

МАКСИМ КОЛОМИЕЦ

Бронемашины Сталина 1925-1945



Война моторов

Максим Коломиец

Бронемашины Сталина 1925-1945

«Яуза»

2010

Коломиец М. В.

Бронемашины Сталина 1925-1945 / М. В. Коломиец — «Яуза», 2010 — (Война моторов)

Прежде чем танк стал главным символом военной мощи, Советский Союз уже состоялся как великая броневая держава – с 1927 по 1945 г. в СССР было произведено более 15 тысяч легких и средних бронемашин различных типов. Их «золотым веком» стали 30-е годы – советские броневые автомобили особенно отличились в Испании и на Халхин-Голе, где действовали не хуже, а порой и лучше танков. Однако катастрофическое начало Великой Отечественной перечеркнуло все прежние победы – большая часть бронемашин Красной Армии была потеряна в первые же месяцы войны, после чего практически все конструкторские работы были свернуты, а в производстве оставался лишь легкий БА-64. Почему «золотой век» броневых автомобилей оказался так недолог? Отчего после войны их выпуск в СССР был окончательно прекращен, хотя во многих армиях боевые машины этого класса служат до сих пор? Следует ли считать броневые автомобили «тупиковой ветвью» в развитии бронетехники – или отказ от них стал серьезной ошибкой? В данной книге вы найдете ответы на все эти вопросы.

© Коломиец М. В., 2010

© Яуза, 2010

Содержание

Пролог	5
Глава I	7
Первый советский	7
Бронеавтомобили Дыренкова	20
Проекты КБ ОГПУ	29
Конец ознакомительного фрагмента.	33

Максим Викторович Коломиец

Бронемашины Сталина 1925–1945

Пролог

К сожалению, среди обилия литературы о бронетанковой технике, появившейся в нашей стране в последнее время, бронеавтомобилям почти не уделяют внимания. Это и понятно – появившись на полях сражений раньше танков, броневики вскоре были вытеснены на второй план своими младшими братьями.

В нашей стране броневые автомобили появились летом – осенью 1914 года, и в первых же боях новое оружие доказало «свою нужность и полезность на поле боя». В результате в годы Первой Мировой войны Русская Армия имела в своем распоряжении несколько сотен различных бронемашин, которые с большим успехом использовались в боях. Часть этих машин была изготовлена на отечественных предприятиях, а часть заказывалась в Англии, причем по русским проектам. Не будет преувеличением сказать, что к 1917 году броневое дело в России и по качеству машин, и по тактике их боевого применения опережало все остальные воюющие страны.

После октябрьского переворота 1917 года и развала армии прекратились и все работы по формированию бронечастей и снабжению их техникой. Но уже 31 января 1918 года распоряжением Совета Народных Комиссаров РСФСР создается Центробронь – Центральный совет броневых частей, который активно начал работу по учету оставшегося от Русской Армии броневого имущества и формированию броневых частей.

Начиная с марта 1918 года броневые автомобили начинают активно использоваться в боях Гражданской войны, вспыхнувшей на территории бывшей Российской империи. Красная Армия чаще всего использовала броневики в составе различных бронеотрядов, состав которых был самым разнообразным. 13 ноября 1918 года Революционно-Военный совет РСФСР утвердил штат автобронепотряда, состоящего из четырех бронемашин, 11 легковых, грузовых и специальных машин и четырех мотоциклов. Кроме того, еще весной 1918 года Центробронь заключила договор с Ижорским и Путиловским заводами на изготовление бронеавтомобилей «Фиат» и «Остин», заказ на бронировку которых был выдан Главным военно-техническим управлением еще в 1916 году. В результате к весне 1919 года автоброневые части Красной Армии активно использовались в боях, действуя довольно эффективно – маневренный характер Гражданской войны и отсутствие сплошной линии фронта способствовали этому.

К моменту окончания боев на европейской территории Красная Армия имела в своем составе более 400 броневых машин (учитывая трофейные). Правда, состояние их оставляло желать лучшего – броневики были сильно изношены, к ним не хватало запасных частей. Поэтому в последующие годы их количество сильно сократилось – часть разбронировали, часть разобрали на запчасти. Проектирование новых образцов бронеавтомобилей тормозилось отсутствием шасси – автомобильная промышленность в СССР тогда отсутствовала. И лишь с началом производства грузовиков АМО-Ф-15 в Советском Союзе возобновились работы по проектированию и изготовлению броневых автомобилей. Правда, «танковый бум», начавшийся в СССР в начале 1930-х годов, вновь отодвинул броню на колесах на второй план.

Между тем с 1928 по 1946 год в нашей стране изготовили более 16000 бронемашин, которые активно использовались в боевых действиях вплоть до конца Второй Мировой войны. Особенностью всех этих броневиков являлось то, что они производились на базе обычных серийных автомобилей с колесной формулой 4×2, 4×4 и 6×4. Никаких специальных шасси

для броневикув у нас в стране не производилось. Тем не менее, по мнению автора, советские конструкторы сумели создать довольно удачные образцы, особенно в средних бронемашинах.

Данная книга, посвященная истории советского броневеомобиля, является попыткой закрыть информационный вакуум, существующий в данном вопросе. Она рассказывает о бронемашинах постройки до 1946 года, причем рассматривается история их создания, производство, модификации и опытные образцы, а также организация подразделений броневых автомобилей в Красной Армии, их боевое применение и использование в армиях других стран. При этом довольно большой объем посвящен действиям советских бронемашин на реке Халхин-гол, так как эта кампания являлась пиком их боевой карьеры, и здесь броневики играли равную с танками роль в разгроме японских войск.

При подготовке данной работы использовалось большое количество архивных документов, многие из которых публикуются впервые. При описании конструкций бронемашин и их тактико-технических характеристик автором использовались отчеты по испытаниям. При цитировании каких-либо документов их стиль и орфография оставлены без изменений.

Автор выражает благодарность за помощь в подготовке данной книги своему другу Михаилу Макарову за предоставленные материалы по организации автоброневых частей, а также Кириллу Кудряшову и Ларисе Бурим.

Ваши предложения, пожелания и замечания присылайте по адресу: 121096, Москва, а/я 11 или на E-mail: magazine@front.ru

Глава I БОЛЬШАЯ ПУШЕЧНАЯ СЕРИЯ

Первый советский

К моменту окончания Гражданской войны в России (октябрь 1922 года) бронесилы Красной Армии имели более 300 броневых автомобилей 22 различных марок, изготовленных либо в период Первой мировой, либо в 1918–1920 годах на различных заводах центра и юга России. Большинство этих машин сильно износилось, а отсутствие запчастей весьма затрудняло их ремонт. Поэтому в последующие два года число бронеавтомобилей в Красной Армии сократилось – одни из них разбронировали, другие разобрали на запчасти.

Первую попытку обновить этот устаревший парк предпринял в 1925 году отдел мехтяги артиллерийского управления (АУ) Красной Армии¹, который предложил для изготовления новых бронемашин закупить в Германии шасси грузовиков «Даймлер» 2С и «Крупп». Но это предложение было отклонено Главным штабом Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА).



¹ Существовавшее до этого Управление броневых сил Красной Армии в 1922 году было ликвидировано, и его функции передали отделу механической тяги артиллерийского управления.

Опытный образец броневедомобиля БА-27 в цеху завода АМО. Москва, март 1928 года (АСКМ).

С началом производства в Москве отечественных 1.5-тонных грузовиков АМО Ф15 конструкторское бюро Главного управления военной промышленности (ГУВП) получает от артиллерийского управления РККА задание на разработку боевой машины на шасси АМО. Проект, именовавшийся в документах «броневедомобиль АМО Ф15 ГУВП», был готов к 1926 году, и представлял собой 2-тонную машину с 4–8 мм броней, вооружением – 6.5-мм спаренный пулемет Федорова – во вращающейся башне и экипажем из двух человек. Однако этот броневик остался на бумаге – по целому ряду причин он не понравился военным.

В начале 1927 года проектирование новой броневой машины на шасси АМО поручили постоянному члену артиллерийского комитета (арткома) АУ РККА А. Рожкову². В самом начале работы стало ясно, что при установке бронекорпуса на шасси в конструкцию последнего необходимо внести ряд изменений. Поэтому Рожков обратился за помощью к конструкторам АМО³. Здесь под руководством инженеров Б. Строканова и Е. Вазинского спроектировали шасси АМО Ф15 СП (специальное). Летом того же года его изготовили и испытали в окрестностях Москвы. От обычного шасси СП отличалось большим углом наклона рулевой колонки, переделанными передними педалями управления, измененными рычагами коробки перемены передач и тормоза и установкой заднего поста управления.

Осенью после того как Рожков закончил детальную разработку чертежей броневедомобиля, их передали в главное конструкторское бюро оружейного объединения. Здесь группа инженеров под руководством В. Заславского доработала проект, после чего чертежи машины, которая в документах уже значилась как Б-27, направили на Ижорский завод для изготовления бронекорпуса.

² Следует отметить, что во всех публикациях по БА-27 авторами проекта этой машины называют Строканова, Вазинского и членов КБ оружейного объединения. Однако изучение архивных материалов говорит о том, что автором проекта первой советской бронемшины был А. Рожков; Строканов и Вазинский дорабатывали по его указаниям шасси АМО, а КБ оружейного объединения готовило чертежи для серийного производства. Что касается Рожкова, то биографических сведений о нем автору пока обнаружить не удалось. Известно только, что уже в 1919 году он работал в управлении броневых сил Красной Армии, а в 1931 году спроектировал броневики «Форд-А» и ФАИ.

³ АМО – Автомобильное Московское общество (ныне Московский автомобильный завод имени И.А. Лихачева).



Испытание опытного образца бронеавтомобиля БА-27. Москва, март 1928 года (АСКМ).

В начале 1928 года корпус доставили из Ленинграда на завод АМО в Москву, где под руководством Рожкова, Строганова и Важинского началась сборка бронеавтомобиля. Ее закончили в марте, после чего Б-27 поступил на испытания.

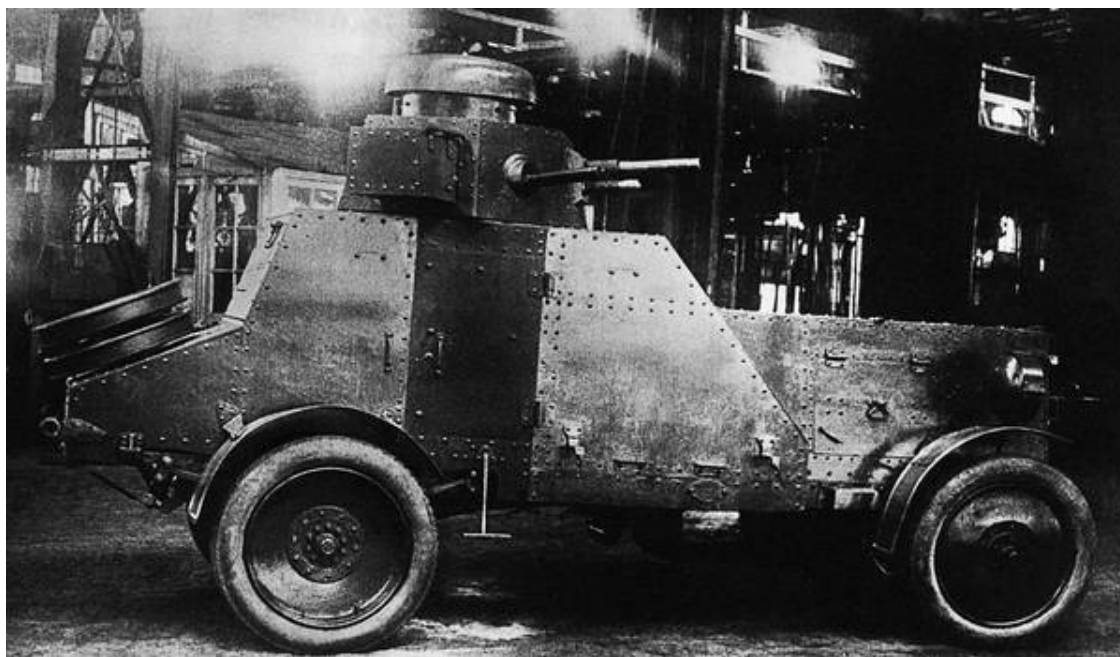
Броневая машина имела корпус, склепанный из 3–8 мм броневых листов на каркасе из уголков. Башня в форме шестигранника была изготовлена по типу башни танка МС-1. Сверху она закрывалась грибообразным колпаком со смотровыми щелями для наблюдения за полем боя.

Для посадки экипажа из четырех человек имелись две двери в бортах. Наблюдение за дорогой с переднего поста управления велось через два люка со смотровыми щелями, а чуть ниже них – два небольших лючка, расположенных в лобовом листе корпуса. Водитель кормового поста управления имел перед собой лючок аналогичной конструкции. Кроме того, в бортах корпуса имелись смотровые щели с броневыми задвижками.

Вооружение броневика состояло из 37-мм пушки Гочкиса (ПС-1) и 6,5-мм пулемета Федорова в отдельных установках в двух передних стенках башни. Кроме того, на правой стенке башни в специальном броневом ящике для установки прожектора. Боекомплект состоял из 40 снарядов и 2775 6,5-мм патронов.

Бронеавтомобиль оснащался стандартным двигателем АМО мощностью 35 л.с. Воздух для охлаждения двигателя поступал снизу через специальный поддон и жалюзи в передних бронелистах.

Машина имела фары довольно большого размера, которые в боевой обстановке закрывались откидными броневыми крышками. Аккумулятор устанавливался в специальном ящике под днищем с правой стороны машины. Для доступа к нему имелась специальная броневая крышка. Боевая масса броневика с экипажем из четырех человек составила 4450 кг.



Опытный образец бронеавтомобиля БА-27 на заводе АМО. Москва, март 1928 года (АСКМ).

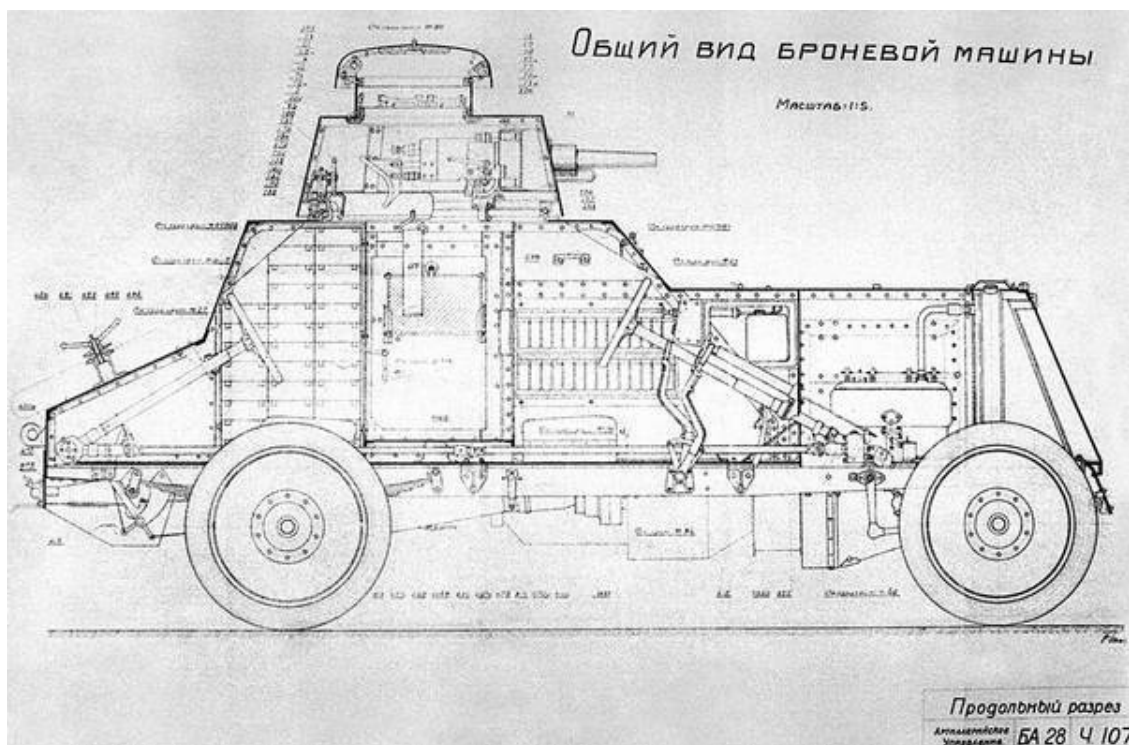
Испытания Б-27 проводились 24, 27 и 31 марта комиссией, назначенной приказом № 47/1 от 20 марта 1928 года по АУ снабжения РККА в составе председателя 7-й секции арткома Озерова, председателя 6-й секции арткома Бойно-Родзевича, постоянного члена арткома Рожкова, помощника постоянного члена арткома Иванова Д., начальника 6-го отдела Валкаша, председателя приемной комиссии артприемки АУ РККА на автомобильных заводах Биге, помощника начальника 5-го отдела Топилова, командира 3-го автоброневоего дивизиона Шереметьева и представителей: от инспекции пехоты и бронесил Деревцова, от инспекции кавалерии Вертоградского и от 2-го управления Штаба РККА Смирнова. В акте предварительного осмотра «броневой машины Б-27, исполненной по проекту постоянного члена арткома Рожкова на Государственных заводах АМО и Ижорском», говорилось следующее:

«1. Произведенные Государственным автомобильным заводом АМО имени Ферраро изменения в стандартном транспортном и военном шасси АМО Ф-15 выражаются в переделках: переднего руля, передних педалей управления, рычагов перемены скоростей и тормозного и в установке заднего поста управления.

2. Изготовленный Государственным Ижорским заводом броневой корпус вмещает 4 человека: командира машины – он же стрелок, двух шоферов и одного помощника.

3. Броневой кузов в башне кругового вращения несет: 37-мм танковую пушку Гочкиса с переделками и плечевым упором, выполненным по проекту пом. постоянного члена арткома Иванова Д. на Московском оружейном заводе и автомат системы Дегтярева, установленный

вместе с шаровой установкой в гнездовое устройство системы Шпагина работы Ковровского пулеметного завода.



Копия рабочего чертежа с разрезом броневедомобиля БА-27 (АСКМ).

4. По проекту Рожкова пулеметное вооружение должно было состоять из спаренных перевернутых по предложению Иванова Д. 2,5-линейных автоматов системы Федорова, изготовленных на Ковровском пулеметном заводе. Но впоследствии в целях перехода на стандартный тип был поставлен пулемет Дегтярева во временной шаровой установке с временным плечевым упором.

5. Стеллажи броневедомобиля оборудованы для укладки 2775 патронов, уложенных в магазины автомата Федорова и на 40 выстрелов к 37-мм пушке. Патронов к пулемету Дегтярева может поместиться в машине около 2000 в магазинах по 63 патрона.

6. Питание горючим производится при помощи вакуума из основного бензобака емкостью в 80 литров, укрытого от команды 4-мм броневой стенкой или дополнительного бачка емкостью 8 литров самотеком. Из основного в дополнительный бачок бензин перекачивается при помощи насоса двойного действия.

7. Электрооборудование состоит из поставленных на свое место стартера и динамо».

21 марта 1928 года, во время первого испытательного пробега на дистанцию в 56 км по маршруту 2-й дом РВС СССР – Ильинка – Солянка – Хитров рынок – Воронцово Поле – Таганка – Смоленский рынок – Бородинский мост – 25-й километр Можайского шоссе и обратно на завод АМО, комиссией установлено:

«1. Машина на прямом участке мокрого шоссе развивает максимальную скорость в 45 км/ч, средняя скорость движения по шоссе с большими участками в очень плохом состоянии равна 30 км/ч, скорость задним ходом составляет 13,5 км/ч.

2. Машина в состоянии преодолеть подъемы до 4 % на прямой передаче и подъемы до 9 % на третьей передаче.

3. Управление машиной как при движении передним, так и задним ходом удобно. В боковой люк справа от водителя переднего руля видно правое переднее колесо.

4. Использование башни и вооружения не встречает затруднений.

5. Существующий головной убор (шлем или фуражка) команды не удобен, так как не предохраняет голову от ударов при толчках. Длинная шинель также мешает как посадке команды в машину, так и управлению ею и вооружением».

27 марта броневедомитель доставили на Кунцевский полигон Высшей стрелковой школы, где провели испытание вооружения стрельбой по мишеням. В отчетном докладе комиссии результаты стрельбы были оценены следующим образом:

«1. Пулемет системы Дегтярева с временным плечевым упором дает рассеивание при стрельбе на кучность (дистанция 100 шагов 100 патронами) очередями по 3–5 патронов площадь рассеивания 24 × 32 см и магазинами площадь рассеивания 23 × 21 см.

1. Магазин в 63 патрона непрерывным огнем выпускается за 5–7 с.

2. Мешок для улавливания гильз с горловиной, изготовленной для Воздухофлота, при одновременном опорожнении задержек не дает.

3. Крепление пулемета в шару не удачно.

4. Поле зрения в шаровой установки пулемета и маски пушки не достаточно и требует увеличения применением оптического прицела.

5. Переход от пушки к пулемету и обратно производится беспрепятственно и занимает при нахождении машины на месте 15 секунд.

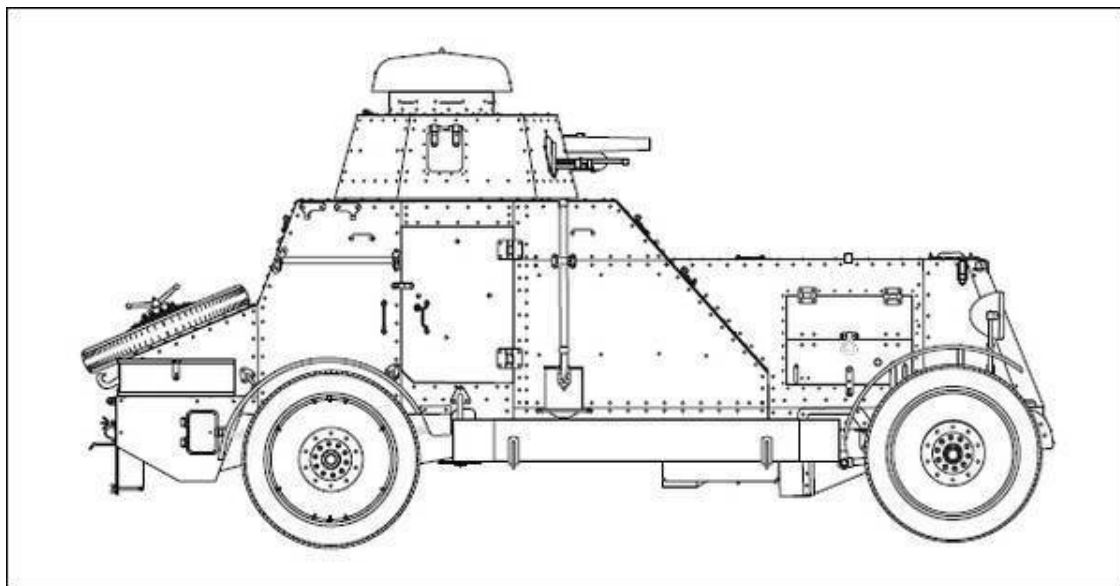
6. Стрельба из пушки и пулемета с места удобна, с движения стрельба не производилась».

31 марта машина снова испытывалась пробегом на небольшую дистанцию, а затем была доставлена на завод для осмотра узлов и агрегатов. На этом предварительные испытания Б-27 закончились. По их итогам комиссия составила отчет, который направили начальникам артиллерийского управления и управления снабжений. В заключительной части отчета говорилось следующее:

«На основании проведенных предварительных испытаний комиссия отмечает:

1. Выбор для бронирования из числа машин, изготавливаемых внутри страны транспортного и военного типа шасси 1,5-тонного грузовика АМО Ф15 наивыгоднейшим образом обеспечивает организацию снабжения, ремонта, пополнения личным составом и разворачиванию авто-броневых частей.

2. Проведенные переделки в стандартном шасси обеспечивают удобство обслуживания машины и не вызывают высоких расходов на приспособление этого шасси под броню.



Бронеавтомобиль БА-27 третьей партии выпуска 1930 года.

3. Кузов броневой машины вполне жесткой конструкции может быть изготовлен заблаговременно отдельно от шасси и достаточен по размерам для размещения экипажа, вооружения и боеприпасов. При намеченном расположении наблюдательных щелей и люков броневой кузов обеспечивает удовлетворительное наблюдение за полем боя.

4. Размер пулеметного боекомплекта достаточен для ведения огня короткими очередями в течение 35–40 минут, а пушечного для успешного обстрела 5–6 целей на расстоянии до 1 км.

5. Запас горючего обеспечивает возможность движения машины на расстояние до 350 км.

Признавая на основании вышеизложенного машину отвечающую своему назначению, комиссия находит необходимым производство следующих дополнений и вооружений:

Помощника шофера и шофера заднего руля вооружить пистолетами-пулеметами для того чтобы броневик мог одновременно вести обстрел трех целей.



Бронеавтомобили БА-27 на маневрах. Ленинградский военный округ, 1931 год (АСКМ).

Артиллерийскому управлению необходимо теперь же приступить к следующим работам по:

- а) улучшению охлаждения пулеметов системы Дегтярева с целью обеспечения возможности непрерывного ведения огня магазинами не менее чем до 1000 выстрелов;
- б) усовершенствованию шаровой пулеметной установки;
- в) оборудованию шаровой установки и маски пушки оптическими прицелами.

Артиллерийскому управлению следует по сходе снега организовать испытание машины длительным пробегом не менее 500 км как по шоссе, так и по разнообразным грунтовым дорогам на проходимость и выносливость».

Следует отметить, что не все члены комиссии согласились с данной оценкой. Так, одни считали недостаточной скорость заднего хода, другие указывали на перегрузку шасси, третьи отмечали слабость пулеметного огня и малый боекомплект по сравнению с двухбашенными «остинами» и «фиатами», которые могли брать до 10 000 патронов. Но все эти разногласия не помешали дальнейшим работам по Б-27.

Главное техническое испытание нового броневика руководство артиллерийского управления наметило на начало июня. Приказом от 25 мая 1928 года была назначена комиссия под председательством начальника 5-го отдела АУ РККА Топилова (позже его сменил Рожков).

К этому времени Б-27 претерпел ряд изменений. Так, грибообразный колпак башни стал открываться назад по ходу машины – это сделали для более удобного наблюдения командира за местностью. Жалюзи в броневых листах защиты радиатора ликвидировали – они не обеспечивали защиты от пуль и брызг свинца при обстреле. Их заменили съемные броневые листы, которые в походном положении крепились по бортам корпуса. Коробка с большим прожектором была снята – вместо нее внутри башни поставили маленький, закрытый откидным люком. Броневик получил фары меньшего диаметра без броневых крышек, кроме того, в бронировку

мотора внесли изменения, позволявшие демонтировать его без снятия корпуса, бензопроводку разделили на две магистрали, сиденье водителя приподняли на 50 мм.

Испытания броневики велись с перерывами 6 июня по 3 июля 1928 года на маршруте ж/д переезд Юдино – д. Лапино – поворот на Салослово – мост через р. Селезня – д. Борки – д. Бузаево – Кольчуга – Раздоры – Рублевское шоссе – Борки – Бузаево – перекресток дорог Усово – Одинцово и Бузаево – Кольчуга. Всего машина прошла 627 км, из них 567 по шоссе и 59,4 км по грунту. Выяснилось, что проходимость Б-27 равна проходимости груженого 1,5-тонного грузовика – на плохих грунтовых дорогах он часто застревал, и его приходилось вытаскивать с помощью людской силы либо грузовика. Запас хода по горючему составлял 180–200 км по шоссе и 100 км по грунтовке, обзор из машины был удовлетворительным. В целом Б-27 показал себя неплохо, и комиссия в своем заключении рекомендовала принять его на вооружение РККА.

Отчеты всех испытаний были представлены начальнику снабжений РККА Н. Дыбенко, который после их изучения направил начальнику штаба РККА письмо следующего содержания:

«Вследствие того, что имеющаяся на вооружении РККА материальная часть авто-броне-вых машин как устаревшая и давно выслужившая все амортизационные сроки за последнее время приходит почти в полную негодность, Артиллерийским управлением УС РККА с начала 1927 года было приступлено к проектированию новой авто-броневой машины. При ее проектировании на основе тактико-технических требований за основу была взята марка машины, строящаяся на заводах промышленности СССР.

Наиболее пригодной машиной для забронирования оказался 1,5-тонный грузовой автомобиль «АМО Ф-15» завода Автотреста, который в большом количестве имеется в эксплуатации в государственных, кооперативных и промышленных предприятиях Союза.

Таким образом, при использовании в качестве объекта бронирования имеющегося в СССР шасси стандартного производства вопрос об обеспечении РККА броневыми автомобилями при мобилизации и запасными частями к ним в военное время разрешается в положительном смысле.

На основании изложенного выше в конце 1927 года АУ УС РККА проект новой бронемашины был осуществлен и построен опытный образец, который был... всесторонне испытан комиссией с участием представителей АУ, Штаба РККА, Инспекции Пехоты и Бронесил, Инспекции Кавалерии авто-броневых дивизионов...



Экипаж БА-27 на маневрах Московского военного округа. Лето 1931 года. Виден заводской номер, нанесенный на внутренней стороне двери (АСКМ).

На основании изложенного прошу войти с представлением в РВС СССР о принятии на вооружение РККА броневедомоуля «АМО» образца 1927 года с присвоением ему наименования «БА-27» (броневедомоуль «АМО» обр. 1927 года) и о представлении Артиллерийскому Управлению права вносить в конструкцию машины последующие усовершенствования в зависимости от результатов продолжительных испытаний и опыта службы броневедомоулей в частях РККА.

ПРИЛОЖЕНИЕ: фото-снимки, таблица основных данных, акт-проект приказа РВС СССР».

24 октября 1927 года постановлением Революционно-военного совета СССР броневедомоуль был принят на вооружение Красной Армии под обозначением БА-27. Производство поручили Ижорскому заводу, шасси поставлял завод АМО.

19 декабря 1927 года артиллерийское управление РККА заключило с Ижорским заводом договор за № 5666/95 на бронировку 54 машин БА-27 первой партии, а 6 января 1928 года – с заводом АМО на поставку 54 специальных шасси для них. Впоследствии договор с Ижорским заводом пересмотрели: в него включили 55-ю машину – опытный образец, который не был оплачен, а 20 броневедомоуль предпологалось передать на вооружение частей ОГПУ. Выполнение данного заказа было закончено в декабре 1928 года.



Бронеавтомобиль БА-27 на шасси «Форд-АА». Москва, зима 1930 года (фото из архива Я. Магнуского).

Следует упомянуть, что более половины броневинов первой партии выпускались из броневых листов толщиной 4–7 мм, изготовленных на Ижорском заводе еще в 1922 году. Для проверки их качества проводились два испытания стрельбой – большое и малое, в ходе которых листы отстреливались бронебойными и остроконечными пулями с дистанции 375–600 м.

Собранный броневой корпус также принимался по специально утвержденным техническим условиям – в стыках броневых листов допускались щели шириной до 1,5 мм на суммарной длине швов не более 200 мм. На первых семи машинах допускались местные щели в стыках шириной не более 2 мм на общей длине шва не более 100 мм. Сначала ширина щелей предусматривалась не более 1 мм, но, учитывая заявление Ижорского завода о значительном износе кромко-шлифовального станка, военные приняли предложение завода о допущении этой величины в 1,5 мм соответственно 200 мм.

10 января 1929 года артиллерийское управление заключило с Ижорским заводом договор № 549/86 на изготовление еще 74 БА-27. Однако выпуск второй партии затянулся. И АМО, и Ижорский завод не имели необходимого оборудования, инструментов и материалов, остро не хватало квалифицированных рабочих. Динамику производства броневинов в этот период можно проследить по докладу военпреда, датированному 8 декабря 1929 года: «За октябрь изготовлено первые 20 машин, за ноябрь – 12, по 8 декабря – 11, всего 43. Готовы на 90 % – 11, на 80 % – 8, на 70 % – 8, на 50 % – 11, свободных шасси – 3, итого 73 машины».

В декабре 1929 года решением реввоенсовета СССР создается Управление моторизации и механизации Рабоче-Крестьянской Красной Армии (УММ РККА). Последнему передали все функции формирования автобронетанковых частей и обеспечения армии танками, броневидами и автотракторной техникой. 28 декабря артиллерийское управление передало УММ РККА «все права и обязанности по договору с Ижорским заводом на бронирование автомобилей». Изучив положение дел, руководство Управления моторизации и механизации 21 февраля 1930 года заключило с Ижорским заводом договор № 9022170 на 105 БА-27 третьей партии со сроком окончания заказа к декабрю.

Однако возможности предприятия не позволяли сдать в войска такое количество броневинов. 13 мая военпред УММ РККА в своем докладе «О проверке выполнения заказов Ижорским заводом сообщал:

- «1. Заказ 1927/28 года на 55 машин: сдано 55;
2. Заказ 1928/29 года на 74 машины: сдано 70, на заводе 4. По словам администрации завода инженера Обухова будут сданы к 20–25 мая. Задержка в сдаче из-за отсутствия деталей: бензобаков, ниппелей и т. д.



Из-за высокого центра тяжести БА-27 часто опрокидывались при крутых поворотах. Маневры Московского военного округа, 1932 год (АСКМ).

3. Заказ 1929/30 года на 105 машин, из них до 8 мая не сдано ни одной. В сборке 15 корпусов, до 8 мая на завод поступило 30 шасси».

Тем не менее в сентябре того же года с Ижорским заводом заключили договор еще на 65 БА-27 четвертой партии со следующими сроками сдачи: в октябре – 20, в ноябре – 20 и в декабре – 25.

Летом 1931 года производство БА-27 было прекращено. К этому моменту из 170 заказанных УММ РККА броневиков изготовили лишь 86. Таким образом, суммарный выпуск БА-27 за 1928–1931 годы составил 215 бронеавтомобилей, включая опытный образец. Правда, последний в 1930 году разбронировали.

Следует сказать, что единственным внешним отличием БА-27 третьей партии от машин первой и второй (четвертая так и осталась лишь на бумаге) являлась крышка ящика для аккумулятора. Так как последний подняли вверх, размер и конфигурацию крышки уменьшили.

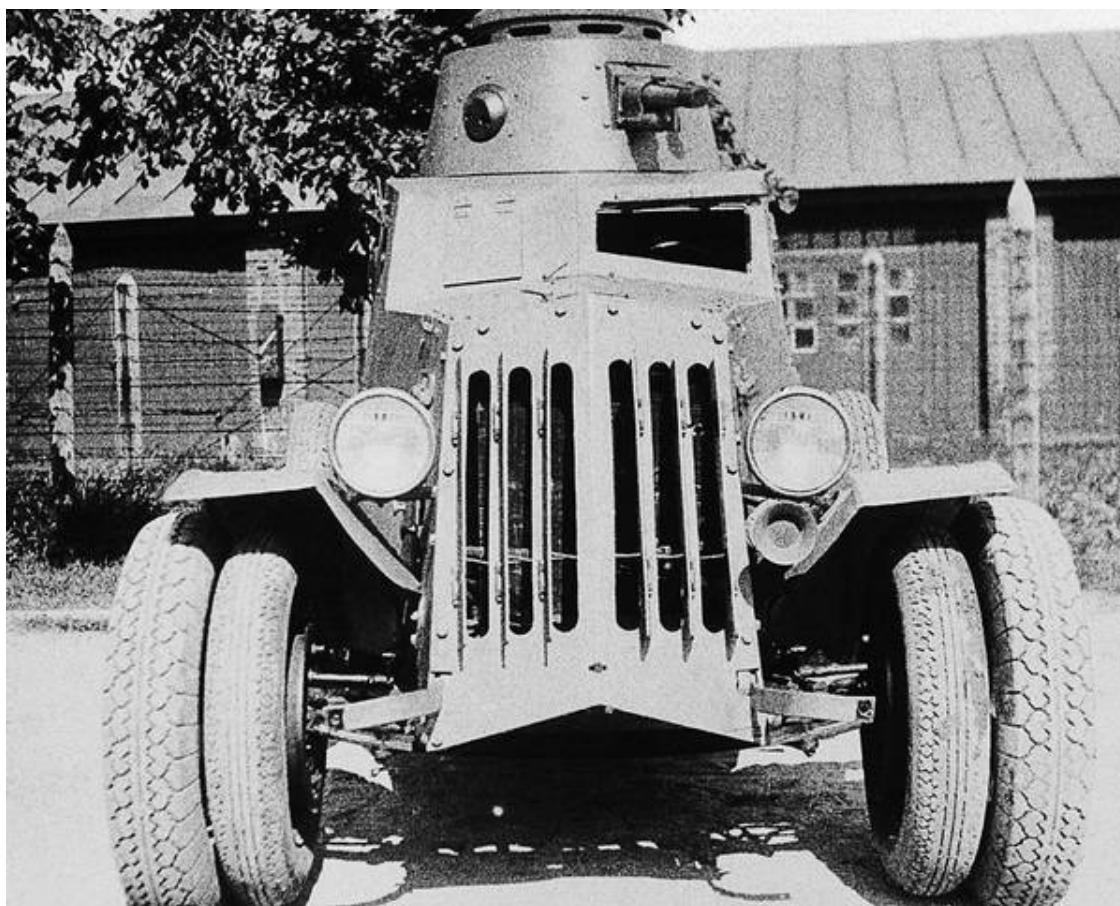
Весной 1930 года один бронеавтомобиль из второй партии отправили на 2-й автосборочный завод в Москве, ведущий сборку прибывающих из Америки грузовиков «Форд-АА». Здесь корпус БА-27 переставили на шасси «Форда». Испытания показали, что благодаря более мощному двигателю скорость и запас хода бронеавтомобиля возросли. Однако по ряду причин использование американского шасси признали нецелесообразным, и БА-27 на базе «Форд-АА» остался в единственном экземпляре.

Согласно документам, окраска броневиков была следующей: «...Защитный цвет снаружи и белый внутри. На каждой машине на внутренней стороне дверей наносилась маркировка

«АБ-27 ГИЗ», год выпуска и военный номер. На переднем контрфорсе внутри машины закреплялась медная плакетка (табличка. – *Прим. автора*) с вышеуказанными надписями».

Бронеавтомобили Дыренкова

18 июля 1929 года РВС СССР принял «Систему танко-тракторного и авто-броневоего вооружения Рабоче-Крестьянской Красной Армии». Согласно этому документу планировалось в кратчайшие сроки разработать современные образцы бронетанковой техники и развернуть их серийное производство. В части бронеавтомобилей предлагалось спроектировать 4 новых образца, из них 2 средних. Последние создавались на шасси трехосных автомобилей «Форд-Тимкен» и АМО-2. Вооружение машин должно было состоять из 20-мм пушки и 12,7-мм пулемета у «Форд-Тимкен» и соответственно 37-мм пушки и трех 7,62-мм пулеметов у АМО-2, бронирование 6–8 мм, экипаж 4 человека. Разработку и изготовление новых бронеавтомобилей поручили конструкторскому бюро Ижорского завода. С декабря 1929 года контроль за проектированием броневинов осуществляло УММ РККА. Оно поставило заводу срок сдачи опытных образцов 11 декабря 1930 года.



Бронеавтомобиль Д-13, вид спереди. Он оснащен двойными колесами с шинами разного диаметра для улучшения проходимости (АСКМ).

К этому времени на 2-м автосборочном заводе в Москве и заводе «Гудок Октября» в Нижнем Новгороде полным ходом шла сборка грузовых и легковых «фордов», а из-за границы прибыли первые из 100 закупленных в Америке грузовиков «Мореланд».

Кроме того, в конце 1930 года с американской фирмой «Тимкен» заключили договор на изготовление 1000 трехосных (6 × 4) грузовиков. При этом «Тимкен» брала обычный двухосный «Форд-АА» и устанавливала на него третью ось. Эти грузовики, известные как «Форд-

Тимкен», доставлялись в Советский Союз двумя партиями – в июне и октябре 1931 года – и собирались на заводе «Гудок Октября».



Бронеавтомобиль Д-13, вид сзади. Лето 1931 года (АСКМ).

15 сентября 1930 года член научно-технического комитета УММ докладывал своему руководству: «Доношу о командировке на Ижорский завод по вопросу о состоянии опытных заказов на бронеавтомобили...

4. Бронированный «Форд-АА» (шестиколесный), разрабатываемый по системе вооружения. Проект закончен. Выполнена большая часть рабочих чертежей. Окончание чертежей задерживается из-за неполучения от артиллерийского управления точных чертежей 12,7 и 20-мм пулеметов, для которых разрабатывается соответствующая башня. К изготовлению опытных образцов завод может приступить не ранее 1 декабря, то есть срок выпуска, намеченный УММ – 11 декабря – будет сорван, так как шасси будет выпущено 4-м автозаводом лишь в середине ноября месяца. Срок изготовления опытного образца 3–3,5 месяца, то есть готовность примерно к 15 марта 1931 года при общем условии организации спецбригады рабочих для опытных работ.

5. Бронированный шестиколесный автомобиль «Мореланд». К 30–25 сентября заводом будут даны эскизы нескольких вариантов бронированной машины с подсчетом весовых данных. Рабочие чертежи будут готовы примерно в середине декабря. Срок выпуска опытного образца не ранее конца марта 1931 года.

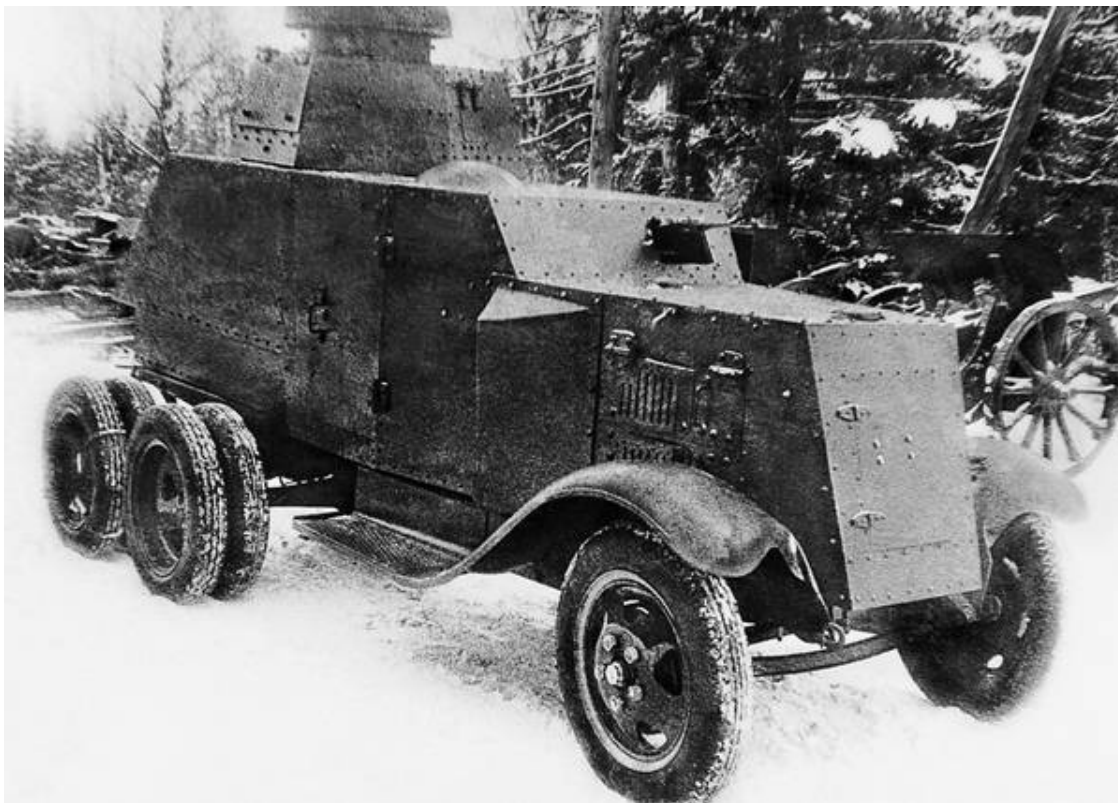
6. Бронированный шестиколесный автомобиль АМО-2. К разработке проекта завод не приступал, так как не имеет чертежей автомобиля.

Выводы и предложения.

...2. Все основные опытные работы могут быть выполнены в намеченные сроки при условии организации опытной группы рабочих с ответственным руководителем по бронированным машинам.

3. Так как 12,7 и 20-мм пулеметы в стадии разработки, вооружить «Форд-АА» исключительно пулеметами Дегтярева (2 в башне и 1 в передней части корпуса)».

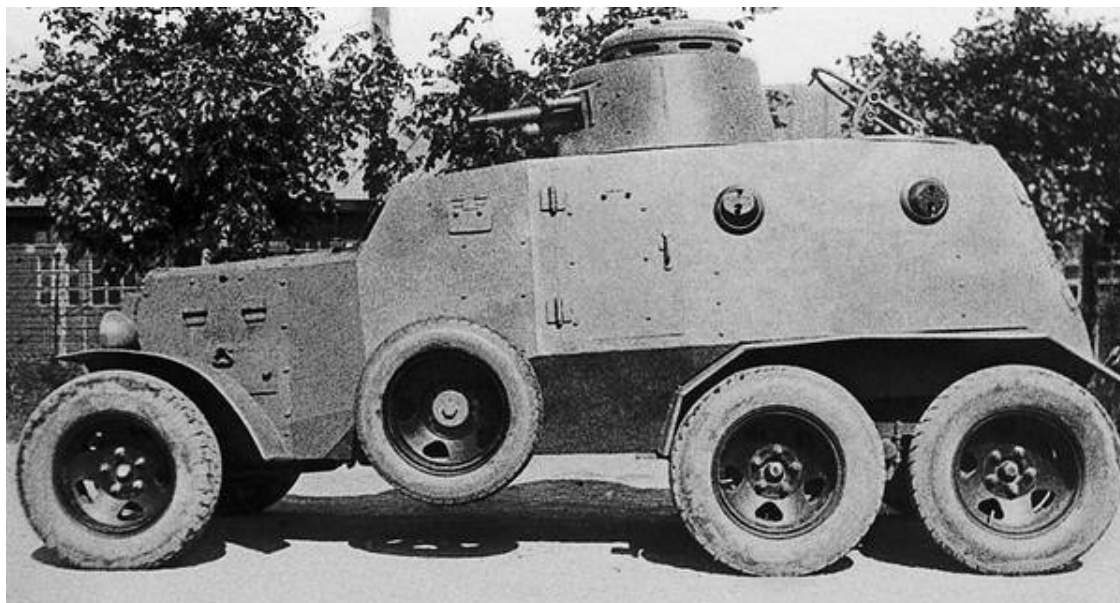
Однако в начале декабря ситуация изменилась, и в течение ближайшего года разработка новых типов бронеавтомобилей была тесно связана с именем Николая Дыренкова, талантливого изобретателя-самоучки, не имевшего никакого специального образования. Однако он обладал кипучей энергией и высокими амбициями, поэтому пробивал себе дорогу «наверх» любыми средствами. Его карьера началась в 1928 году, когда он спроектировал «железнодорожный авто-вагон» (с двигателем внутреннего сгорания) для народного комиссариата здравоохранения Украины. Вагон был построен и успешно эксплуатировался, пройдя за год более 6500 км. 5 октября 1929 года Дыренков направил в реввоенсовет СССР письмо с предложением построить средний колесно-гусеничный танк собственной конструкции и 18 ноября сделал доклад на эту тему представителям РВС СССР и только что созданного управления моторизации и механизации РККА. Военным проект понравился, и было принято решение о постройке машины на Ижорском заводе.



Бронированный «Форд-Тимкен» Ижорского завода («собачий ящик») с башней от БА-27. Москва, зима 1931 года (АСКМ).

Работы по постройке танка начались в декабре, причем в документах того времени Дыренков именовал себя «уполномоченный РВС СССР по заказу особого назначения». Ему в помощь выделили чертежников и инженеров. Однако изготовление машины затянулось – заводу не хватало оборудования, материалов да и просто времени на постройку танка. Тем временем энергичный изобретатель не терял времени даром – он начал работы по изготовле-

нию сварных бронекорпусов для танков МС-1, предложил проект бронированных тракторов и колесной танкетки.



Опытный образец броневедомограда Д-13, вид слева. Лето 1931 года. Хорошо видна зенитная авиационная турель (АСКМ).

Учитывая широкий диапазон Дыренкова, 29 октября 1930 года было сформировано опытно-конструкторское и испытательное бюро УММ РККА под его руководством.

Следует отметить, что за 2 года существования этого КБ, расформированного 1 декабря 1932 года, Дыренков спроектировал (часть была изготовлена) более 50 различных боевых машин – танки, броневедомограды, мотоброневые вагоны, бронедрезины, вездеходы, танковые башни и коробки перемены передач и даже разработал танковую броню марки Д. Причем более 20 его машин были воплощены в металле! Поэтому ничего удивительного в том, что в ноябре 1930 года проектирование броневедомоградов передали из КБ Ижорского завода в КБ одаренного самоучки.

25 декабря 1930 года начальник УММ И. Халепский направил Дыренкову следующее распоряжение: «...Разработка проекта броневедомограда «Мореланд» по чертежу С-1741 – изготовить 2 образца одного и того же типа указанного чертежа, корпус сварной с установкой стробоскопа. Срок изготовления 1 февраля 1931 года.



Бронеавтомобиль Д-9 (на шасси «Мореланд») конструкции Дыренкова, вид справа. Москва, 1931 год (АСКМ).

Одновременно предлагается Вам взять «Тимкен» шасси «Форд», находящееся на Ижорском заводе и, используя все материалы, которые сделаны КБ завода с целью закончить его бронирование по тем техническим данным, которые были выданы по этому типу машины для бронирования. Срок изготовления к 1 февраля 1931 года. Корпус сварной из котельного железа.

Одновременно предлагается Вам взять под свое наблюдение и руководство бронирование всех опытных образцов и массовой продукции по бронированным машинам на Ижорском заводе. Военпреды т. Шаров и т. Жуков обязаны оказывать Вам всяческое содействие.

Предлагается Вам проработать вопрос с точки зрения выпуска первых бронеавтомобилей «Мореланд», «Форд-А» (легкий) и «Форд-АА» (шестиколесный) из расчета... выпустить за весь 1931 год 50 «Форд-А» 50 «Форд-АА» и 50 «Мореланд».



Бронеавтомобиль Д-9, вид спереди. 1931 год (АСКМ).

Дыренков рьяно взялся за работу и 9 февраля 1931 года смог предъявить представителям УММ РККА три броневых машины: «Форд-Тимкен», изготовленный по проекту Ижорского завода, «Мореланд» и «Форд-Тимкен» собственной конструкции. Причем последние предъявлялись «вчерне»: корпуса на них были только «наживлены» сваркой, бронировка двигателей и башни находились в полузаконченном виде. Вооружение «Форд-Тимкена» состояло из 37-мм пушки Гочкиса и двух пулеметов ДТ (с четырьмя гнездами для них), на «Мореланде» планировалось установить 20-мм автоматическую пушку или 37-мм пушку Б-3 образца 1930 года, 4 пулемета ДТ и авиатурель.

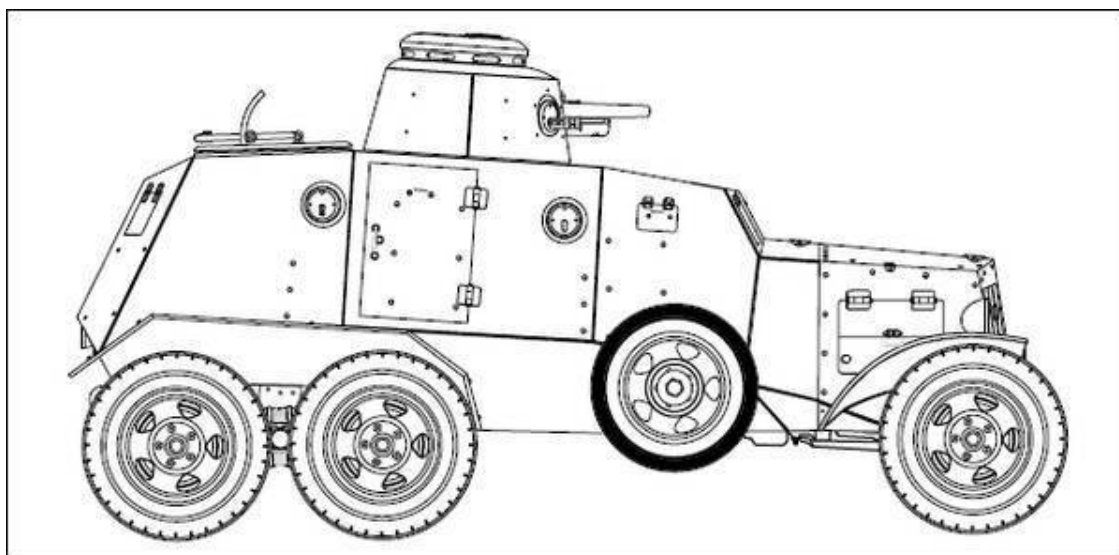
«Форд-Тимкен» проекта Ижорского завода представлял собой бронеавтомобиль с корпусом прямоугольной формы, за что в документах того времени был прозван «собачий ящик». При изготовлении машины вместо брони использовалась обычная сталь толщиной 4–8 мм. Из-за отсутствия вооружения – 12,7-мм пулемета и 20-мм пушки – башня так и не была сделана, поэтому по распоряжению Дыренкова на броневик установили башню от БА-27. После осмотра машины военные отмечали «плохую видимость для водителя, неудобную его посадку, при езде водитель ударяется головой в потолок». Поэтому было предложено ее доработать.

Бронемашины собственной конструкции на шасси «Форд-Тимкен» и «Мореланд» Дыренков предъявил военным только в мае 1931 года. Броневики получили обозначения Д-13 и Д-9 (Д – Дыренков).

Корпуса обеих машин собирались из 4–6 мм броневых листов при помощи сварки, что было передовым для того времени. Основное вооружение – 37-мм пушка Гочкиса и пулемет

ДТ – размещалось в отдельных установках во вращающейся башне. Конструкция последней на Д-9 и Д-13 была аналогичной. Кроме того, каждый броневик имел пулеметы ДТ в шаровых установках корпуса: Д-13 – 6 таких установок (по две на борт и по одной в лобовом и кормовом листах), а Д-9 – 8 (по три на борт и по одной в кормовом и лобовом листах). Для защиты от атак с воздуха броневики оснащались авиационной турелью, расположенной на крыше корпуса за башней. Запасные колеса Д-13, установленные по бортам корпуса, могли вращаться и служили дополнительной опорой при преодолении броневиком вертикальных препятствий и канав.

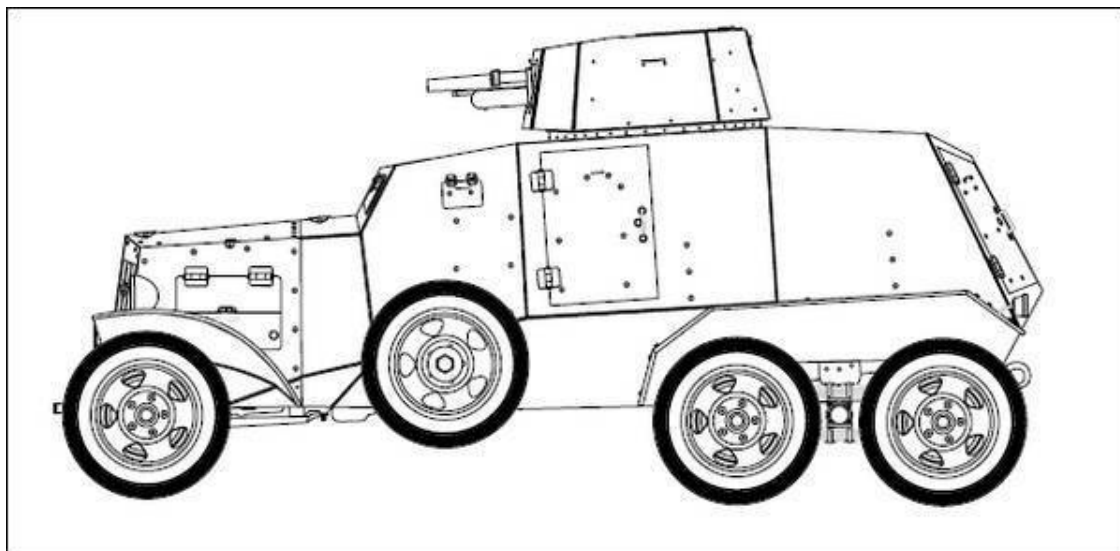
В отчете об осмотре этих машин, составленном 27 мая 1931 года, говорилось: «Д-13 («Форд-АА» шестиколесный). Расположение боковых пулеметных установок произведено без учета возможности их целесообразного использования. Поэтому целесообразно оставить лишь одну установку спереди и одну сзади, а боковые убрать, так как они стесняют командира башни. Условия наблюдения из машины при наличии башни с круговым вращением и открываемого в ней вверху люка в общем удовлетворительные. Турельная установка не оправдывает своего назначения, так как она имеет недостаточный угол возвышения и не защищает стрелка от поражения с воздуха (турель авиационного типа).



Опытный образец броневедомоуля Д-13 (с шинами разного диаметра).

«Мореланд». Артиллерийское вооружение – 37-мм пушка – не оправдано тяжестью и громоздкостью самой машины. Проходимость и поворотливость «Мореланда», по сравнению с шестиколесным «Форд-АА», более ограничена вследствие большого веса («Мореланд» 7 т, Д-13 4,25 т) и большей длины («Мореланд» 6,23 м, Д-13 4,75 м). «Мореланд» ничем положительным по сравнению с «Форд-АА» шестиколесным или БА-27 отличиться не может, но изобилует отрицательными качествами (тихоходность, большие габаритные размеры)».

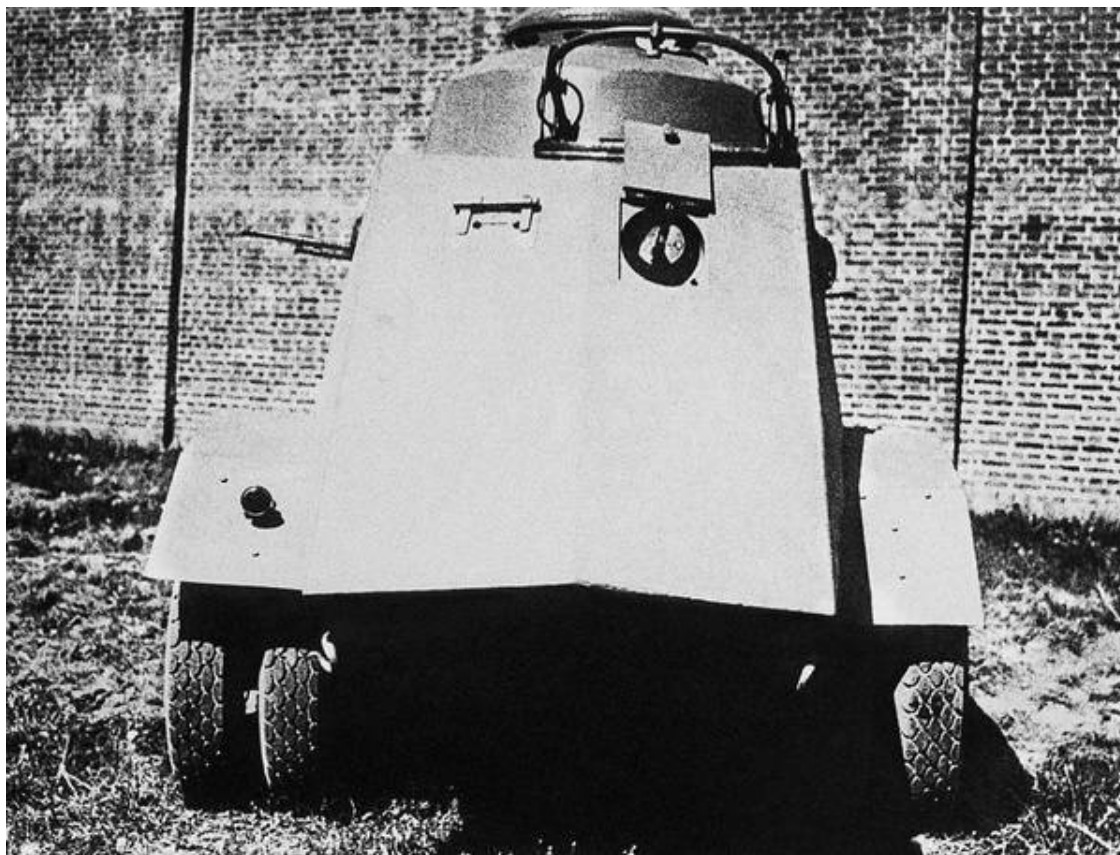
Кроме того, по Д-13 отмечалась высокая трудоемкость изготовления – корпус бронемшины имел 55 броневых деталей разнообразной формы, а протяженность сварного шва составляла 122 м – и высокая стоимость – 15696 руб. 74 коп. Поэтому Дыренкову рекомендовали доработать конструкцию броневедомоулей.



Серийный вариант бронеавтомобиля Д-13 с башней новой конструкции, без зенитной турели и бортовых пулеметных установок.

Месяц спустя – 27 июня – доработанный вариант Д-9 и другой вариант Д-13 осмотрели представители научно-технического комитета (НТК) УММ. Второй образец Д-13 получил башню другой конструкции, сваренную из плоских броневых листов, зенитная турель и пулеметные установки в бортах ликвидировали. Несмотря на это, в своем заключении по этому броневику военные отмечали «сильную перегрузку шасси, слабую броневую защиту в 6 мм, отсутствие заднего поста управления и средств радиосвязи, плохой обзор с места водителя». Тем не менее было принято решение о выпуске первой серии из 10 Д-13, внося в их конструкцию ряд изменений. В дальнейшем представители УММ считали «признать необходимым наряду с устранением в первой серии вышеперечисленных недостатков одновременно приступить к переработке всего бронекорпуса «Форд-Тимкен» в соответствии с требованиями системы вооружения».

По бронированному «Мореланду» мнение военных было категоричным: «Исходя из того, что Д-9 как образец тяжелого бронеавтомобиля оказался чрезвычайно громоздким, неповоротливым, имеет пониженную динамику и не обладает какими-либо существенными боевыми преимуществами по сравнению со средним бронеавтомобилем, признать, что шасси автомобиля «Мореланд» не пригодно для бронирования и может быть использовано под спецустановки: счетверенного пулемета, химические и т. д.



Бронеавтомобиль Д-9, вид сзади. Крышка задней пулеметной установки открыта (АСКМ).

Бронирование трехосного автомобиля АМО-6 как однотипного с «Мореланд» считать нецелесообразным».

Летом 1931 года опытно-конструкторское и испытательное бюро УММ РККА под руководством Дыренкова переехало в Москву, на территорию Московского железнодорожного ремонтного завода (Можерез) в Люблино. Выпуск первой партии Д-13 планировалось начать именно здесь. Однако оказалось, что бронекорпус машины мало приспособлен для серийного производства. Поэтому в сентябре коллектив КБ (сам Дыренков в это время «варил» свою броню марки Д на Мариупольском заводе) в срочном порядке переработал конструкцию корпуса, изготовление которых поручили крекинго-электровозостроительному заводу в подмосковном Подольске. Однако здесь тоже возникли трудности, и только в начале нового, 1933 года на Можерезе началась сборка первых бронемашин. 26 марта представитель военной приемки на заводе сообщал о производстве Д-13 следующее: «5 единиц готовы за исключением: не сделаны рамы с сеткой для карт, нет задних фонарей. Машины вышли на испытание. 5 единиц, кроме указанного, не установлены ящики для вездеходных цепей, не сделано крепление для шанцевого инструмента и дополнительных бензобаков». Но к маю Д-13 были сданы и поступили в войска. Таким образом, всего изготовили 13 бронемашин конструкции Дыренкова: 12 Д-13 (считая 2 опытных образца) и 1 Д-9.

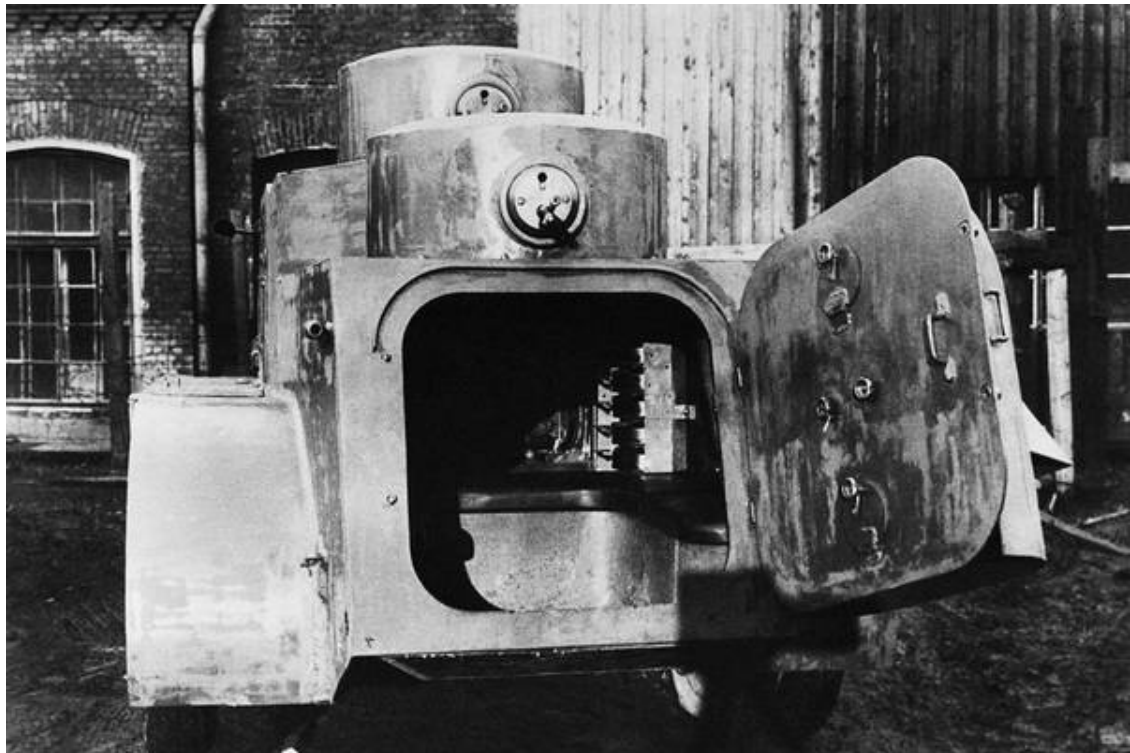
Что касается самого конструктора, то в декабре 1932 года военные отказались от его услуг, уволив его с должности начальника опытно-конструкторского и испытательного бюро. После этого Дыренков предлагал свои услуги КБ ОГПУ, но и здесь его ждала неудача. По некоторым данным, он погиб в автокатастрофе в середине 30-х годов.

Проекты КБ ОГПУ



Бронеавтомобиль БДД-1, вид слева. Ленинград, 1931 год (АСКМ).

Кроме военных, разработкой бронеавтомобилей Объединенное государственное политическое управление (ОГПУ), активно используя для этого «врагов народа» – арестованных конструкторов и инженеров, работавших в закрытых КБ тюремного типа – «шарагах». Особо активно в этой области проявило себя техническое отделение экономического отдела полномочного представительства (ТО ЭКО ПП) ОГПУ в Ленинградском военном округе (ЛВО). В структуре этого отдела имелось небольшое конструкторское бюро из «врагов народа», занимавшееся проектированием различных образцов боевой техники – от танков до самолетов и катеров. В начале 1931 года здесь изготовили железнодорожные бандажи для грузового автомобиля «Форд-АА», превратив его в дрезину. Проведенные испытания показали хорошие результаты: скорость с 15 пассажирами составляла 80 км/ч, а время перехода с автомобильных колес на железнодорожные составляло всего 20 минут. В сопроводительной записке конструкторы писали: «При такой малой затрате времени можно достигнуть конвейеризации в переброски войск на авто-мото-дрезинах. Машина, выезжая из казарм с войсками подъезжает к железнодорожному полотну, моментально поднимается на домкрате, одевает стальной ход, подъезжает вторая машина, обслуживающая команда садится в первую машину, уже подготовленную к отправке и уезжает, подошедшая же в свою очередь становится на рельсы и так далее. Одна за другой машины становятся на стальную паутину рельс и летят на боевые участки со скоростью 80 км/ч. Но этого недостаточно. Нужно было сделать «Форд» броневой машиной».



Бронеавтомобиль БДД-1, вид сзади. На внутренней стороне двери маховички для включения приборов дымопуска (АСКМ).

Осенью того же года в ТО ЭКО ПП ОГПУ спроектировали и изготовили броневой корпус для грузовика «Форд-АА». С базового автомобиля сняли грузовой кузов, кабину и сиденья. Передние рессоры усилили пятью листами, а задние оставили безо всяких изменений. Для избежания перегрева машины при движении в водяную трубу над мотором встроили аэротермометр, а указатель со стрелкой установили на щитке водителя. В остальном шасси «Форд-АА» осталось без изменений.

Броневой корпус изготавливался из броневых листов, сваренных между собой. Изнутри сварные швы усиливались дополнительными угольниками. Толщина брони составляла 10 (лобовой лист и задвижки смотровых окон), 6 (корпус и башни) и 4 мм (крыша и защита ходовой части).



Бронеавтомобиль БДД-1, вид справа. Ленинград, 1931 год (АСКМ).

Экипаж машины состоял из водителя и 3 пулеметчиков, вооружение состояло из 3 пулеметов ДТ (в башнях и лобовом листе корпуса). Кроме того, в БАД-1 было 2 запасных ДТ, уложенных на стойках за сиденьем водителя и переднего пулеметчика. На задней дверце корпуса имелся специальный броневой кожух, в котором крепились 2 баллона емкостью на 15 л для постановки дымовых завес. Для растаскивания завалов на дороге на корме машины крепились стальные крюки. Переход на железнодорожный ход осуществлялся при помощи домкрата и стальных бандажей, одеваемых вместо колес.

Бронеавтомобиль, получивший обозначение БАД-1 (боевая автодрезина), изготовили за 36 дней. Его испытания прошли в октябре – ноябре 1931 года в окрестностях Ленинграда и показали хорошие результаты. Через месяц БАД-1 передали на вооружение частей управления пограничной охраны постоянного представительства ОГПУ в ЛВО.



Бронеавтомобиль БДД-1, вид спереди. Хорошо видна конструкция жалюзи защиты радиатора (АСКМ).

В начале 1932 года в ТО ЭКО ПП ОГПУ разработали эскизный проект более мощной бронемашины-амфибии под обозначением БАД-2. Его передали военным, которые и вели дальнейшую работу над этой машиной (подробнее см. главу «Бронемашины-амфибии»).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.