

Максим Коломиец

БРОНЯ НА КОЛЕСАХ

ИСТОРИЯ СОВЕТСКОГО
БРОНЕАВТОМОБИЛЯ
1925 – 1945



АБ-23



АБ-62



УНИКАЛЬНЫЕ ФОТОГРАФИИ ИЗ РАССЕКРЕЧЕННЫХ АРХИВОВ

Советские танки

Максим Коломиец

**Броня на колесах.
История советского
броневедомобиля 1925-1945 гг.**

«Яуза»

2007

Коломиец М. В.

Броня на колесах. История советского броневедомобиля 1925-1945 гг. / М. В. Коломиец — «Яуза», 2007 — (Советские танки)

О советских броневедомобилях написано довольно мало. А ведь в нашей стране с 1927 по 1945 годы было произведено более 15000 легких и средних бронемашин различных типов, которые находились на вооружении Красной (а затем и Советской Армии) до начала 1950-х годов. Производство советских броневедомобилей было тесно связано с развитием и становлением автомобильной промышленности. Поэтому вплоть до начала Великой Отечественной бронемашин на вооружении Красной Армии изготавливались на шасси обычных коммерческих автомобилей. Естественно, что их проходимость при этом оставляла желать лучшего. При этом созданные советскими конструкторами в 1930-е годы образцы были пиком развития броневых автомобилей на специальных шасси. Эти машины особенно проявили себя в гражданской войне в Испании и боях на реке Халхин-гол летом 1939 года, где они действовали не хуже, а иногда и лучше танков. В годы Великой Отечественной войны практически все работы по конструированию новых типов бронемашин свернули. В производстве оставался только легкий БА-64, спроектированный в спешном порядке на Горьковском автозаводе в начале 1942 года. После войны работы по броневедомобилям в СССР были прекращены, хотя во многих странах мира боевые машины данного класса производятся до сих пор. В книге на основе ранее не публиковавшихся документов рассказывается об истории создания советских бронемашин, об их типах, устройстве и боевом применении. Многие документы и фотографии, использовавшиеся в данной работе, публикуются впервые.

© Коломиец М. В., 2007

© Яуза, 2007

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Пролог | 6 |
| Глава I. Большая пушечная серия | 9 |
| Первый советский | 9 |
| Броневедомобиля Дыренкова | 20 |
| Проекты КБ ОГПУ | 28 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 32 |

Максим Коломиец

Броня на колесах. История советского броневедомобиля 1925–1945 гг

Пролог



К сожалению, среди обилия литературы о бронетанковой технике, появившейся в нашей стране в последнее время, броневедомобилям 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 броневедомобиля 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 бронепотрядов, 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 броневедомобилей «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 броневедомобилей 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 4x2, 4x4 и 6x4. Никаких специальных шасси для броневиков 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 броневедомобиля, 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: magazme@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 броневедомобиля 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).



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

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

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, именованный 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. Рожкову.² 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. Важинского 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, Важинского и членов КБ оружейного объединения. Однако изучение архивных материалов говорит о том, что автором проекта первой советской бронемшины был А. Рожков; Строканов и Важинский 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 броневедомобиля 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 броневедомобиля. Ее закончили в марте, после чего Б-27 поступил на испытания.

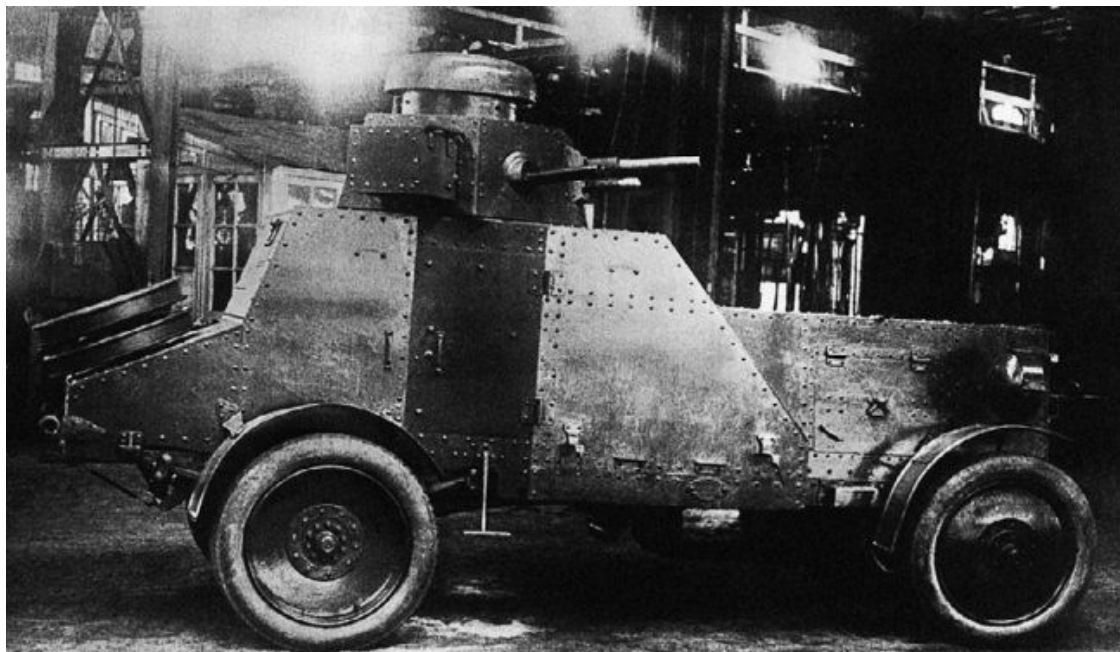
Броневедомобиль имел корпус, склепанный из 3–8 мм броневых листов на каркасе из уголков. Башня в форме шестигранника была изготовлена по типу башни танка МС-1. Сверху она закрывалась грибообразным колпаком со смотровыми щелями для наблюдения за полем боя.

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.

Броневедомобиль 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 броневедомобиля 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 В алкаша, председателя приемной комиссии артприемки АУ РККА на автомобильных заводах Биге, помощника начальника 5-го отдела Топилова, командира 3-го автоброневедомобильного дивизиона Шереметьева и представителей:

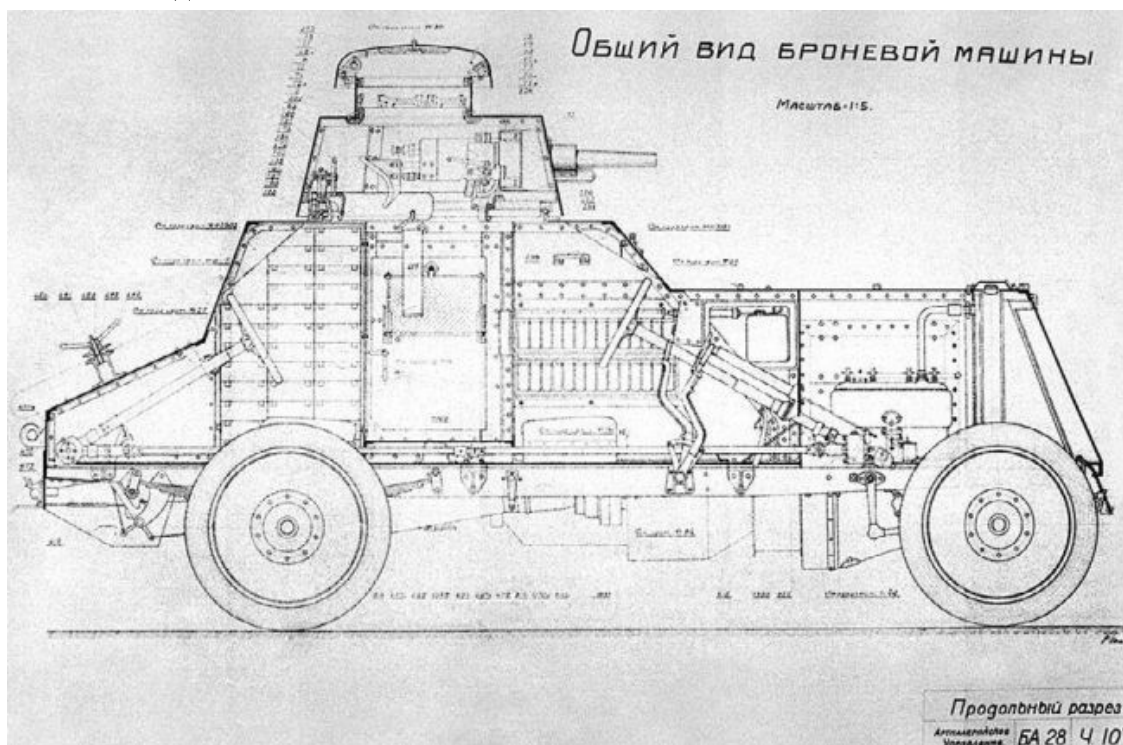
от инспекции пехоты и бронесил Деревцова, от инспекции кавалерии Вертоградского и от 2-го управления Штаба РККА Смирнова. В акте предварительного осмотра «броневой машины Б-27, исполненной по проекту постоянного члена арткома Рожкова на Государственных заводах АМО и Ижорском», говорилось следующее:

«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 Дежарева, 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 броневедомобильного кузова 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 дополнительной 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 броневедомобиль 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 x 32 см и магазинами площадь рассеивания 23 x 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.

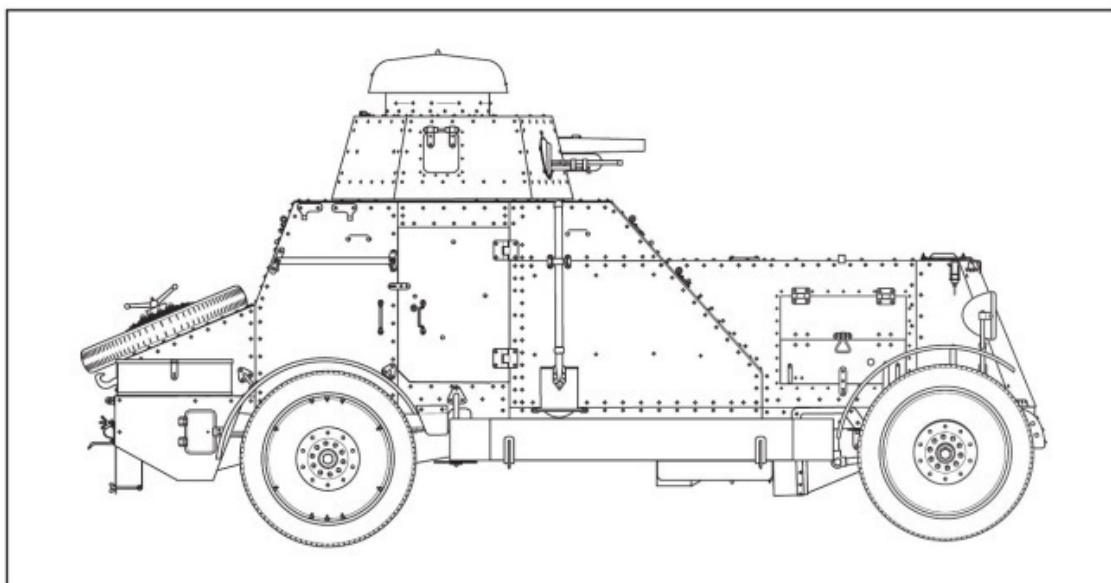
6. Стрельба из пушки и пулемета с места удобна, с движения стрельба не производилась».

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 автоброневых частей.

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



Броневедомобиль 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.



**Броневедомобиля 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 беспрерывного 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 броневика 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 автоброневых 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 автоброневой 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 автоброневедомобильного дивизиона...

На основании изложенного прошу войти с представлением в РВС СССР о принятии на вооружение РККА броневедомобиля «АМО» образца 1927 года с присвоением ему наименования «БА-27» (броневедомобиль «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 броневедомобилей в частях РККА.

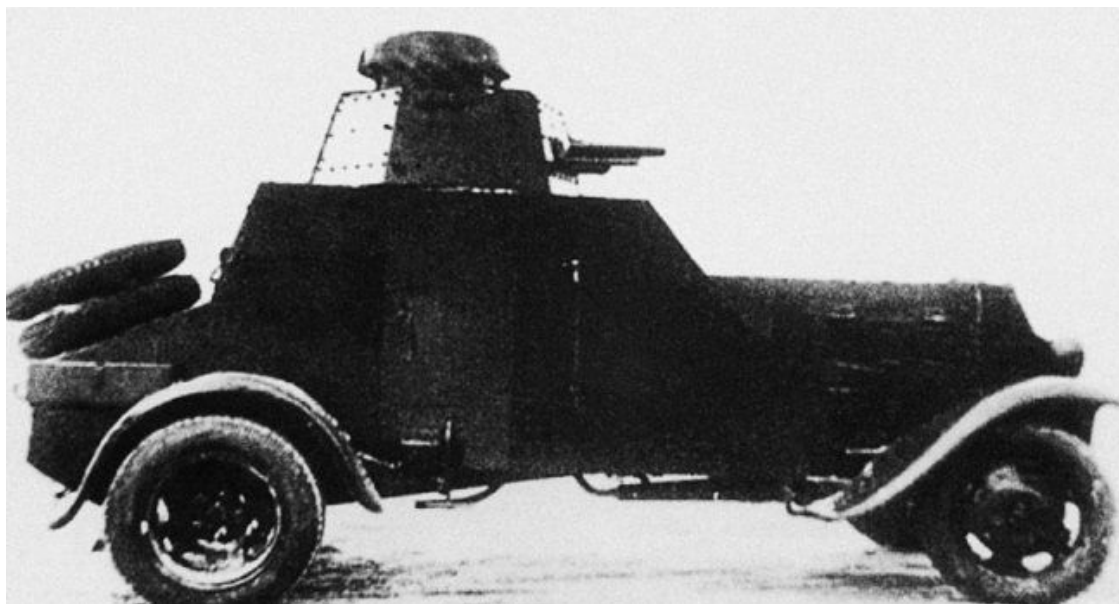


Экипаж БА-27 на маневрах Московского военного округа. Лето 1931 года. Виден заводской номер, нанесенный на внутренней стороне двери (АСКМ).

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

24 октября 1927 года постановлением Революционновоеенного совета СССР броневедомобиль 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 броневедомобилей предполагалось передать на вооружение частей ОГПУ. Выполнение данного заказа было закончено в декабре 1928 года.



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

Следует упомянуть, что более половины броневиков 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 броневиков 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, броневиками 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 броневиков. 13 мая военпред УММ РККА в своем докладе «О проверке выполнения заказов Ижорским заводом сообщил:

«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 броневедомобилей, включая опытный образец. Правда, последний в 1930 году разбронировали.

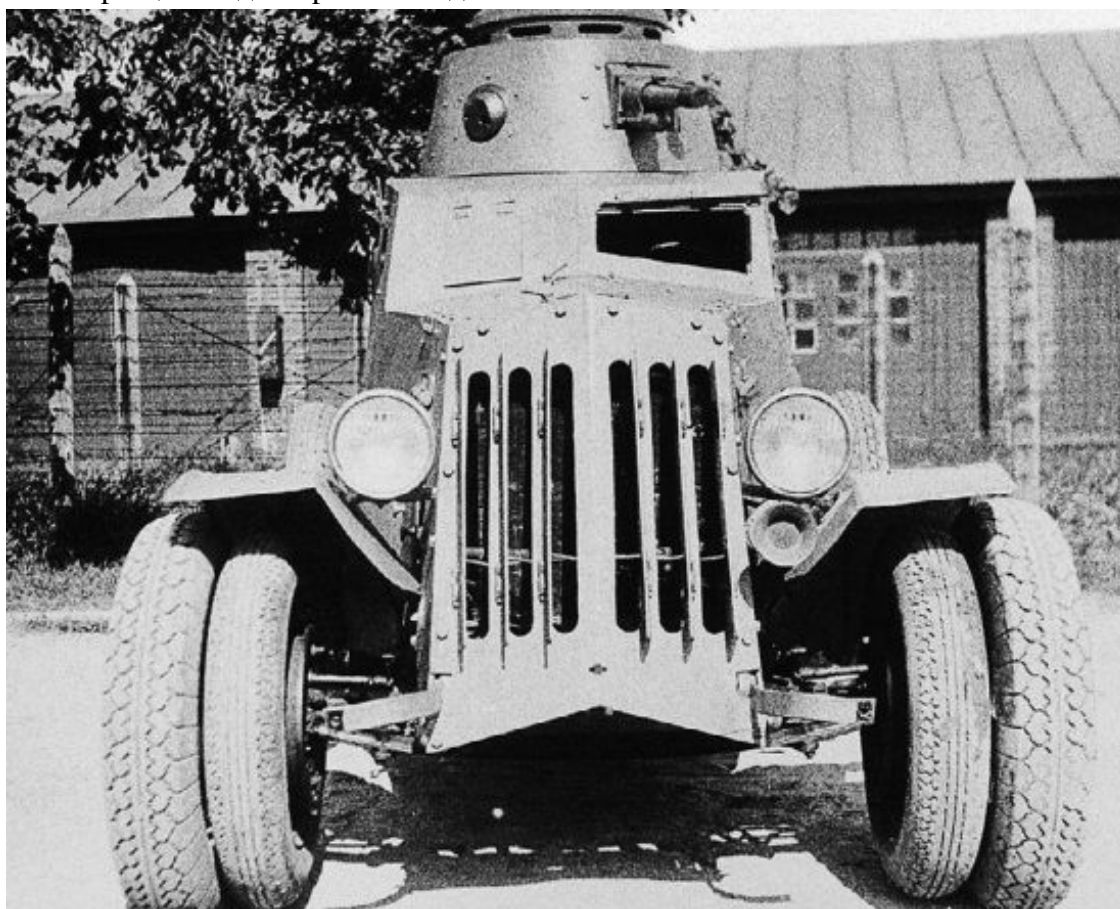
Следует сказать, что единственным внешним отличием БА-27 третьей партии от машин первой и второй (четвертая так и осталась лишь на бумаге) являлась крышка ящика для аккумулятора. Так как последний подняли вверх, размер и конфигурацию крышки уменьшили.

Весной 1930 года один броневедомобиль 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 броневедомобиля 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 «БА-27 ГИЗ», год выпуска и военный номер. На переднем контрфорсе внутри машины закреплялась медная плакетка (табличка. – *Прим. автора*) с вышеуказанными надписями».

Броневедомобиля Дыренкова

18 июля 1929 года РВС СССР принял «Систему танко-тракторного и автоброневедомобильного вооружения Рабоче-Крестьянской Красной Армии». Согласно этому документу планировалось в кратчайшие сроки разработать современные образцы бронетанковой техники и развернуть их серийное производство. В части броневедомобилей 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 броневедомобилей поручили конструкторскому бюро Ижорского завода. С декабря 1929 года контроль за проектированием броневедомобилей осуществляло УММ РККА. Оно поставило заводу срок сдачи опытных образцов 11 декабря 1930 года.



Броневедомобиль 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 (6х4) 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».



**Броневедомобиль 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 броневедомобили...»

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 руководителям 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)».

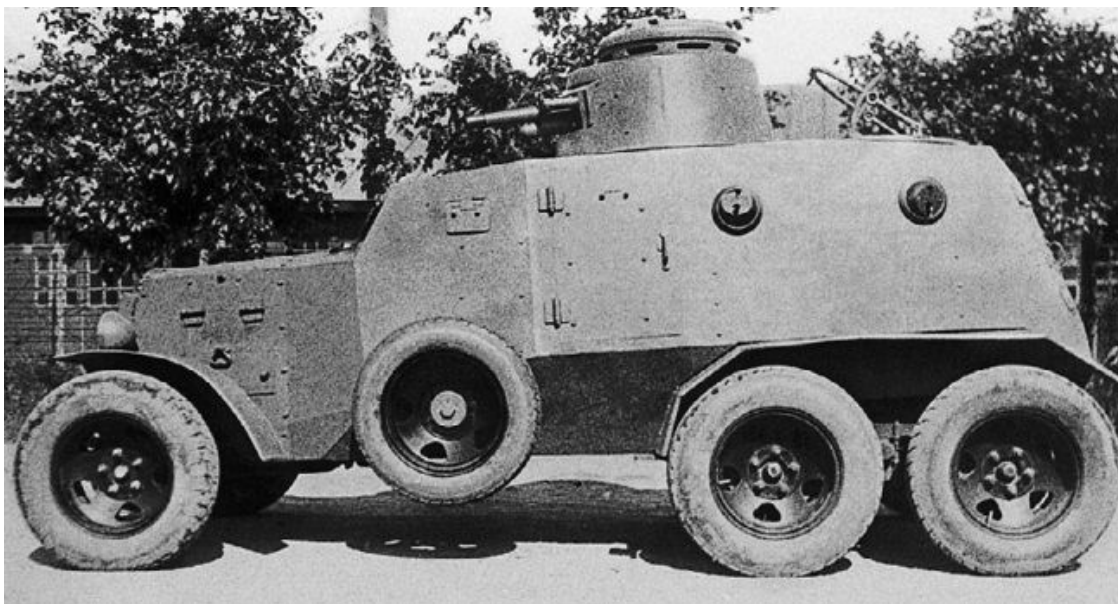
Однако в начале декабря ситуация изменилась, и в течение ближайшего года разработка новых типов броневедомобилей была тесно связана с именем Николая Дыренкова, талантливого изобретателя-самоучки, не имевшего никакого специального образования. Однако он обладал кипучей энергией и высокими амбициями, поэтому 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 изготовлению сварных бронекорпусов для танков МС-1, предложил проект бронированных тракторов и колесной танкетки.

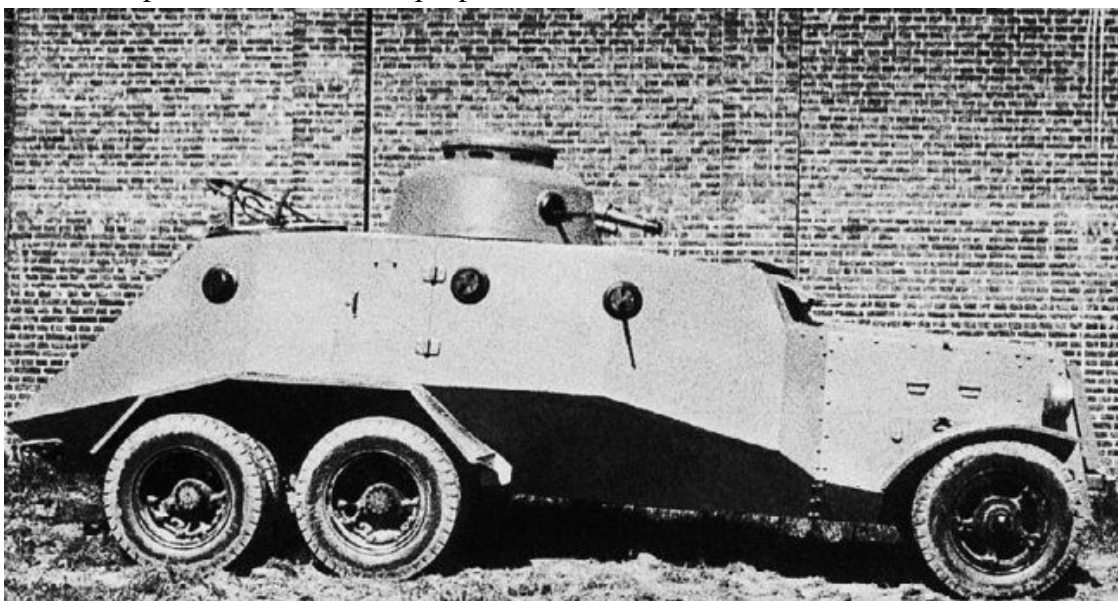


**Опытный образец броневедомобиля Д-13, вид слева. Лето 1931 года.
Хорошо видна зенитная авиационная турель (АСКМ).**

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, броневедомобили, мотоброневедомобили, 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 броневедомобилей передали из КБ Ижорского завода в КБ одаренного самоучки.

25 декабря 1930 года начальник УММ И. Халепский направил Дыренкову следующее распоряжение: «...Разработка проекта броневедомобиля «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.



Броневедомобиль 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 поэтому 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 броневедомобилей «Мореланд», «Форд-А» (легкий) и «Форд-АА» (шестиколесный) из расчета... выпустить за весь 1931 год 50 «Форд-А» 50 «Форд-АА» и 50 «Мореланд».

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 «вчера»: корпуса на них были только «наживлены» сваркой, бронировка двигателей и башни находились в полуза-конченном 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.



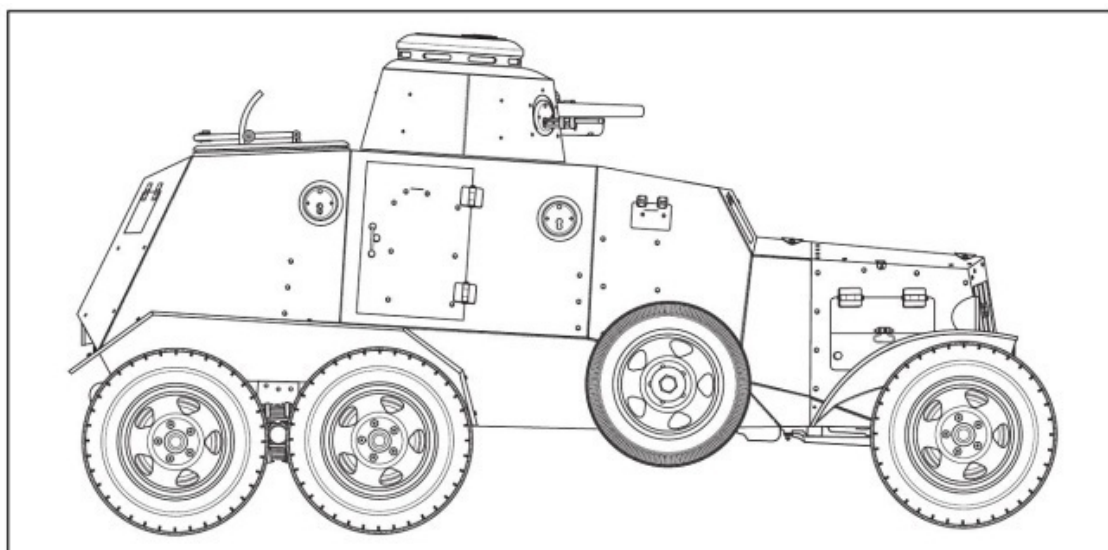
Броневедомобиль Д-9, вид спереди. 1931 год (АСКМ).

«Форд-Тимкен» проекта Ижорского завода представлял собой броневедомобиль 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).

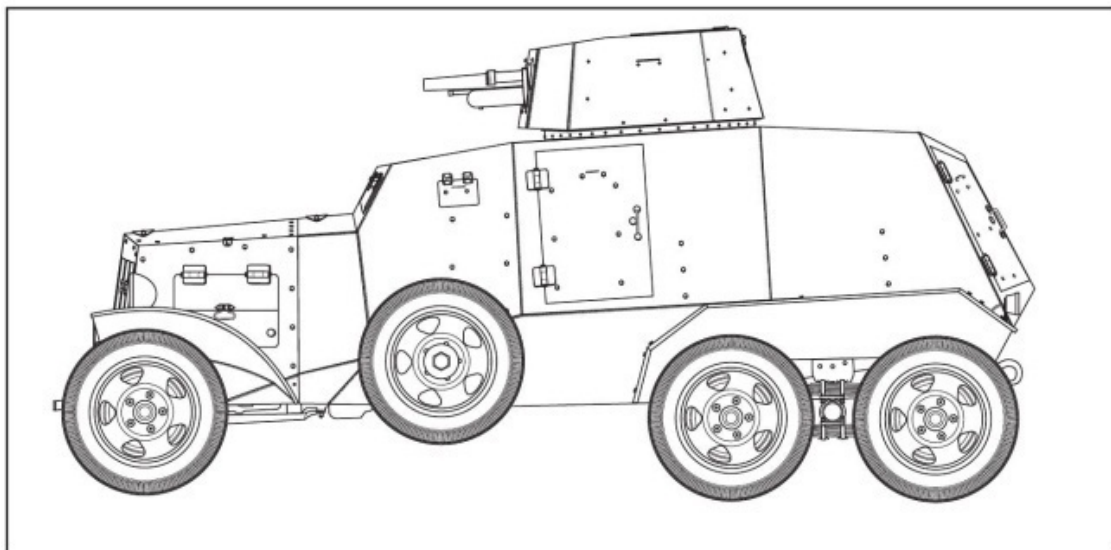


Опытный образец броневедомобиля Д-13 (с шинами разного диаметра).

«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 поло-

жительным по сравнению с «Форд-АА» шестиколесным или БА-27 отличаться не может, но изобилует отрицательными качествами (тихоходность, большие габаритные размеры)».

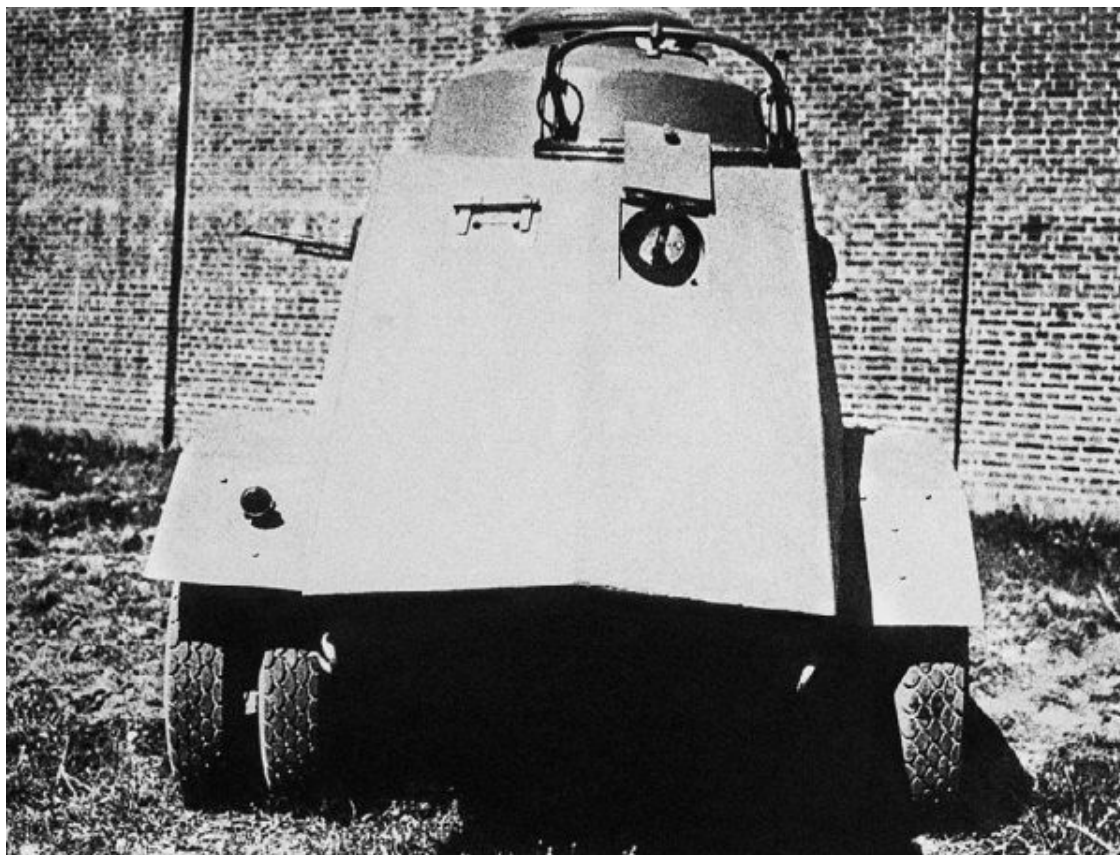
Кроме того, по Д-13 отмечалась высокая трудоемкость изготовления – корпус бронемашины имел 55 броневых деталей разнообразной формы, а протяженность сварного шва составляла 122 м – и высокая стоимость – 15696 руб. 74 коп. Поэтому Дыренкову рекомендовали доработать конструкцию броневедомобилей.



Серийный вариант броневедомобиля 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 броневедомобилю 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 броневедомобиля оказался чрезвычайно громоздким, неповоротливым, имеет пониженную динамику и не обладает какими-либо существенными боевыми преимуществами по сравнению со средним броневедомобилем, признать, что шасси автомобиля «Мореланд» не пригодно для бронирования и может быть использовано под спецустановки: счетверенного пулемета, химические и т. д.



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

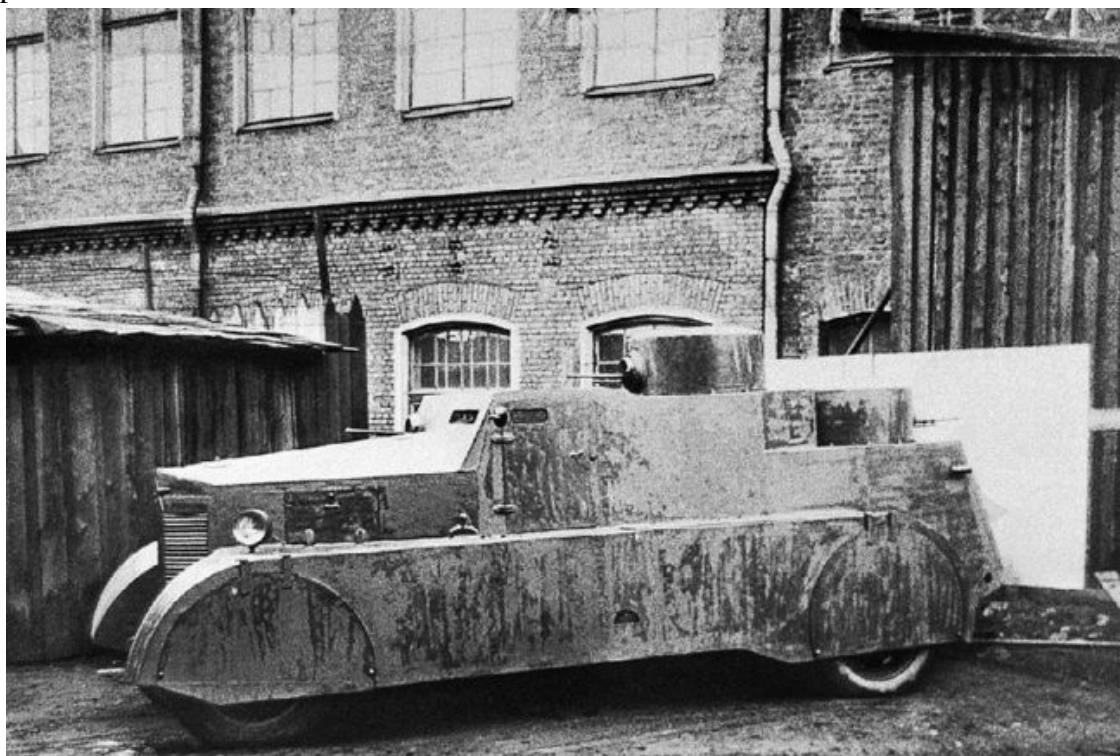
Бронирование трехосного автомобиля АМО-6 как однотипного с «Мореланд» считать нецелесообразным».

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.

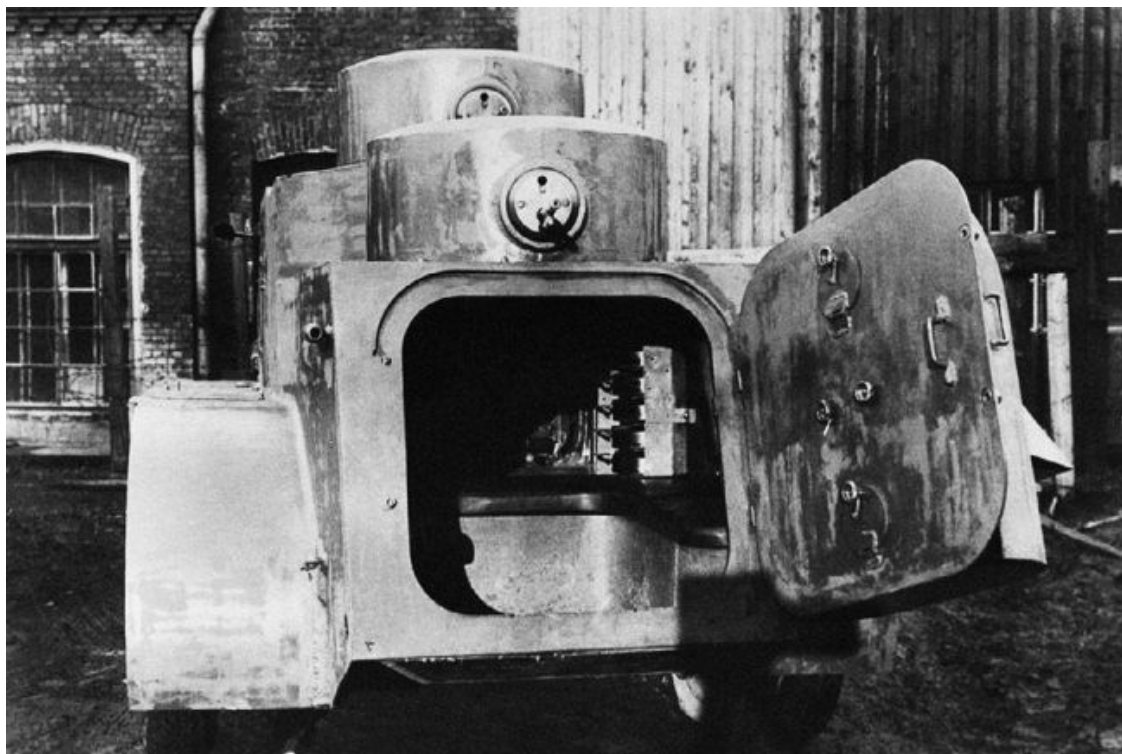
Проекты КБ ОГПУ

Кроме военных, разработкой броневедомобилей 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.



**Броневедомобиль БАД-1, вид слева.
Ленинград, 1931 год (АСКМ).**

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».



Броневедомобиль БД-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).



**Броневедомобиль БАД-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.

Броневедомобиль, 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.



Броневедомобиль БАД-1, вид спереди.

Хорошо видна конструкция жалюзи защиты радиатора (АСКМ).

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