

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-ГОЛЕ
- ПЕРВЫЕ БРОНЕМАШИНЫ XX ВЕКА



РЕКОМЕНДОВАНАЯ ЦЕНА 279 РУБ.





СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ

Самодетальство о регистрации средства массовой информации
Федеральной службы по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций
Российской Федерации
ПИН: ФС77-35724 от 25.03.2009 г.
Учредитель и издатель:
ООО «Джи И Фаббри Эдишнз»
Адрес издателя и редакции:
125147, г. Москва, Воронцовская ул., д. 35б,
стр. 2, оф. 215
тел./факс: (495) 911-61-08,
e-mail: fabbri@primaeditore.com
Главный редактор: Мартин Медрано

УКРАИНА

Самодетальство о государственной
регистрации печатного средства массовой
информации Министерства юстиции Украины
КВ № 15043-3915Р от 25.03.2009 г.
Учредитель и издатель:
ООО «Джи И Фаббри Эдишнз»
Адрес издателя и редакции:
01030, г. Киев,
ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21
тел./факс: (044) 239-73-04
e-mail: dane@primaeditore.com
Адрес для писем:
01054, г. Киев, ул. 84
Главный редактор:
Андрей Саложников

КАЗАХСТАН

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ЗАО «Бурда Алату 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, 44б
Тираж: 8000 экз.
© 2009 GE Fabbri Ltd.

Текст: М. Князев
Макет: Паскаль Казнов

Фотографии на обложке М. Князев
Иллюстрации на стр. 6-9 Андрей Алексеев
Чертежи на стр. 6-9 С. Пашинин

● **ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА** 4-7

СОЗДАНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ

● **КОНСТРУКЦИЯ** 8-9

БРОНЕВИКИ БА-3 И БА-6М

● **БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ** 10-11

СРЕАНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ В БОЮ

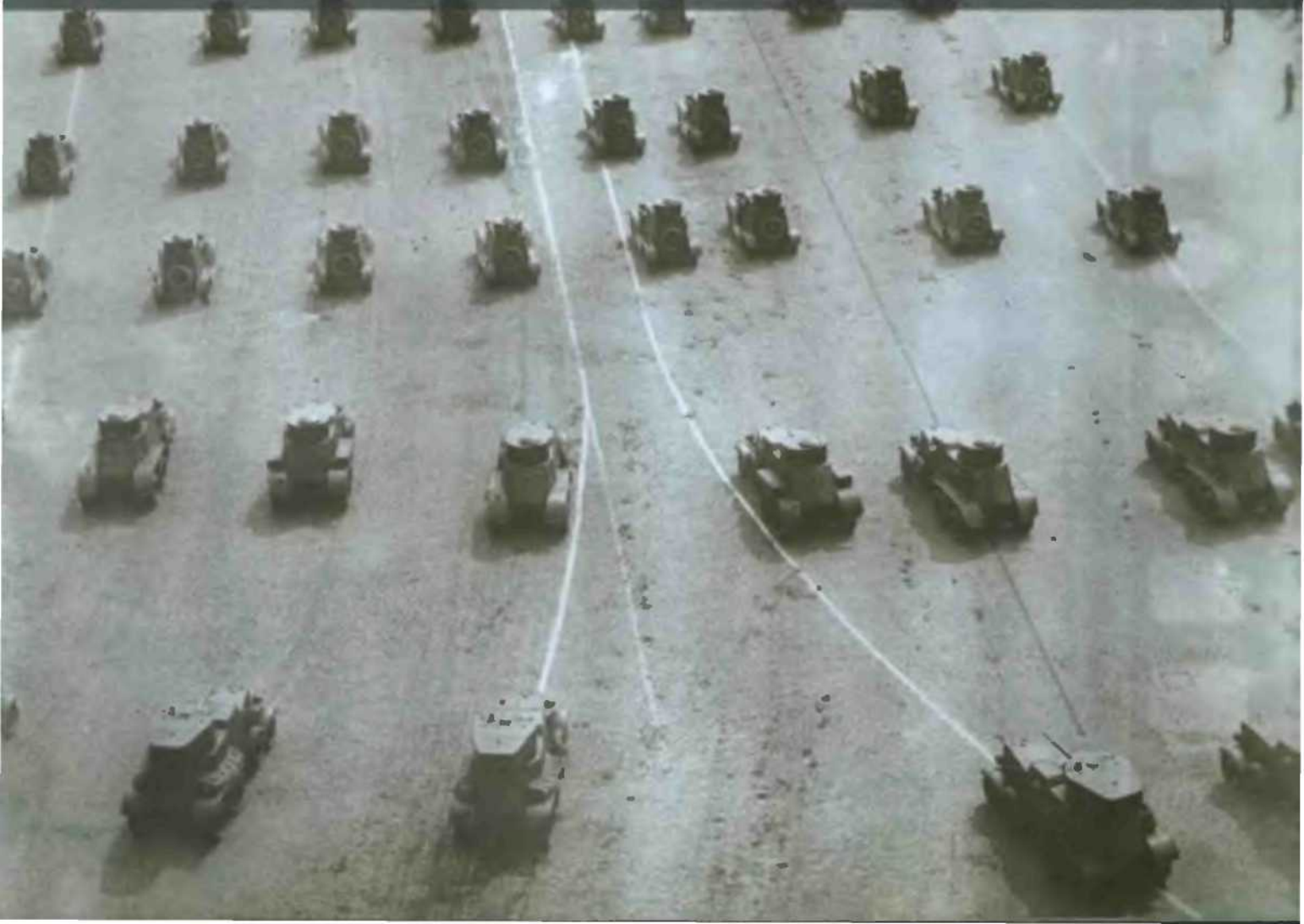
● **ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ** 12-15

ПЕРВЫЕ БРОНЕМАШИНЫ





На вооружении Красной армии бронеавтомобили появились гораздо раньше танков. Однако в середине 1920-х годов их создание сдерживалось отсутствием в СССР развитой автомобильной промышленности и, как следствие, недостатком шасси для бронирования. 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-Тимкен» и ГАЗ-ААА.





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

СОЗДАНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ

Работы по созданию броневых автомобилей 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 «квартальной» сборке этих автомашин приступил завод «Будок Октября» в Канавино, близ Нижнего Новгорода. Осенью того же года на рембазе №2 НКО в Москве на это шасси установили бронекорпус броневых автомобилей 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 броневых автомобилей 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 броневый автомобиль с резервом для модернизации на перспективу.

★ Броневые автомобили ФАИ и БАИ 45-го механизированного корпуса перед парадом по случаю окончания Больших Киевских маневров. 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.

★ Броневая автомобиль БА-3 во время испытаний на НИИТ Полигоне, 1934 год.



Ижорский броневая автомобиль

В 1932 году на Ижорском заводе под руководством инженера А.Д.Кузьмина разработали броневая автомобиль 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 кабины) удалось существенно снизить общую высоту боевой машины.

**При создании
броневая автомобиля
использовалось трехосное шасси
«Форд-Тимкен»**

Масса броневая автомобиля составляла 5 т. Толщина броневой защиты корпуса и башни колебалась в пределах от 4 до 8 мм. Максимальная скорость движения достигала 63 км/ч. Залас 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 отработывалось и приспособление для движения по железнодорожному полотну. Переход на железнодорожный ход осуществлялся с помощью установки стальных колес с ребрами на переднюю и заднюю оси машины.

Модель БА-3

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

В 1934 году Ижорский завод выпустил усовершенствованную модель – БА-3. Корпус БАИ при этом подвергся незначительным изменениям: на 50 мм была удлинена корма, в моторном отделении появились окна для выхода воздуха, была укорочена подножка и на задних крыльях предусмотрены крепления для вездеходных 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 «Бронетехника» НИИТ Полигона ГБТУ КА 1944 года). Согласно «Временному краткому описанию броневая автомобиля 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. Внутренний боекомплект размещался частично в башне, а частично в корпусе броневая автомобиля. 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 (глиц) размером 80х35 мм.





ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ



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

✪ Экипаж броневомо-
биля БА-6 из младшего
сержанта П.М. Андреева
сделает железнодорожные
банджи из автомобиль-
ных скаты. 1942 год

В июне 1934 года броневомобиль БА-3 с корпусом из неброневой стали проходил испытания на НИБТ Полигоне 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. Требовалась усиленная 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, «броневомобиль показал хорошие качества,

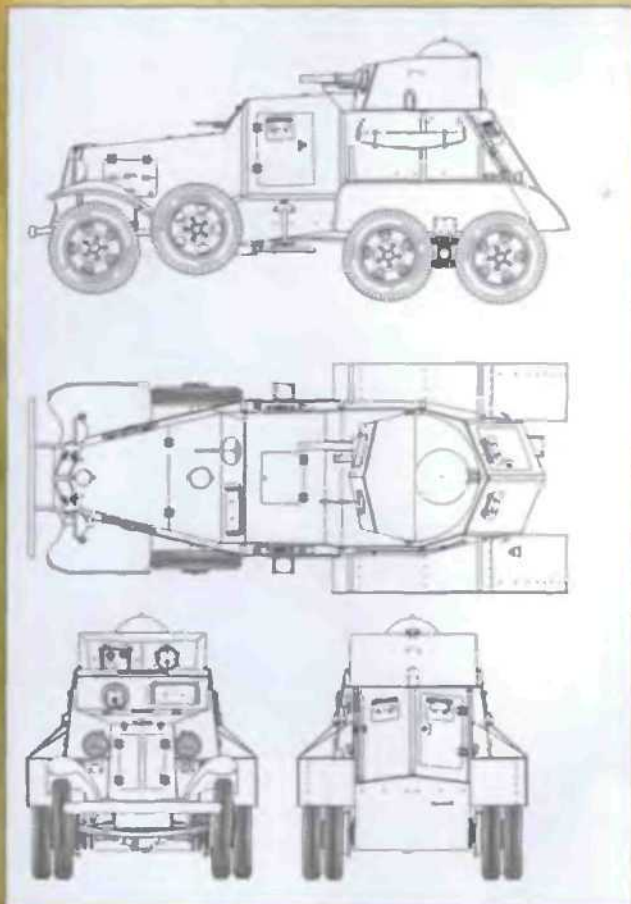
БА-6

С 1936 по 1938 год Ижорский завод выпустил 386 броневомобилей БА-6. Был изготовлен и небольшой количество броневых этого типа и планировался БА-6 жд. При перестройке с обычного на железнодорожный ход на переднем и заднем мостах машины вместо пневматиков устанавливались железнодорожные скаты специальной конструкции. Рулевое управление блокировалось. При массе 5,9 т БА-6 жд развивал на железной дороге скорость до 55 км/ч. При движении по обычным дорогам два ската размещались по бокам машины на местах запасных колес, а два укладывались на крыше башни, придавая броневомобилю специфический вид.

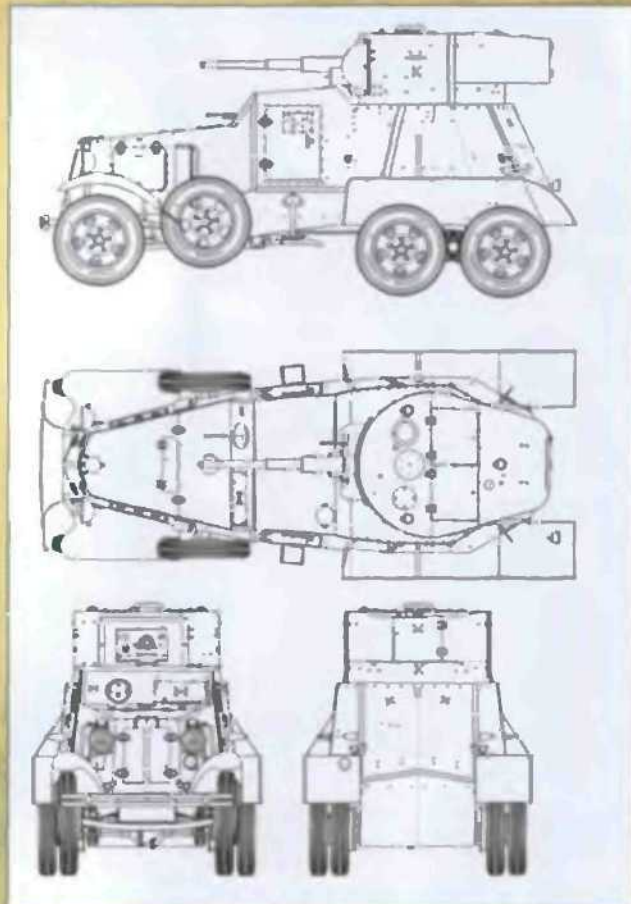
БА-3 и БА-6

К 1935 году на ГАЗе был освоен выпуск отечественного трехосного автомобиля ГАЗ-ААА, на базе которого Ижорский завод быстро разработал новый броневик БА-6. По корпусу, башне, вооружению, размещению боекомплекта, 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 подмошек в кор-

мовой части корпуса. На этом броневике впервые применяли пулестойкие шины ГК, заполненные губчатой резиной. Благодаря более строгой весовой дисциплине и также облегченному шасси ГАЗ-ААА, по сравнению с «Форд-Тизлами», масса бронезавтомобилей 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-размолочного 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 бронезавтомобиля – 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 наведения составляли от -12° до $+23^\circ$. Боекомплект состоял из 1750 патронов калибра 12,7 мм и 2079 патронов калибра 7,62 мм.





ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ БА-6

БОЕВАЯ МАССА, т: 5,12.

ЭКИПАЖ, чел: 4.

ГАБАРИТЫ, мм: длина - 4990, ширина - 2070, высота - 2360,
база - 3340, дорожный просвет - 240.

ВООРУЖЕНИЕ: пушка - 12х85 мм 20К обр.1932 г.
пулеметы - 2х7,62 мм ДТ обр.1929 г.

БОЕКОМПЛЕКТ: выстрелов - 60, патронов - 3276.

БРОНИРОВАНИЕ, мм: лоб и борт корпуса - 8, корма - 6-8,
крыша и днище - 3-6, башня - 8.

ДВИГАТЕЛЬ: марка и тип - ГАЗ-АА, карбюраторный,
4-цилиндровый, 4-тактный,
горючее - керосин, максимальная
мощность, л.с. - 40 при 2300 об/мин.

СОРТ ТОПЛИВА: бензин 3-го сорта.

**ЕМКОСТЬ
ТОПЛИВНЫХ БАКОВ, л:** 65.

ТРАНСМИССИЯ: число передач КП71 - 4 + 1,
число передач редуктора планетарного - 2,
главное сцепление - однодисковое сухое,
тип тормозов - колодочные.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула - 6х6,
размер шин - 6532.

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

ЗАПАС ХОДА, км: по шоссе - 197,
по проселку - 130.
Расход горючего на 100 км пути, л - 33.

ПРОХОДИМОСТЬ: удельное давление без нагрузки, кг/см² -
перед - 3,50, зад - 3,33, угол подъема, град. - 20,
угол крена, град. - 15 радиус поворота, м -
4,0 (задний), 7,8 (передний).

★ Вверху: Броневедомитель
БА-6 экспонируется ныне в
Центральном музее Вооруженных
Сил в Москве, куда он был переведен
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 модернизи-
рованного броневика БА-6М с
башней в виде усеченного конуса, с уве-
личенной толщиной брони до 10 мм и 50-
сильным двигателем М-1. В связи с уста-
новкой конической башни и уменьшением
объема боевого отделения боекомплект
сократили до 50 выстрелов к пушке и 2520
патронов к пулеметам ДТ. Емкость топлив-
ных баков увеличили с 65 до 94 л. Запас
хода броневедомителя вырос со 197 км
до 250 км. За счет более рациональной
конструкции, несмотря на усиление бро-
невой защиты, масса броневика снизилась
до 4,8 т. Максимальная скорость по шоссе
выросла до 52 км/ч.

Одновременно с БА-6М на Ижорском за-
воде построили его облегченный вариант
БА-9, вооруженный 12,7-мм пулеметом ДК
вместо пушки. При этом в башню устанавли-
вался только крупнокалиберный пулемет.
7,62-мм пулемет ДТ размещался в шаровой
опоре лобового листа корпуса. Боевая мас-
са сократилась до 4,5 т. Максимальная ско-
рость по шоссе составляла 55 км/ч. Емкость
топливных баков увеличилась до 104 л.
Запас хода по шоссе вырос еще больше.
По указанию наркома обороны К. Е. Воро-
шилова в 1937 году Ижорский завод дол-
жен был изготовить 100 БА-9 для кавале-
рийских частей. Однако из-за отсутствия
нужного количества пулеметов ДК этого
сделать не удалось.

★ Так называемый «пазюкный»
броневедомитель БА-6,
то есть оснащенный
радиостанцией 71-ТК-1
с характерной поручневой
антенной вокруг башни
Московский военный
герей, 1937 год.



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

БА-3 / БА-6

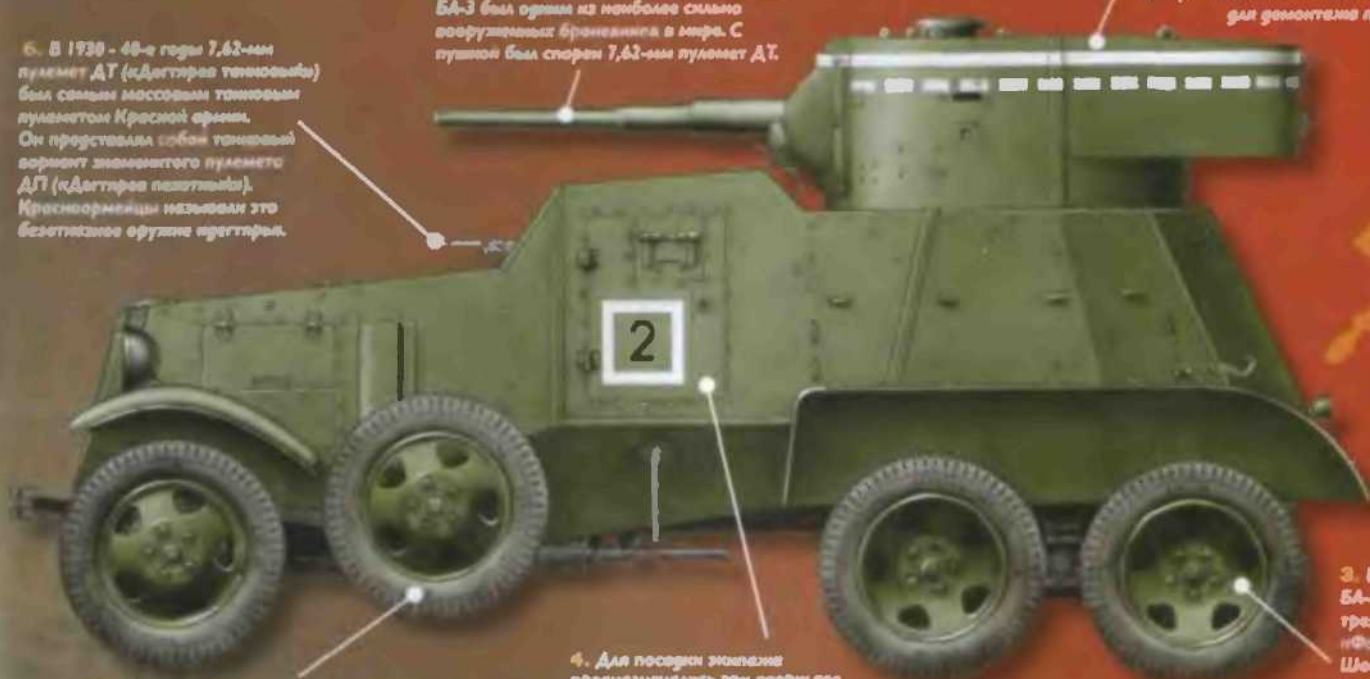
1920
1935



1. 45-мм пушка 20К образца 1932 года. Благодаря этой пушке, бронеавтомобиль БА-3 был одним из наиболее сильно вооруженных броневиков 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 увеличенную до 8 мм толщину брони. В передней башни имелся люк для демонтажа пушки.

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 пешотный»). Красноармейцы называли это безотказное оружие «дугтяря».



5. Расположенные по бортам машины заносные колеса самоходно вращались на своих осях, играя роль упорных элементов при преодолении броневиком препятствий.

4. Для посадки экипажа предназначались три двери: две в бортах и одна в корме корпуса. В дверях имелись лючки для наблюдения, закрывавшиеся откидными крышками.

3. В бронеавтомобиле БА-3 использовались треногие шасси «Форд-Тиммер». Шасси было полноприводным, ведущими были только две задние оси.

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

★ Бронеавтомобиль БА-6 1-го разведывательного батальона 1-й Краснознаменной танковой дивизии. Северо-Западный фронт, июль 1941 года.



★ Бронеавтомобиль БА-6 из состава 2-го отдельного автобронетанкового батальона Ленинградского фронта. Лето 1942 года.



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



СРЕДНИЕ БРОНЕАВТО

В нее входили: батальон средних бронезавтомобилей, разведывательный батальон (средние и легкие бронезавтомобили) и стрелково-пулеметный батальон. Всего в бригаде имелось 80 средних и 30 легких бронезавтомобилей. 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 продаже в 1935 году Турции 60 бронезавтомобилей 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 эксплуатации. Туркам проще было обслуживать американское шасси «Форд-Тимкен», а не советское ГАЗ-ААА.

С декабря 1936 года и вплоть до свертывания советской военной помощи в 1938 году в Испанию были поставлены 7 бронезавтомобилей 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 январе 1937 года.

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

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

Бронезавтомобили 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.

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 бронезавтомобили БА-6 (нак, впрочем, и бронезавтомобили вообще) не значатся.

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

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

Халхин-Гол

Так, в частности, в составе 57-го Особого корпуса, дислоцировавшегося на территории Монголии и развернутого позже в 1-ю армейскую группу, по состоянию на 1 февраля 1939 года насчитывалось 203 средних бронезавтомобилей. 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-





МОБИЛИ В БОЮ

★ Бронеавтомобили БАИ движутся мимо Исторического 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 бронеавтомобилей 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 БАИ, 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 эксплуатировались эти машины в финской армии, которой они достались в качестве трофеев в 1939 и 1941 годах: один бро-

★ Экипаж бронеавтомобиля БА-3 утешает боевую задницу. 1936 год.

Наиболее на московском бронеавтомобиле всех типов применялись 3 июля 1939 года в жестоком бою у горы Баян-Цаган. О нем можно судить по словам капитанта А.А. Мартынова, командира взвода 1-й роты 24-го автобронетанкового батальона 7-й мотобронетанковой бригады, записанным сразу после боя 3 июля: «До обороняющегося противника оставалось 150-200 м, он вел огонь справа и с фронта. При обнаружении противника в первую очередь выпустил четыре снаряда и после, когда машину подбили, еще 11. Внизу — справа горят две машины, впереди горит бронированная машина. У меня снарядом заделано башню. Я дал приказ — вести огонь из кобальта пулемета, но тут же снарядом убило заднюю и пулеметчика. Мы с башенным стрелком подобрали ноги и уехали 15 минут, пока не стих артиллерийский и пулеметный огонь. Затем мы вышли и обнаружили двух раненых, отошли с ними в тыл».

невию 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.

батальон 9-й мотобронетанковой бригады при поддержке 35 БА-6 и БА-10 атаковал маньчжурский кавалерийский отряд, перешедший монгольскую границу. В ходе боя пехота отстала и бронемашины, действуя самостоятельно, выбили маньчжурскую кавалерию с песчаных сопок и преследовали до границы, разгромив при этом штаб кавалерийского полка. При преследовании противника четыре бронемашин БА-6 застряли в песчаном грунте и были расстреляны японской артиллерией.

В боях июля — начала августа 1939 года части мотобронетанковых бригад поддерживали пехоту, действуя в ее боевых порядках. Так, 11 июля рота из 11 бронемашин БА-6 и БА-10 огнем





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

Первые боееспособные 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 заверченный Симмсом к лету 1898 года, приобрела фирма «Виккерс, сын и Максим», которая и осуществляла постройку.

Машина имела открытый сверху броневой корпус, напоминавший собой корпус военного корабля. Вместо предусмотренных проектом двух пулеметных башен установили 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 публики, но не чуждого 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 броневом автомобиле «Аустро-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 бронемшины 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.

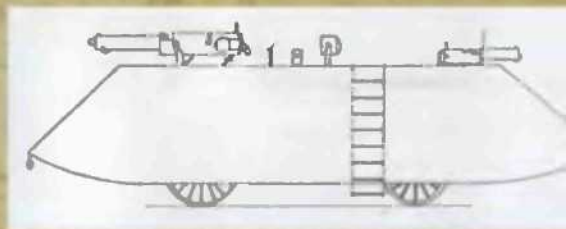
В 1906 году машину усовершенствовали: мощность двигателя довели до 40 л. с., установили лебедку, в башне появился второй пулемет. Броневомобиль показывался как австро-венгерскому, так и германскому командованию, но особого интереса не вызвал. В том же году Пауль Даймлер продал его во Францию.

Первая зенитная самоходная установка

Не остались в стороне от создания первых броневомобилей и немецкие инженеры. «Эрхард БАК», построенный в 1906 году, вооружался 50-мм скорострельной пушкой фирмы «Рейнметалл» и предназначался для борьбы с аэростатами. Он стал, по существу, первой зенитной самоходной установкой. Пушка с длиной 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 бокам бортам машины в специальных ящиках.

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



★ Броневомобиль Симмса.





РУССКИЙ «БЛИНДИР»

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.

Позтому, когда в 1905 году начальник команды разведчиков при 7-м Сибирском казачьем полку подвездул князь М.А.Накшидзе представил главнокомандующему русскими войсками на Дальнем Востоке генерал-адъютанту Линевицу доклад с предложением выпустить 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 Накшидзе отбыл в Варшаву, где на станции Александрово



Броневая автомобиль имел большой клиренс, что положительно сказывалось на его проходимости. По сухому грунту машина преодолевала подъемы до 25°. Переносные мосты, закрепленные в походном положении на бортах корпуса, обеспечивали преодоление траншей и ровов шириной до 3 м.

★ В центре: Экипаж М.С.Кочетова у своего броневомобиля БА-6 9-я мотоброневап бригада, июль, 1939 года

Варшавско-Венской железной дороги он должен был встретить заказанный бронезавтомобиль. В марте 1906 года бронезавтомобиль 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 заклепками. Спицы колес, имевших сплошные резиновые шины, закрывались бронированными колпаками.





ОВАННЫЙ» АВТОМОБИЛЬ

В 1906 году броневедомитель прошел довольно широкий круг испытаний. Он совершил испытательный пробег по маршруту Петербург — Ораниенбаум — Венки, во время которого двигался по шоссе и проселочным дорогам, а также по леду. На полигоне стрелковой офицерской школы в Ораниенбауме проводились опытные стрельбы. Затем машина была передана в распоряжение штаба Красносельского лагерного сбора и подверглась новым испытаниям. Комиссия, принимавшая испытания, признала броневедомитель вполне пригодным для разведки, связи, для срыва атак кавалерии и преследования противника. Хотя комиссия 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, броневедомитель князя Нахичевана, хотя и оказался не удовлетворяющим некоторым из предъявленных условий, тем не менее, по результатам испытаний на Красносельских маневрах мог бы быть пригоден для выполнения известных боевых задач, а потому таковой



Броневедомители БА-6 и БА-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 броневедомитель был, как тогда говорили, выкуплен в казну, то есть стал собственностью государства. На Путиловском заводе броневедомитель был отремонтирован и модернизирован. На нем установили новую броню, до-

ставленную из Франции, исправили щиты колес, все приспособления для пулеметов сделали съемными, в броневых ставнях окон прорезали смотровые щели, а задней стенке — бойницы, восстановили наружную окраску. В таком виде броневедомитель вновь подвергся испытаниям на полигоне Офицерской стрелковой школы, в ходе которых машина прошла 600 верст. Выводы были неутешительными: броневедомитель 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. Конструкция броневедомителя была явно новаторской и вполне совершенной даже с точки зрения сегодняшнего дня.

Встреча со Столыпиным

Встретив со стороны военных довольно прохладные отношения в своем отношении к князю М.А. Нахичевану, князь 12 августа 1906 года и приехал к тогдашнему министру внутренних дел Российской империи П.А. Столыпину на дачу, расположенную на Лангедоком острове в Санкт-Петербурге. Ровесник Столыпина, именно в этот день, на министра было совершено покушение — его дача взорвана из гранаты. Впрочем, в тот раз великому русскому реформатору повезло — он еще не приехал на дачу. А вот штаб-ротмистр князь Михаил Александрович Нахичеван погиб при взрыве, не вместе с ним погибли все чертежи, планы, договоры с французской автомобильной компанией и прочие документы, относящиеся к его изобретению. Так значится в докладной записке товарища министра внутренних дел, но вот тут-то следует дать некоторые разъяснения. Дело в том, что Нахичеван не был ни изобретателем, ни автором проекта этого броневедомителя. Конструкцию машины разработал оставшийся французский поваренник артиллерист Гийе, сотрудничавший с фирмой «Шарро». Из дачи построенная машина сама уехала в Россию, которую летом того же года продемонстрировала военному министру Франции, а осенью броневик испытала во время маневров. По некоторым данным, броневедомитель тогда же отправился в Марокко.

В следующем выпуске



КВ-1



Ваш журнал

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

Ваша масштабная модель КВ-1

БЛОКАДА ЛЕНИНГРАДА
ЯНВАРЬ 1943 ГОДА

