАЯ КОНСТРУКЦИЯ ТЯЖЕЛОГО ТАНКА KV-1
- ПРОРЫВ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА
- ИСТОРИЯ МИРОВОГО ТАНКОСТРОЕНИЯ

Ваш журнал

- НОВАТОРСКАЯ КОНСТРУКЦИЯ ТЯЖЕЛОГО ТАНКА KV-1
- ПРОРЫВ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА
- ИСТОРИЯ МИРОВОГО ТАНКОСТРОЕНИЯ

Ваша масштабная  
модель KV-1

БЛОКАДА ЛЕНИНГРАДА.  
ЯНВАРЬ 1943 ГОДА

