

Проктова ИЛЛЮСТРАЦИЯ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ • 4-2005



СРЕДНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ КРАСНОЙ АРМИИ В БОЯХ

Прокитовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Максим Коломиец

СРЕДНИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ КРАСНОЙ АРМИИ В БОЯХ 1936–1945 гг.

Издательство «Стратегия КМ»



ВВЕДЕНИЕ

Предлагаемый вниманию читателей выпуск «Средние бронеавтомобили Красной Армии в боях» является продолжением работы «Средние бронеавтомобили Красной Армии», вышедшей год назад. Помимо материалов об организации автоброневого состава и их боевого применения в него вошли материалы о химических броневиках и модернизации броневого состава перед войной. Кроме того, в главу по производству бронеавтомобилей в годы Великой Отечественной войны включены уточненные материалы по выпуску БА-10 за этот период, а также дана информация об изготовлении импровизированных броневинов на шасси грузовиков. Информация по самоходным установкам может показаться довольно спорной, так как эти машины не являются бронеавтомобилями в полном смысле этого слова. Но, по мнению автора, они все же ближе к броневику, тем более для их изготовления использовались шасси грузовиков серийного изготовления. Что касается колесной самоходной пушки КСП-76, то она в работу не включена, так как разрабатывалась для решения совершенно других задач, чем средние бронеавтомобили. При рассмотрении боевого применения довольно большой объем посвящен действиям пушечных броневинов на реке Халхин-Гол, так как эта кампания являлась пиком их боевой карьеры. В годы Великой Отечественной войны бронемашин воевали уже не так успешно, да к тому же в боевых документах того времени значительно больше внимания уделено танкам, а бронеавтомобили остаются на втором и даже третьем плане.

При подготовке данного выпуска использовалось большое количество архивных документов, при цитировании которых их стиль и орфография сохраняются.

Автор выражает большую благодарность за предоставленные материалы по организации автоброневого состава своему другу Михаилу Макарову.

1. Бронеавтомобили БА-27 проходят во время парада по Красной площади. Москва, 1 мая 1932 года. На бронелистах защиты радиатора различима надпись «Московский...», а на борту корпуса — «Имени 10-ти летия... местного транспорта» (РГАКФД).

ПАРК СРЕДНИХ БРОНЕМАШИН В 30-Е ГОДЫ

Работы по созданию новых типов средних броневинов, которые должны были заменить устаревшую и сильно изношенную матчасть постройки 1914 – 1920 годов начались в СССР еще в 1925 году, после начала серийного производства отечественных грузовиков АМО-Ф15. Но только в 1927 году был готов полноценный проект новой броневой машины броневой машины на базе АМО, выполненный членом артиллерийского комитета (арткома) АУ РККА А. Рожковым. Необходимое для бронирования шасси АМО-СП (специальное) спроектировали инженеры завода АМО Б. Строканов и Е. Важинский. От обычного шасси СП отличалось большим углом наклона рулевой колонки, измененной конструкцией педалей управления, рычагов коробки перемены передач, тормозов и установкой заднего поста управления.

В начале 1928 года, после испытания шасси и разработки необходимых для серийного производства чертежей, в Москве началась сборка первого броневинов, получившего обозначение Б-27.

В конце марта 1928 года в Москве и ближайших окрестностях прошли первые испытания новой броневой машины, которые наряду с положительными результатами показали необходимость внесения ряда изменений. В июне – июле того же года провели повторные испытания по дорогам Подмосковья, результаты которых доложили в Революцион-

но-военный совет СССР, который 24 октября 1927 года своим постановлением принял бронеавтомобиль на вооружение Красной Армии под обозначением БА-27. Производство машины поручили Ижорскому заводу в Ленинграде, шасси для бронирования должен был поставлять московский завод АМО.

БА-27 имел корпус, склепанный из 3 – 8 мм броневых листов на каркасе из уголков, и башню, изготовленную по типу танка МС-1. Вооружение состояло из 37-мм пушки Гочкиса (ПС-1) и 7,62-мм пулемета ДТ. Масса боевая броневинов с экипажем из 4 человек составляла 4450 кг, максимальная скорость на шоссе – 45 км/ч. Для удобства маневрирования на поле боя машина имела задний пост управления – это было сделано по опыту эксплуатации бронемашин в Первую Мировую и Гражданскую войны.

Серийное производство БА-27 началось в январе 1928 года и закончилось летом 1931 года, всего за это время изготовили 215 бронемашин (включая опытный образец) трех различных партий, немного отличавшихся между собой мелкими деталями. Весной 1930 года была предпринята попытка установки корпуса БА-27 на шасси двухосного американского грузовика «Форд-АА», но дальше опытного образца дело не пошло.

Ситуация с бронеавтомобильным парком Красной Армии начала меняться в лучшую сторону после принятия РВС СССР 18 июля 1929 года «Системы танко-тракторного и авто-броневое вооружения Рабоче-Крестьянской Красной Армии», а также сформирования в ноябре того же года Управления механизации и моторизации (УММ) РККА. Для ускорения работ по оснащению армии совре-

2. Чистка ствола бронеавтомобиля БА-27. Московский военный округ, лето 1932 года. Предположительно машина принадлежала Опытной механизированной бригады, на борту видна надпись «Имени 10-ти летия... местного транспорта» (АСКМ).



менной автомобильной техникой правительство Советского Союза предприняло широкомасштабные закупки грузовых и легковых машин в США, одновременно было начато строительство новых и реконструкция существующих автозаводов.

В числе прочих автомобилей, прибывших из-за границы, была 1000 трехосных (6 x 4) шасси «Форд-Тимкен». Это были обычные 1,5-тонные «Форд-АА» на которые американская фирма «Тимкен» путем небольших переделок устанавливала третий мост. Все эти шасси поступили в армию и использовались как база для создания специальных машин – заправщиков, химических, самоходных установок и броневинов.

В феврале 1931 года представителям УММ РККА предъявили прототип бронеавтомобиля Д-13, изготовленного на шасси «Форд-Тимкен» в конструкторском бюро под руководством Н. Дыренкова. Машина имела корпус из 4-6 мм бронелистов, собранных при помощи сварки, ее вооружение состояло из 37-мм пушки Гочкиса и пулемета ДТ в башне, одного ДТ в корпусе (с 6 установками для него) и зенитной турели (на крыше корпуса за башней) для защиты от атак с воздуха. Запасные колеса Д-13 устанавливались по бортам корпуса и могли вращаться, служа дополнительной опорой при преодолении машиной различных препятствий. Несмотря на несовершенство конструк-

ции, в начале 1933 года была изготовлена партия из 10 Д-13, которые поступили в войска.

На основе опыта работ по созданию Д-13 и собственным опытным броневинов, созданным в начале 30-х, в 1932 году конструкторское бюро Ижорского завода спроектировало и изготовило новый образец бронированного автомобиля, получивший обозначение БАИ (Бронированный автомобиль Ижорский).

Как и Д-13, машина имела сварной корпус из бронелистов 4 – 8 мм, но из-за того, что задняя часть шасси «Форд-Тимкен» была обрезана на 400 мм, а крыша над боевым отделением опущена, вся конструкция получилась компактнее и легче – масса БАИ составляла 3860 кг (у Д-13 4250 кг). Вооружение броневинов состояло из 37-мм пушки Гочкиса и пулемета ДТ в башне и еще одного ДТ в лобовом листе корпуса. Для повышения проходимости БАИ по слабым грунтам и бездорожью машина комплектовалась вездеходными цепями «Оверолл» (иногда их называют гусеницами), которые одевались на колеса задних ведущих мостов.

Испытания, проведенные в августе 1932 года на Научно-испытательном бронетанковом полигоне показали неплохие результаты. После их окончания и рассмотрения результатов было принято решение о начале серийного производства БАИ на Выксунском заводе дробильно-размольного оборудования (ДРО) (г. Выкса Горьковской области). Планом на

3. Снимок, хорошо демонстрирующий склонность к опрокидыванию БА-27 из-за высоко расположенного центра тяжести: при попытке развернуться на проселочной дороге броневинов завалился на бок. Учения орловской танковой школы, лето 1932 года. На фото видна нижняя часть бронеавтомобиля (АСКМ).





4. Бронеавтомобили БАИ выходят на Красную площадь. Москва, парад 1 мая 1932 года (АСКМ).

1933 год предполагалось изготовить 300 БАИ, однако завод смог дать армии только 90 машин, и еще 19 собрали в начале 1934-го, после чего производство БАИ было прекращено.

Дело в том, что еще в августе 1932 года, параллельно с испытанием опытного образца БАИ, конструкторское бюро Ижорского завода получило от УММ РККА задание на проектирование и изготовление опытного образца бронеавтомобиля, вооруженного 45-мм танковой пушкой. Первый образец такой машины, получившей обозначение БА-3, собрали из обычной (не броневой) стали в апреле 1933 года.

Корпус машины, сваренный из 4-8 мм листов, по конструкции и конфигурации незначительно отличался от корпуса БАИ. Основным отличием БА-3 стала башня от танка Т-26 с уменьшением толщины брони до 8 мм с 45-мм пушкой и спаренным пулеметом ДТ. Еще один ДТ крепился в шаровой установке в лобовом листе корпуса. Боевая масса машины с экипажем из 4 человек составляла 5820 кг, а наличие демультипликатора позволяло разгоняться на шоссе до 70 км/ч.

Производство БА-3 планировали начать на заводе ДРО, который сумел изготовить только 4 машины, а затем передали на Ижорский завод, который вплоть до 1941 года являлся единственным предприятием по производству средних бронемашин для Красной Армии (Выкса занималась изготовлением легких броневинов). Первые серийные БА-3 покинули цеха в ноябре 1934 года, а к моменту окончания их производства в начале 1936 года было изготовлено 172 БА-3 (включая машины ДРО).

В 1935 году КБ Ижорского завода получило от АБТУ РККА (к этому моменту УММ переименовали в Автобронетанковое управление – АБТУ. – *Прим. автора*) задание об установке

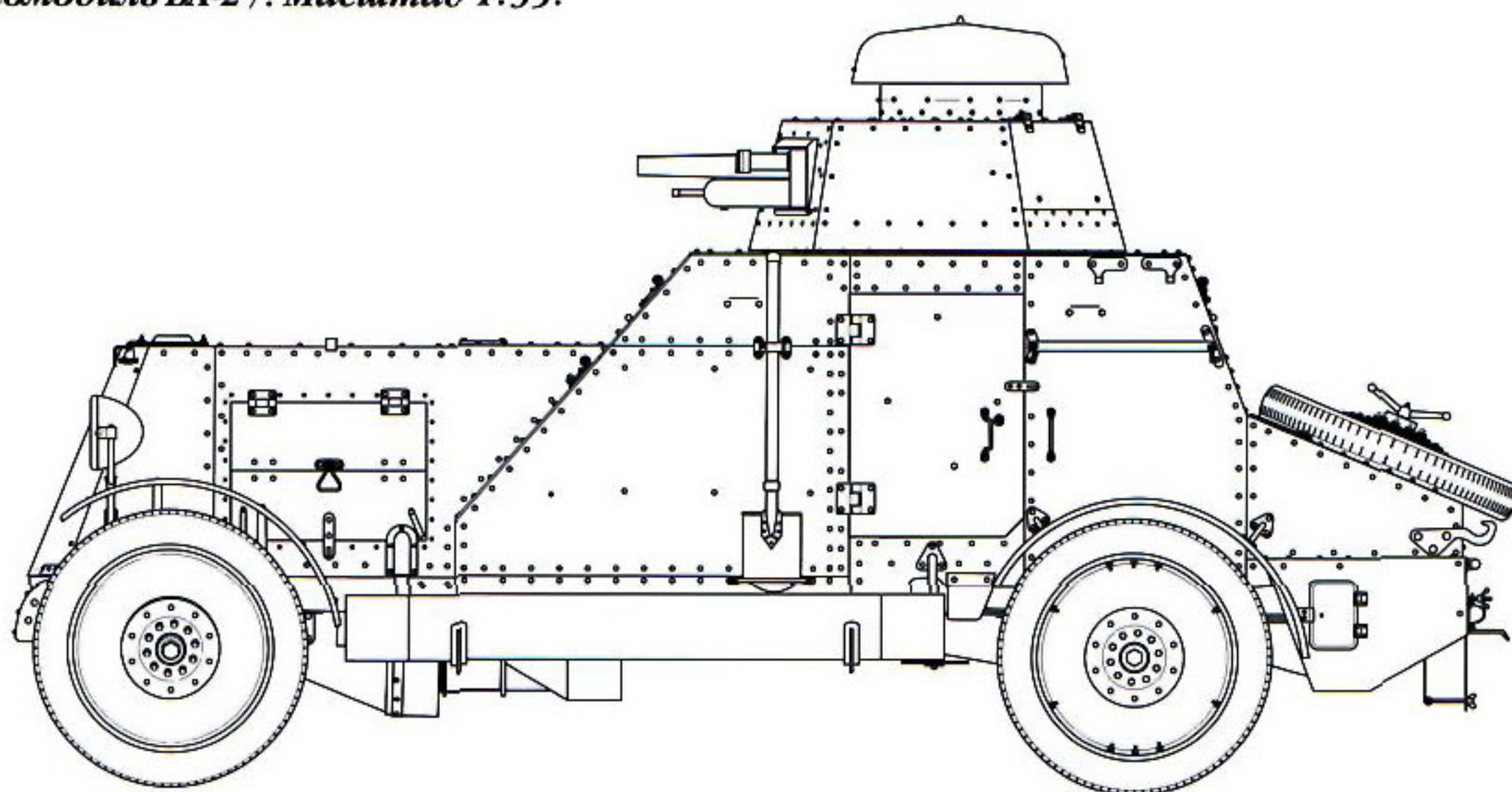
корпуса БА-3 на трехосное шасси ГАЗ-ААА отечественного производства. Последнее, по сравнению с «Форд-Тимкен», было легче и имело укороченную базу. В конце того же года опытный образец нового броневинов, получившего обозначение БА-6 успешно прошел испытания и в начале следующего года производство машин началось на Ижорском заводе. По конструкции корпуса новый броневинов во многом был аналогичен БА-3. Помимо базы, машины различались следующим: боковые лючки моторного отделения были из одного листа (на БА-3 из двух половин), убрана дверь в заднем листе корпуса, добавлен лючок над моторным отделением, в лобовом листе перед пулеметчиком и в задних листах корпуса введены отверстия для стрельбы из Нагана, брезентовые ремни для крепления вездеходных цепей заменены крюками.

Перед бронировкой шасси ГАЗ-ААА обрезалась на 400 мм в задней части, уменьшался угол наклона рулевой колонки и усиливались передние рессоры. Масса БА-6 по сравнению с БА-3 снизилась до 5,12 т, скоростные данные остались практически без изменений. Начиная с БА-6 на всех отечественных бронеавтомобилях начали использовать пулестойкие шины «ГК» («губчатая камера»), заполненные специальной эластичной пористой резиной, которая не боялась проколов или пробоев.

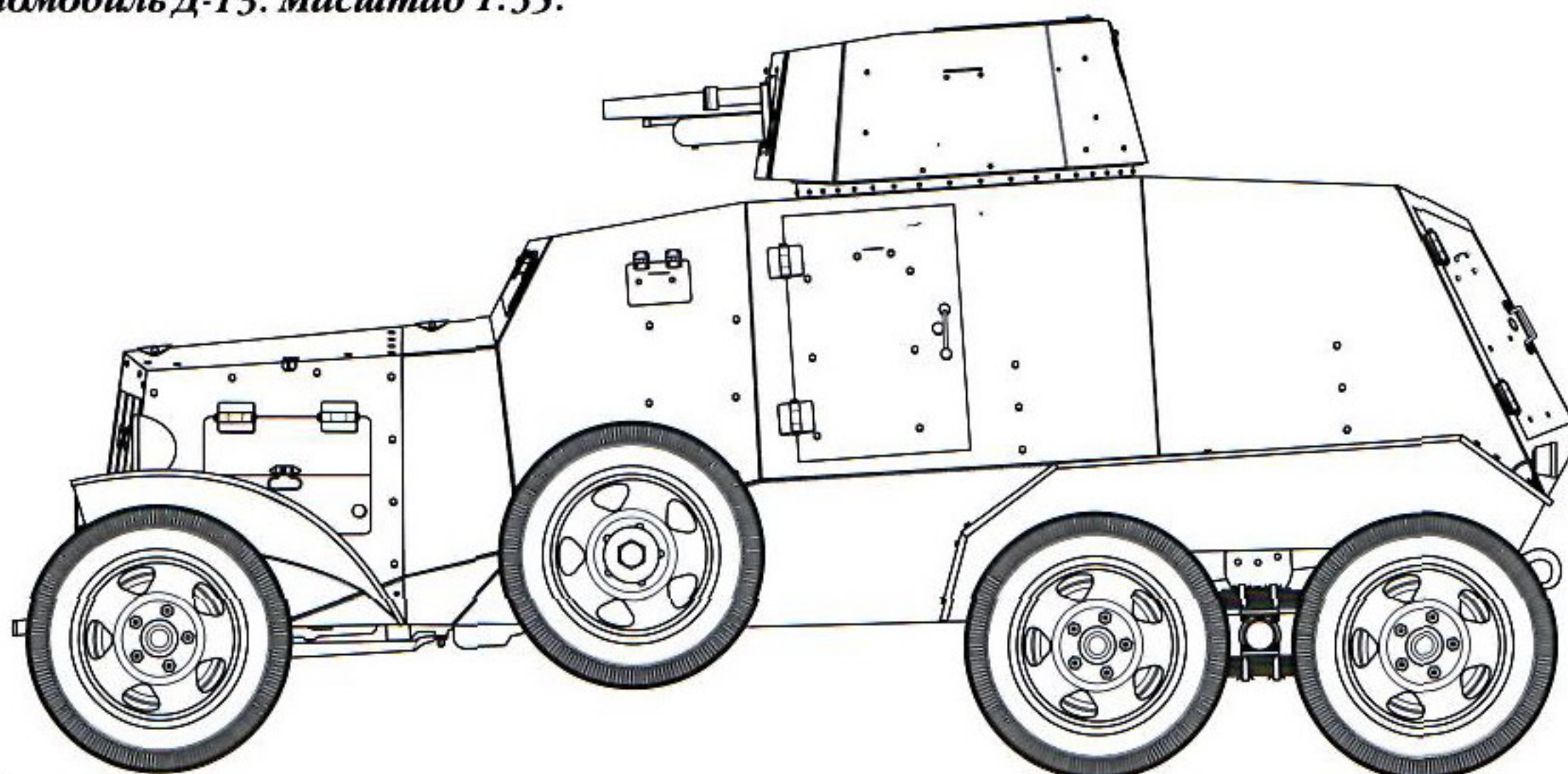
Летом 1936 года в серию пошел радиный вариант БА-6, оснащенный радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной. Рация монтировалась в кормовой нише башни, для чего пришлось уменьшить боекомплект. Производство БА-6 велось до начала 1938 года, всего было изготовлено 394 броневинов, из них 72 радиных.

Осенью 1936 года на Ижорском заводе под руководством начальника конструкторского

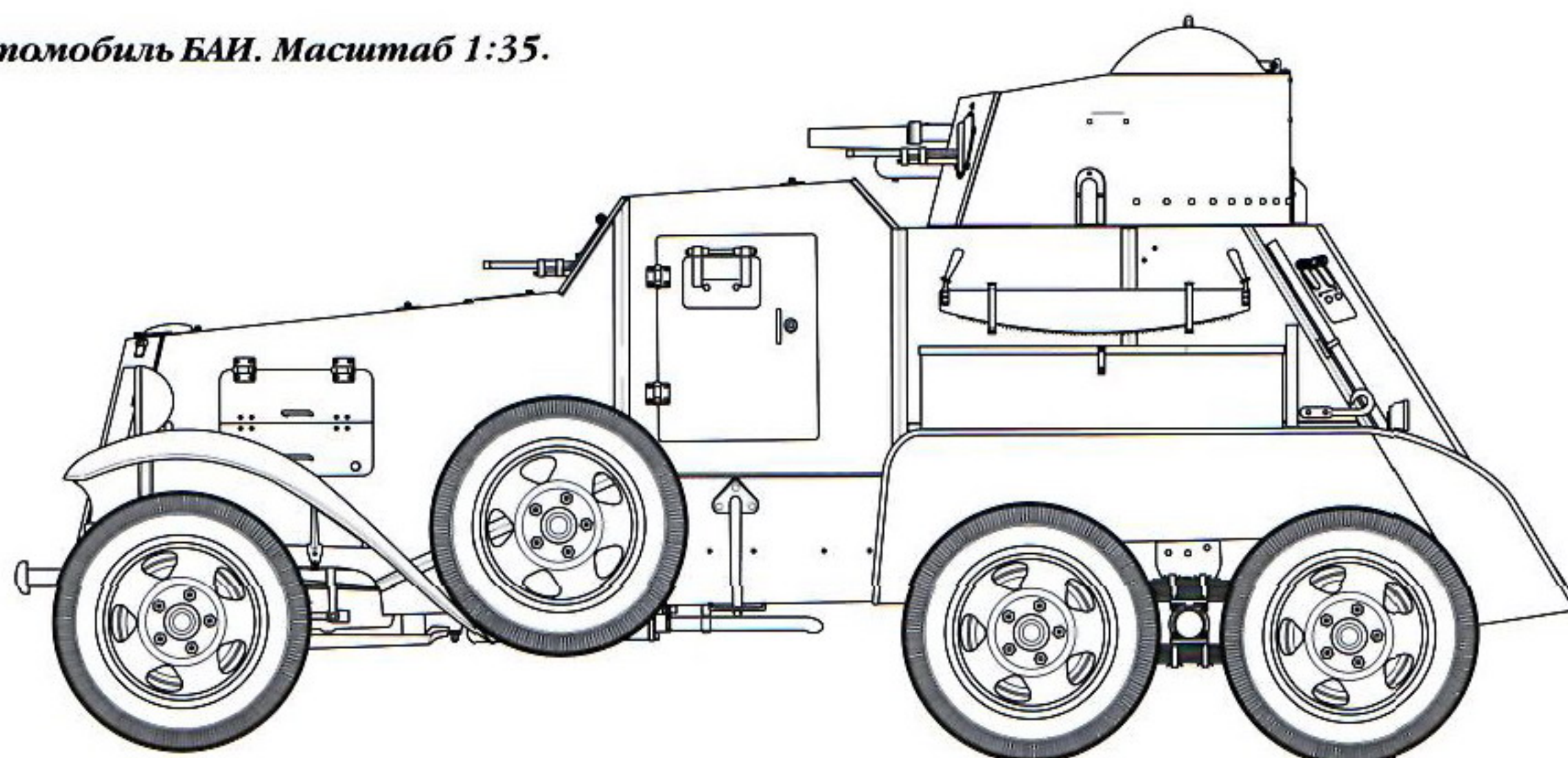
Бронеавтомобиль БА-27. Масштаб 1:35.



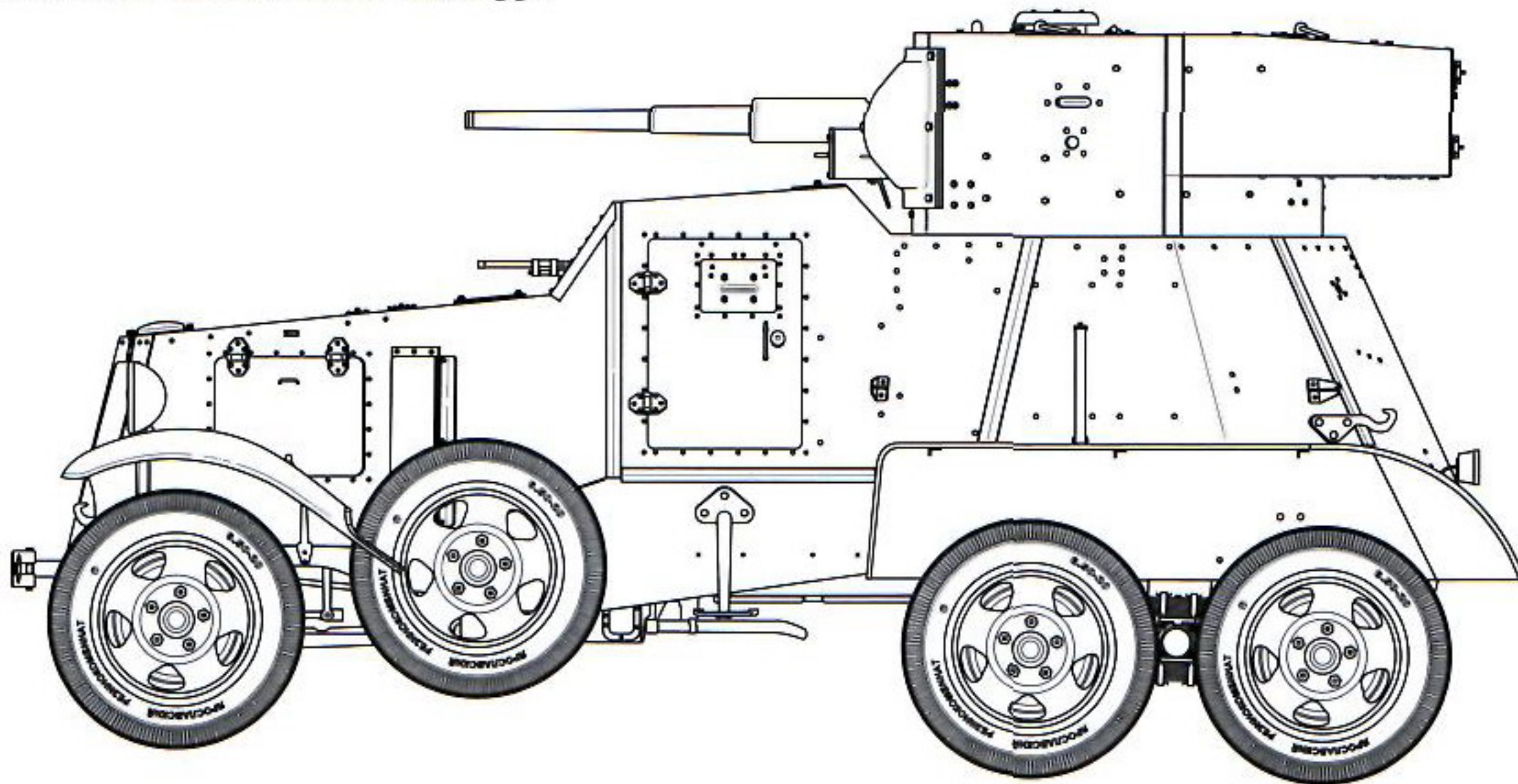
Бронеавтомобиль Д-13. Масштаб 1:35.



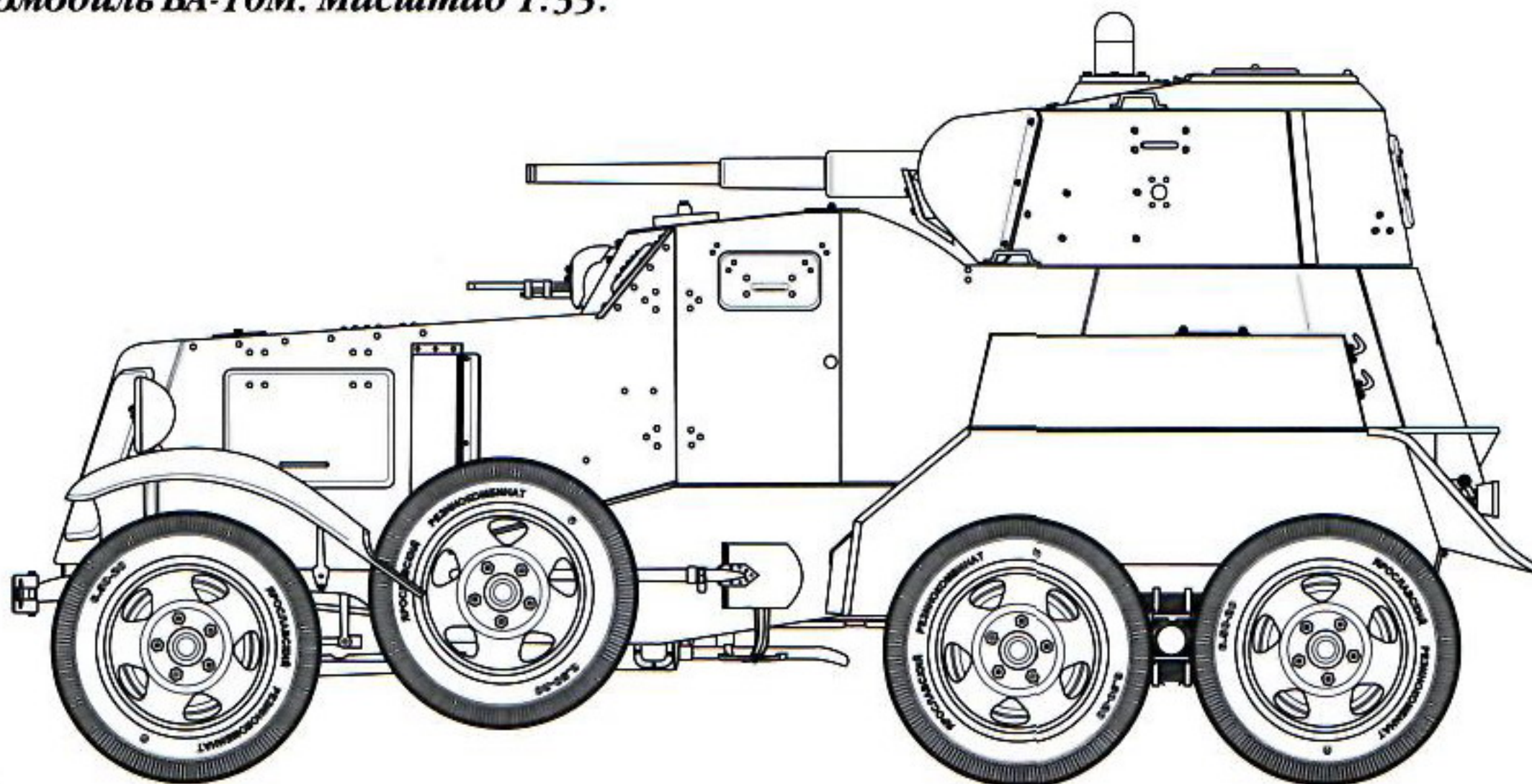
Бронеавтомобиль БАИ. Масштаб 1:35.



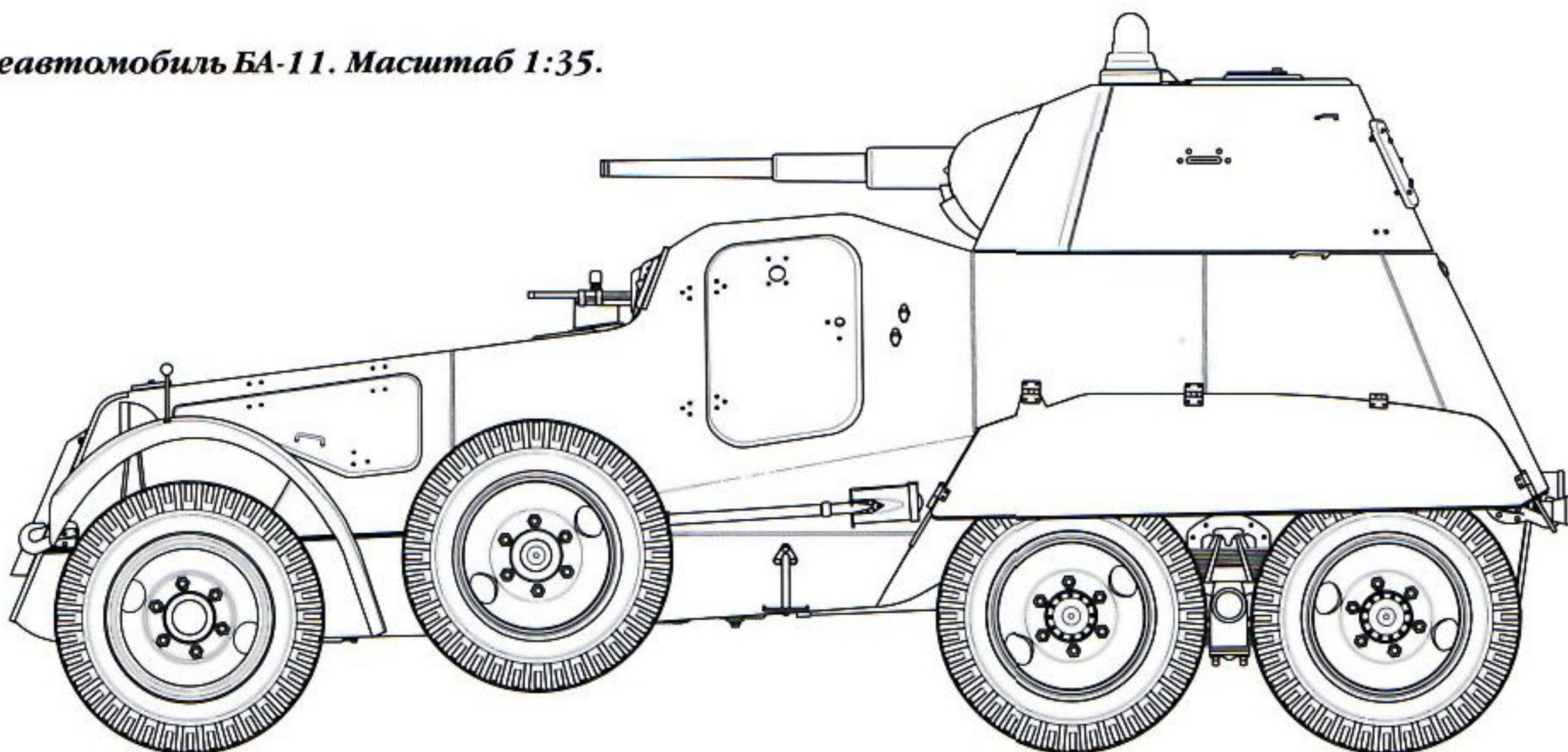
Бронеавтомобиль БА-6. Масштаб 1:35.



Бронеавтомобиль БА-10М. Масштаб 1:35.



Бронеавтомобиль БА-11. Масштаб 1:35.



бюро Григорьева и его заместителя инженера Ильичева спроектировали и изготовили модернизированный броневомобиль БА-6м. В качестве базы использовали шасси ГАЗ-ААА, но с заменой двигателя на более мощный 50-сильный ГАЗ М-1. При этом рама в средней части укорачивалась на 200 мм, а сзади обрезалась на 400 мм, сокращалась длина карданного вала, уменьшался угол наклона рулевой колонки, усиливались рессоры переднего моста. Машина получила корпус новой конструкции, сваренный из 4 – 10 мм бронелистов и новую башню конической формы, пуленепробиваемые стекла «Триплекс» на смотровых щелях и ряд других усовершенствований. При боевой массе 4800 кг с экипажем из 4 человек новый броневомобиль по динамическим качествам превосходил своего предшественника БА-6.

В апреле 1937 года, после проведения ширококомаштабных испытаний, Главный военный совет Красной Армии принял решение о развертывании серийного производства БА-6м, с учетом устранения выявленных в конструкции машины недостатков. Летом на Ижорском заводе изготовили улучшенный вариант броневика, получивший обозначение БА-10. Внешне новая машина была похожа на БА-6м, но имела дополнительно усиленную переднюю ось, более надежную электропроводку, измененную конструкцию люков и дверей и ряд других изменений. Серийное производство нового броневомобиля началось в кон-

це 1937 года под обозначением БА-10А, но первые серийные машины покинули цеха Ижорского завода только в январе 1938-го и до конца года было собрано 489 броневомобилей. При этом часть машин оборудовалась радиостанцией 71-ТК-1 со штыревой антенной.

Учитывая опыт эксплуатации и боевого применения БА-10А в боях на Халхин-Голе, КБ Ижорского завода в конце 1939 года спроектировало новый вариант броневика, получивший обозначение БА-10М. Прежде всего были убраны изнутри корпуса бензобаки – теперь они устанавливались в бронированных кожухах на крыльях задних колес, бензопроводы к ним также прикрыли броневыми планками. Кроме того, ввели броневую защиту пулеметной установки в лобовом листе корпуса, новый поворотный механизм башни и изменили укладку ЗИП и шанцевого инструмента. Масса БА-10М возросла до 5,5 т, но динамические качества практически не изменились. Производство БА-10М началось на Ижорском заводе в декабре 1939 года и велось вплоть до начала Великой Отечественной войны. Всего до 1 июля 1941 года было изготовлено 2980 БА-10А и БА-10М.

Несмотря на неудачный опыт с опытным броневиком БА-5, изготовленным в октябре 1934 года на трехосном шасси ЗИС-6, военные не оставляли идеи об использовании шасси ЗИС-6 для создания нового среднего броневомобиля. Предполагалось, что использование более прочной «зисовской» базы позво-

5. Броневомобиль БА-10А преодолевает подъем во время учений. Лето 1938 года (АСКМ).





6. Испытания серийного образца броневедомителя БА-11 на НИИТ полигоне. Осень 1940 года. Машина преодолевает грязный участок проселочной дороги (АСКМ).

лит спроектировать боевую машину с лучшими характеристиками, чем у серийных бронемашин на ГАЗ-ААА.

Работы над новым броневедомителем начались с постановления Революционно-военного совета СССР от 17 ноября 1937 года, по которому московский автозавод имени Сталина должен был спроектировать и изготовить трехосное шасси ЗИС под бронировку. Одновременно Ижорскому заводу поручалось разработать общий проект новой боевой машины.

Летом 1938 года был готов проект шасси ЗИС-6к (короткое) и броневедомителя в целом, которой присвоили обозначение БА-11.

Опытный образец БА-11 был готов в марте 1939 года. В качестве базы использовалось трехосное шасси ЗИС-6к, имевшее форсированный двигатель в 73,5 л.с., усиленную подвеску и ряд других изменений. Корпус машины сваривался из бронелистов толщиной 6 – 13 мм, установленных под углами до 25 градусов к вертикали, башня тоже имела коническую форму. Вооружение БА-11 было аналогичным БА-10А при увеличенном боекомплекте. Броневедомитель оснащался радиостанцией со штыревой антенной и внутренним переговорным устройством. Боевая масса БА-11 на шинах «ГК» с экипажем из 4 человек составила 8260 кг, а максимальная скорость по шоссе 55,5 км/ч, что было ниже, чем у БА-10 (59,5 км/ч). Кроме того. На испытаниях отмечалась неудовлетворительная работа двигателя и демультипликатора, трудность управления машиной и ряд других недостатков. Поэтому военные признали динамические качества нового броневедомителя не отвечающими современным требованиям.

Несмотря на это, в 1940 году Ижорский завод поручил задание изготовить 16 БА-11 ус-

тановочной партии, с тем, чтобы в 1941 году начать их серийное производство. Броневедомители установочной партии были готовы в августе – сентябре 1940 года и переданы в войска. Однако серийный выпуск БА-11 приостановили вплоть до освоения промышленностью полноприводных шасси ЗИС (6 х 6).

Кроме обычных бронемашин, в 30-е годы были попытки создать средние плавающие броневедомители, пригодные для вооружения Красной Армии. После изготовления и испытания опытного образца БАД-2, в конструкторском бюро Ижорского спроектировали опытный образец броневедомителя ПБ-4, изготовленный в 5 экземплярах. Однако испытания показали, что машина практически неуправляема на плаву и значительно уступает БА-3 при движении по суше. Попытка исправить недостатки ПБ-4 на построенном в 1937 году опытном образце ПБ-7 не увенчалась успехом, и в 1938 году все работы по плавающим броневедомителям прекратили.

Таким образом, с 1928-го по 1 июля 1941 года советская промышленность изготовила 3887 броневедомителей БА-27, БАИ, БА-3, БА-6, БА-10 и БА-11. Основными их недостатками была низкая проходимость по плохим дорогам из-за использования неполноприводных шасси коммерческих грузовиков (4 х 2 и 6 х 4), неудовлетворительное охлаждение двигателя, высокая температура внутри бронекорпуса (летом могла достигать до 30 градусов!) и плохая вентиляция боевого отделения при стрельбе. Например, в докладе о состоянии мехчастей Приморья, датированным 15 марта 1935 года говорилось: «БА-27 – тип машины устаревший. Основной недостаток – слабая проходимость вследствие большой перегруз-

ки броней и узкого профиля колес (большое давление на кв.см). Машина застревает там, где другие двухосные колесные машины проходят свободно. В горных условиях не применима – мотор перегревается на подъем (кипит), вследствие высокого расположения башни машина имеет свойство опрокидываться, что тоже отрицательно для горной местности. Машина может применяться лишь на ровной дороге и твердом грунте... В условиях Приморья совершенно не пригодна.

БА-3 – обладает целым рядом преимуществ по сравнению с БА-27 и по вооружению, и по проходимости. Вследствие перегруженности броней и относительной слабости мотора машина не может быть применена как средство разведки. Перегревается мотор, кипит на подъемах, застревает на тяжелой вязкой дороге, с трудом передвигается по бездорожью даже на цепях «Оверолл». В условиях Приморья мало пригодна, особенно в дождливое время года. В зимнее время при

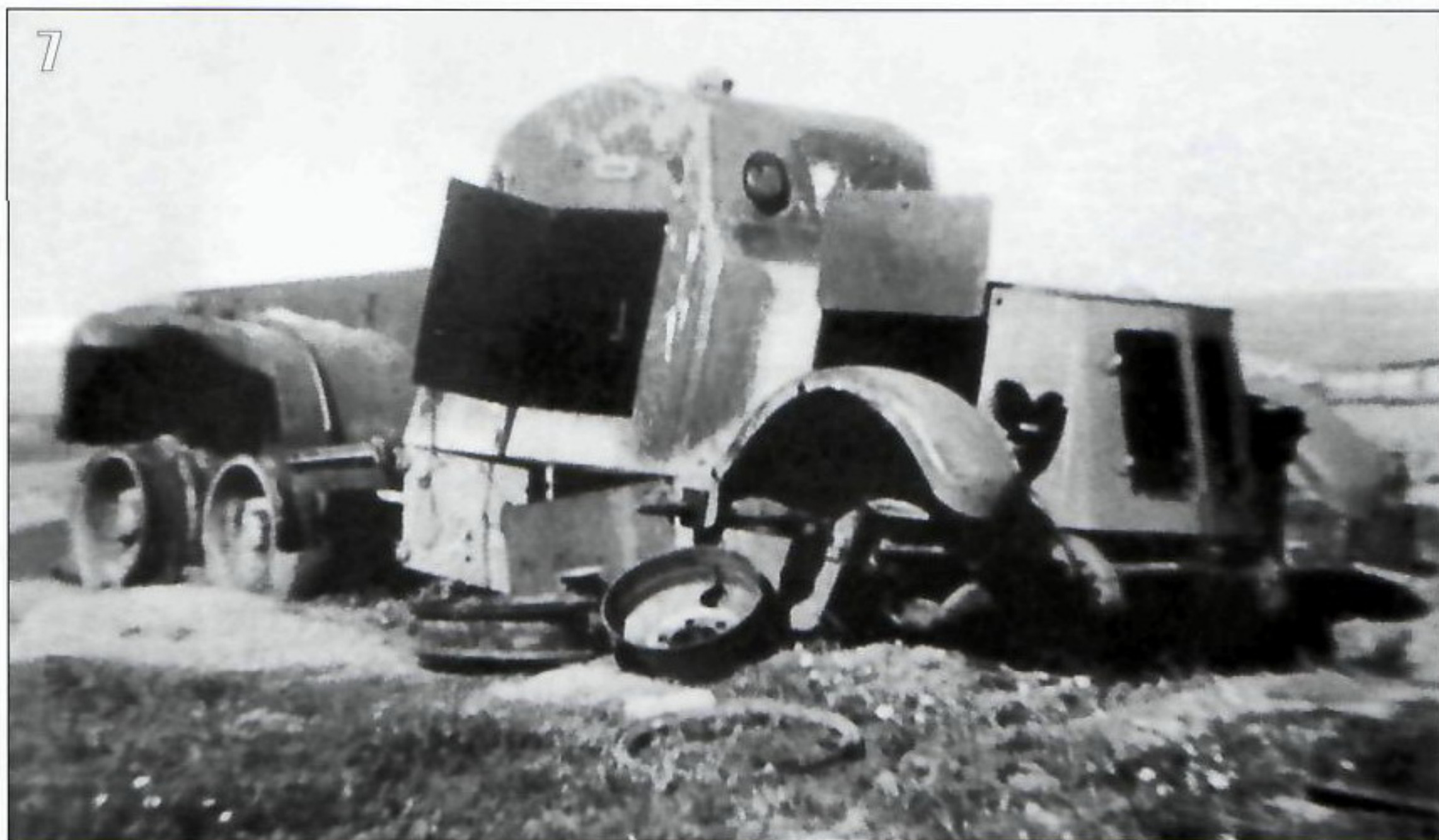
ХИМИЧЕСКИЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ

Помимо средних бронемашин с пушечно-пулеметным вооружением, в Красной Армии имелись и средние броневики специального назначения. А так как информация о них практически отсутствует в печати, автор счел целесообразным рассказать в данной работе и о них.

Создание броневых машин с химическим вооружением начались в Советском Союзе в начале 30-х годов. Первоначально их проектированием занимался все тот же Дыренков. Летом 1931 года в Опытно-конструкторском и испытательном бюро началось проектирование двух образцов химических бронемашин – Д-18 на грузовом американском шасси Мореланд и Д-39 на базе Форд-Тимкен. Однако из-за неудовлетворительной организации работ обе машины изготовили лишь в ноябре 1932 года.

Д-18 и Д-39 имели бронекорпуса из 6-8 мм стали (не броневой), закрывающие двигатель,

7. Химический бронееавтомобиль КС-18, уничтоженный в ходе одного из боев. Советско-германский фронт, лето 1941 года. Хорошо видна шаровая пулеметная установка в лобовом листе корпуса, а также остатки стоек для крепления поручневой антенны (АСКМ).



отсутствии снежного покрова машина может применяться и в условиях театра Приморья на всех направлениях».

Летом 1940 года в АБТУ РККА прошло специальное заседание, посвященное новой системе организации бронетанковых войск. В докладе на эту тему, 27 июня направленному заместителю наркома обороны Маршалу Советского Союза Кулику по броневику предлагалось следующее:

«1). Оставить на вооружении Красной Армии: БА-6, БА-10, БА-11, БА-20.

2). Снять с вооружения бронееавтомобили: БА-27, ФАИ, БАИ, БА-3, Д-8, Д-12, Д-13, используя механизмы в качестве запасных частей к колесным машинам, корпуса реализовать через ОФИ как металлолом. Реализацию этого произвести по мере поступления бронееавтомобилей, оставленных на вооружении».

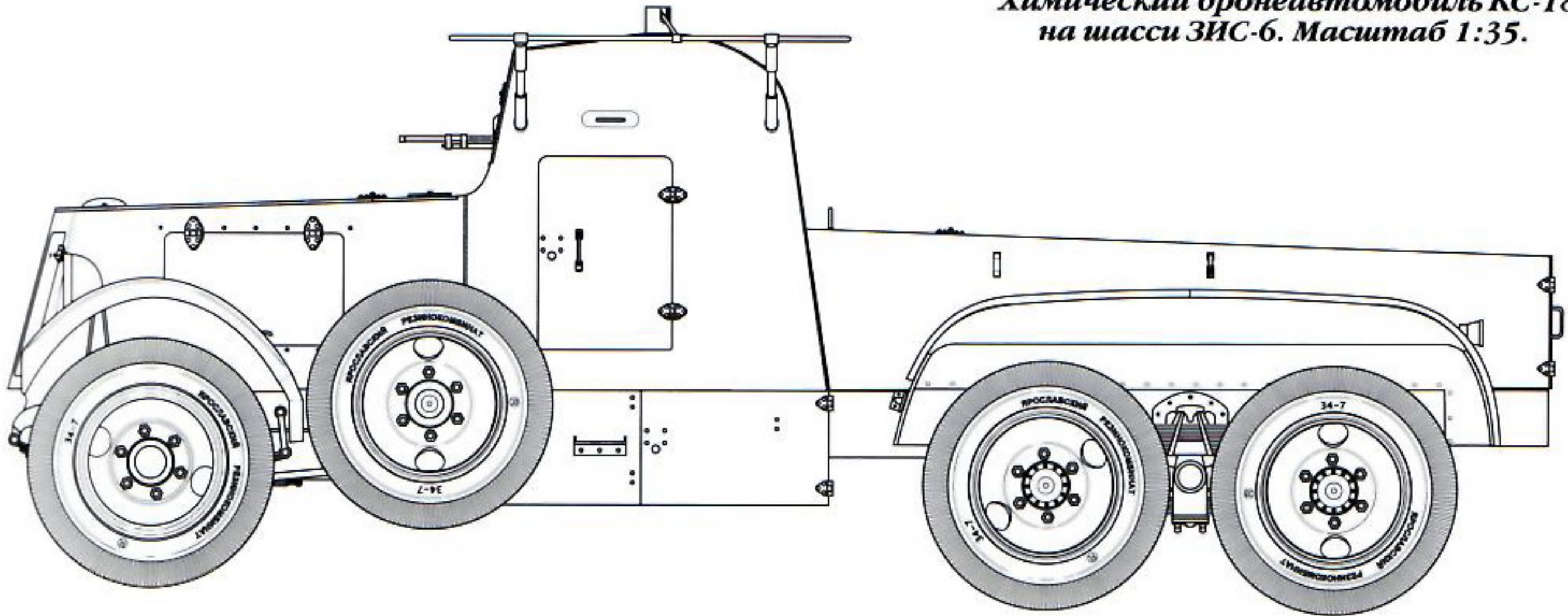
Однако хотя по данному вопросу было принято положительное решение, вплоть до начала Великой Отечественной войны ничего сделано не было.

кабину и резервуары для химических веществ. В зависимости от типа заправки резервуара машины могли производить заражение местности отравляющими веществами, дегазацию или постановку дымовых завес. Выполнение этих задач осуществлялось при помощи центробежной помпы с приводом от двигателя автомобиля и трех распылителей. Машина Д-18 имела 2 резервуара для химических веществ емкостью 1100 литров, а Д-39 один на 800.

После того, как 1 декабря 1932 года УММ РККА отказалось от услуг Дыренкова и Опытно-конструкторское и испытательное бюро закрыли, работы по созданию боевых химических машин передали в КБ завода «Компрессор». Сюда же после испытаний передали опытные экземпляры Д-18 и Д-39, на основе которых началось проектирование новых образцов.

В начале 1933 года завод «Компрессор» начал производство машины БХМ-1000 на шасси АМО-3 с резервуаром на 1000 литров. Однако испытание этих образцов в войсках показали, что БХМ-1000 имеют низкую прохо-

*Химический броневедомитель КС-18
на шасси ЗИС-6. Масштаб 1:35.*



димостью и «не являются полноценными боевыми машинами, так как не имеют броневого прикрытия». Тем не менее, небольшая партия таких машин была изготовлена на заводе «Компрессор» для использования в качестве учебных.

Весной того же года на «Компрессоре» спроектировали и изготовили партию БХМ-800 на шасси «Форд-ААА» с баком емкостью 800 литров. Весной на заводах Союзторфмаша на эти машины смонтировали защиту баков из листов обычной (не броневой) стали толщиной 6-8 мм.

В 1934 году Выксунский завод ДРО начал выпуск небронированных БХМ на шасси ЗИС-6, специальное химическое оборудование для которых изготавливали на «Компрессоре».

Через год конструкторское бюро ДРО по заказу военно-химического управления РККА спроектировало новую химическую машину на трехосном шасси ЗИС-6, получившую обозначение КС-18. Кабина и бак емкостью 1000 литров имели защиту из 4 – 8 мм брони. В лобовом листе корпуса справа от водителя устанавливался пулемет ДТ в шаровой установке и радиостанция 71-ТК с поручневой антенной. На КС-18 стояло специальное оборудование завода «Компрессор». Для постановки дымовых завес использовалась смесь S-IV, которой при полном заполнении резервуара хватало на 25 – 30 минут работы. Для заражения местности отравляющими веществами использовался специальный распылитель с шириной полосы распыления до 25 м. Дегазацию зараженной местности КС-18 осуществляла при помощи распылительной колонки, при этом одной заправки хватало на обработку 2600 квадратных метров.

С 1937 года КС-18 запустили в производство и к 1939 году их изготовили 94 штуки. Эта машина поступала на вооружение рот боевого обеспечения танковых бригад – по штату в такой роте имелось 4 КС-18. Информации об их эксплуатации и использовании в войсках автору найти пока не удалось. Известно только, что в ходе советско-финляндской войны в танковых бригадах Северо-Западного фронта имелось 9 машин КС-18, но об их использовании ничего не известно.

МОДЕРНИЗАЦИЯ БРОНЕМАШИН

Во второй половине 30-х годов встал вопрос о судьбе броневедомителей БА-27. Дело в том, что выпуск этих машин был прекращен еще в 1931 году, а изготовление запасных частей для них велось в недостаточном количестве. В результате, к 1936 году большая часть БА-27 требовала ремонта, а провести его не было возможности. Например, командир 45-го механизированного корпуса комдив Борисенко в своем письме от 8 января 1937 года о состоянии вверенной ему части начальнику АБТУ РККА Бокису писал: «...БАИ и БА-27. 11 машин БАИ и 21 машина БА-27 корпусу не положены. Учитывая отсутствие запчастей и ремонтных баз, а также то, что все машины БА-27 в течение ряда лет требуют капитального ремонта, прошу об их изъятии».

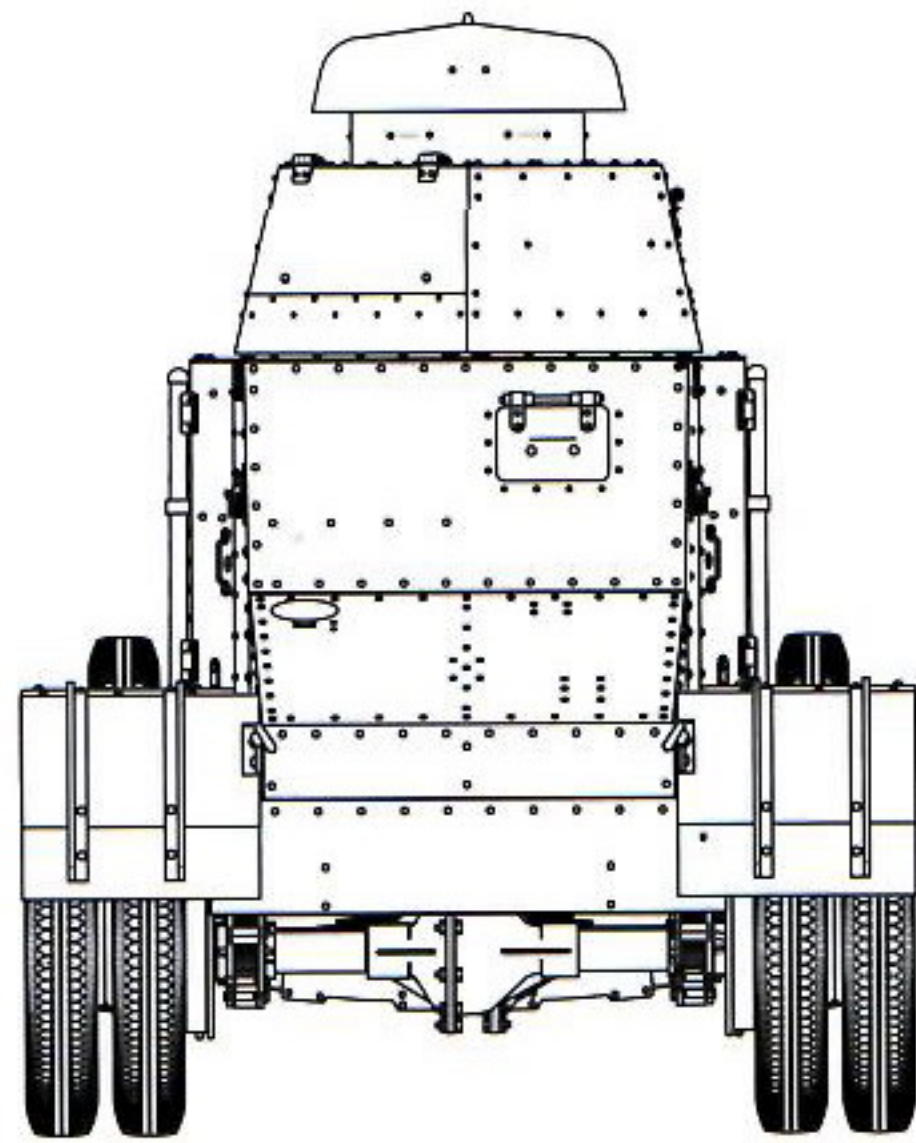
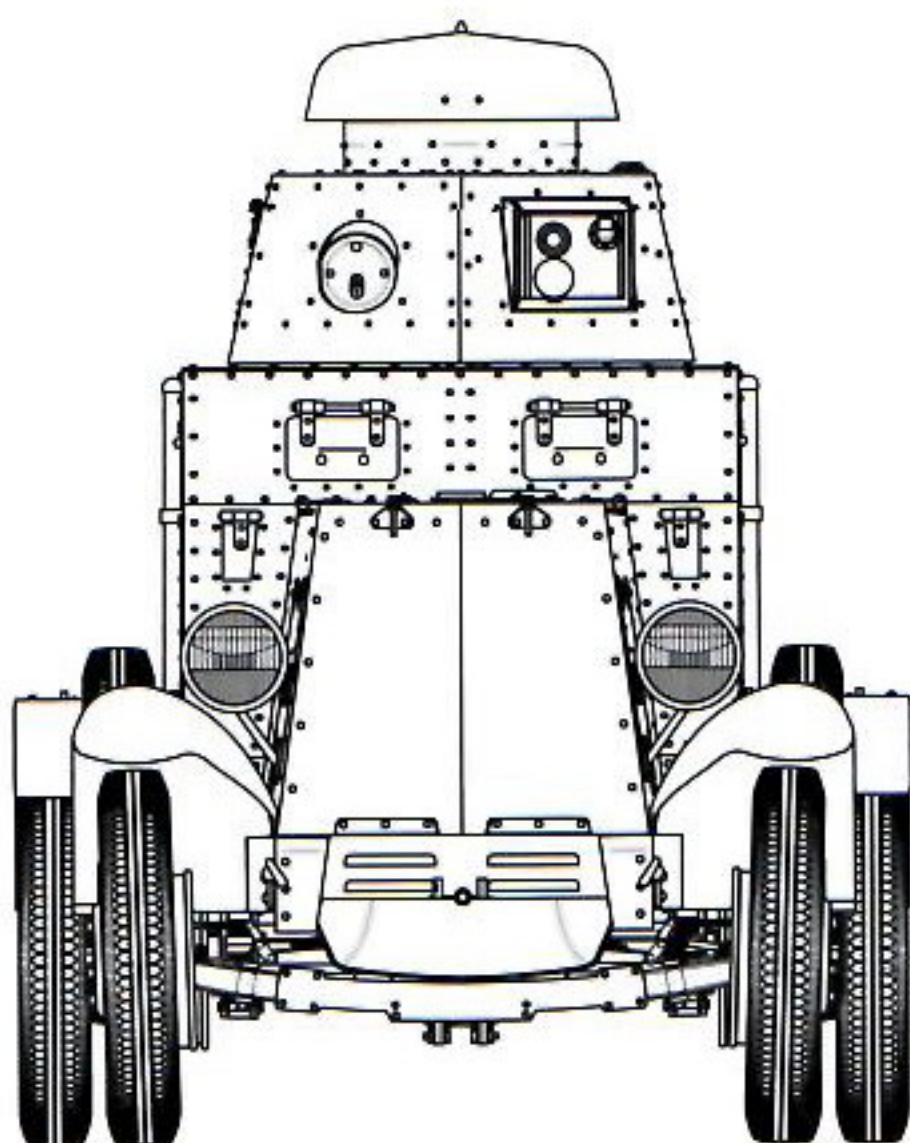
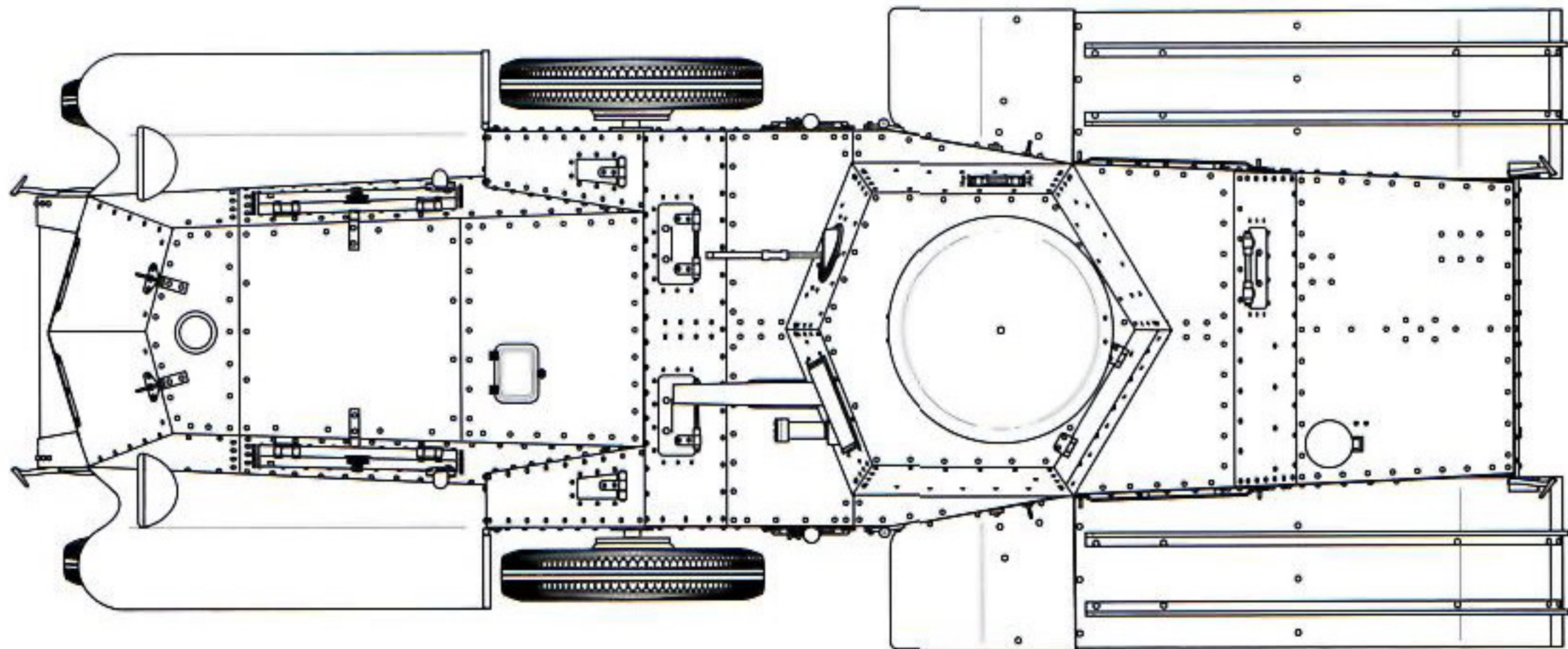
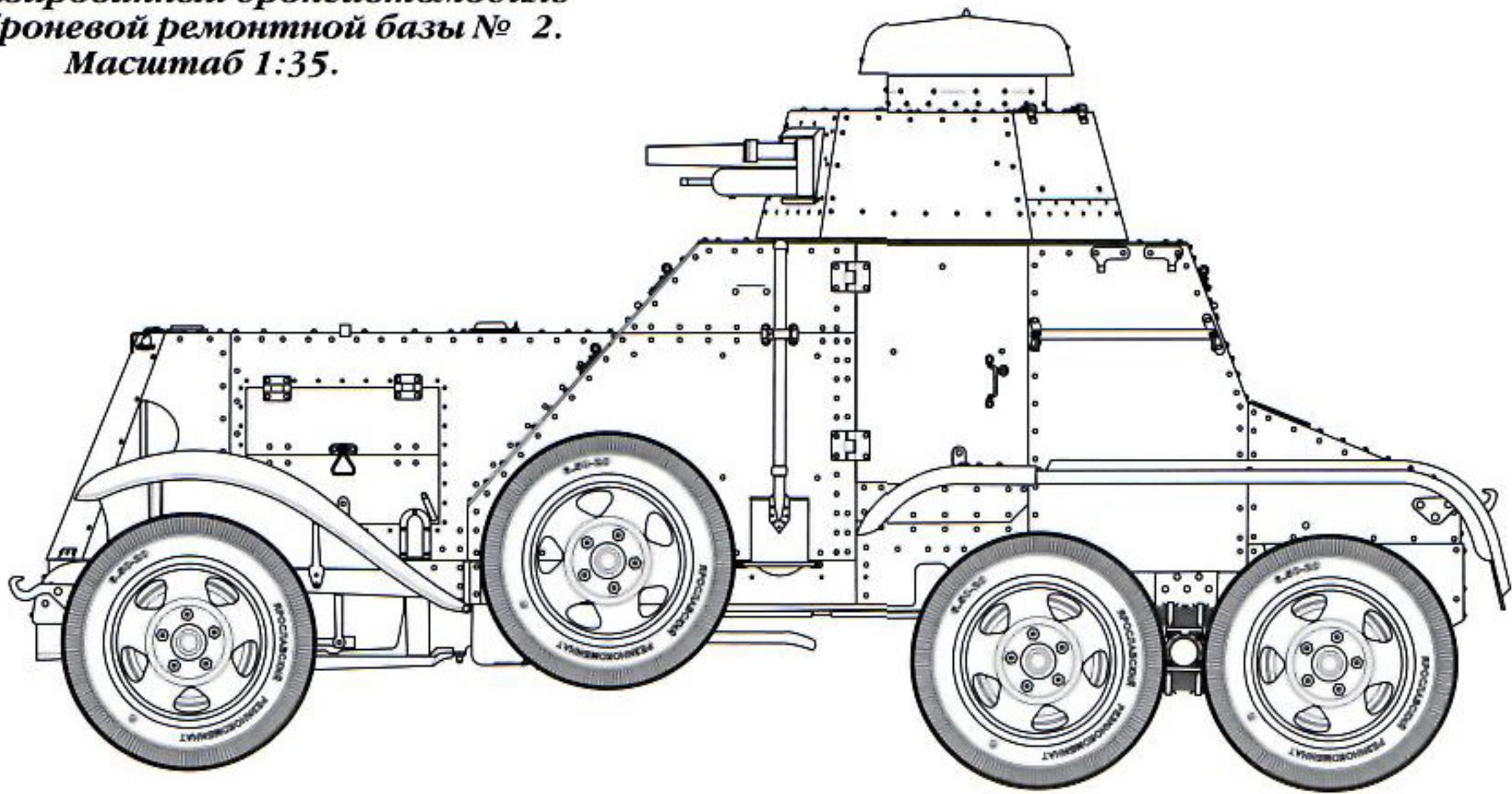
Сначала в АБТУ РККА было принято решение о перестановке БА-27 на железнодорожный ход и использовании их в качестве бронедрезин в бронепоездных частях. В том же году мастерские военного склада № 60 в Брянске провели работы по переводу нескольких бронемашин на железнодорожную колею. Проведенные в 1936 – 1937 годах испытания этих БА-27 показали хорошие результаты. Работы по переделке всех этих бронемашин в железнодорожные предполагалось начать в конце 1937 года.

Но летом 1937 года на броневой ремонтной базе № 2 (станция Митьково Ленинской железной дороги), которая помимо прочих машин ремонтировала и БА-27, под руководством конструктора Ашихмина разработали проект перестановки бронекорпуса БА-27 на трехосное шасси ГАЗ-ААА. В июле такой броневик, именовавшийся в документах БА-27 ГАЗ, был изготовлен и прошел испытания.

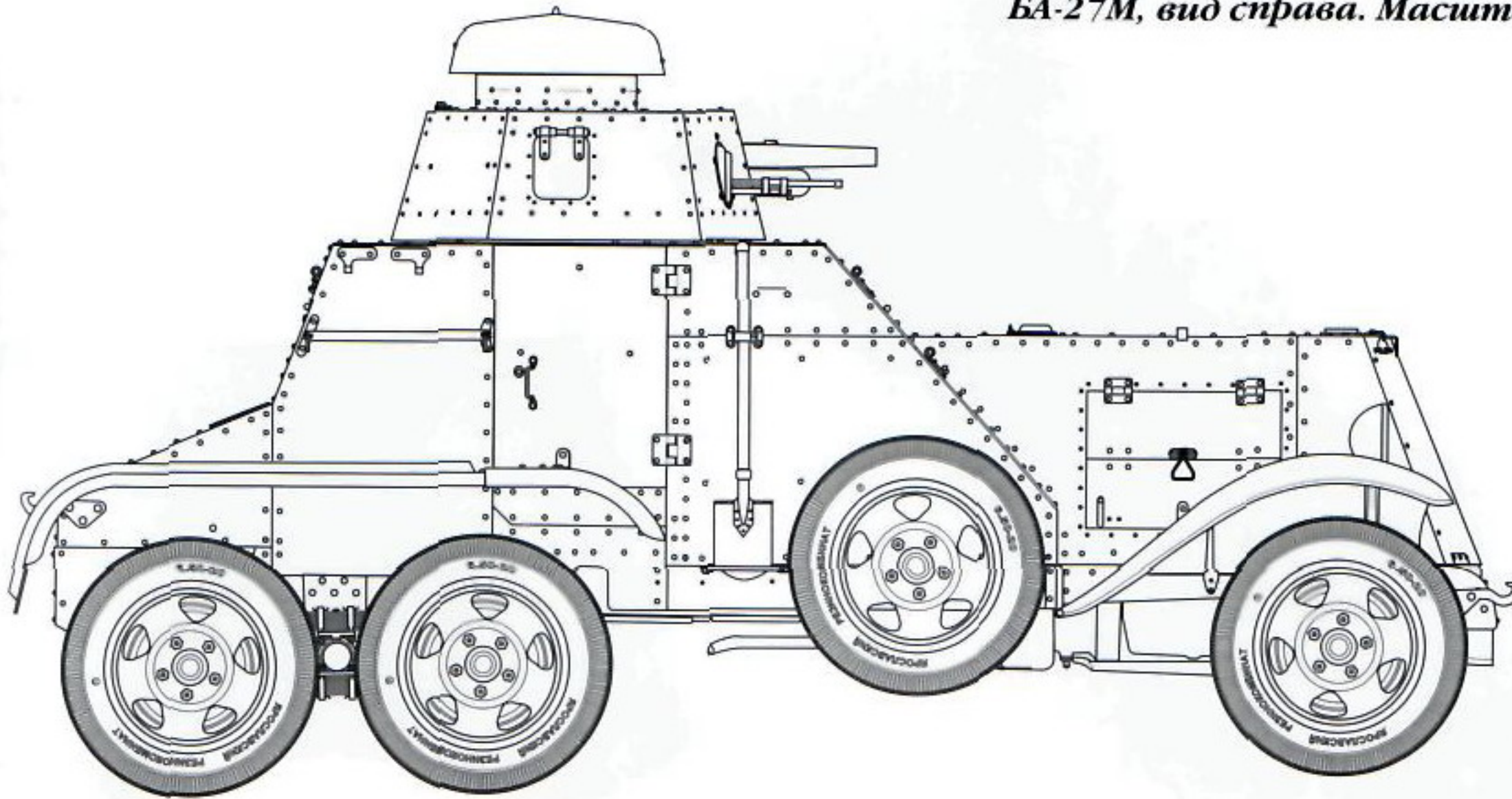
Боевая масса машины составила 4525 кг, максимальная скорость по шоссе 48 км/ч, а благодаря двум бензобакам (на 75 л каждый) значительно вырос запас хода, составивший 420 км.

О результатах доложили в АБТУ РККА и после рассмотрения проекта там было принято

Модернизированный броневый автомобиль
БА-27М броневой ремонтной базы № 2.
Масштаб 1:35.



*Модернизированный броневедомитель
БА-27М, вид справа. Масштаб 1:35.*



решение модернизации всех БА-27. Причем хотя и было сказано, что «бронекорпус БА-27 может быть использован на шасси ГАЗ-ААА как броневик, если его пулестойкость удовлетворяет требованиям, предъявляемым к корпусам бронемашин», при перестановке никаких испытаний обстрелом не производилось. В документах АБТУ РККА такой броневедомитель получил обозначение БА-27М, впоследствии оно за ним и закрепилось.

В сентябре бронерембаза № 2 изготовила 24 БА-27М, отправленных в 3, 30 и 41-ю стрелковые дивизии Харьковского военного округа (по 8 машин в каждую) и по 25 в октябре (поступили в 75 и 80-ю (по 8 штук), 7 в 23-ю и 2 в 25-ю стрелковые дивизии) и ноябре (по 7 в 14, 49 и 84-ю, 4 в 25-ю стрелковые дивизии). В декабре 1937 – январе 1938 годов еще 64 БА-27М отгрузили в 6, 17, 19, 23, 25, 53, 55, 61, 65, 82 и 86-я стрелковые дивизии (каждая получила от 1 до 9 машин). Последние БА-27М были отправлены с бронерембазы № 2 в марте 1938 года. Таким образом, в течение 8 месяцев все бронекорпуса были переставлены с шасси АМО-СП на ГАЗ-ААА. При этом все БА-27М поступили на вооружение отдельных разведывательных батальонов стрелковых дивизий, в танковые части и кавалерию эти машины не поступали.

Летом 1938 года на броневой ремонтной базе № 6 в Брянске переставили бронекорпус БАИ с шасси «Форд-Тимкен» на ГАЗ-ААА, а чуть позже аналогичные работы провели с БА-3.

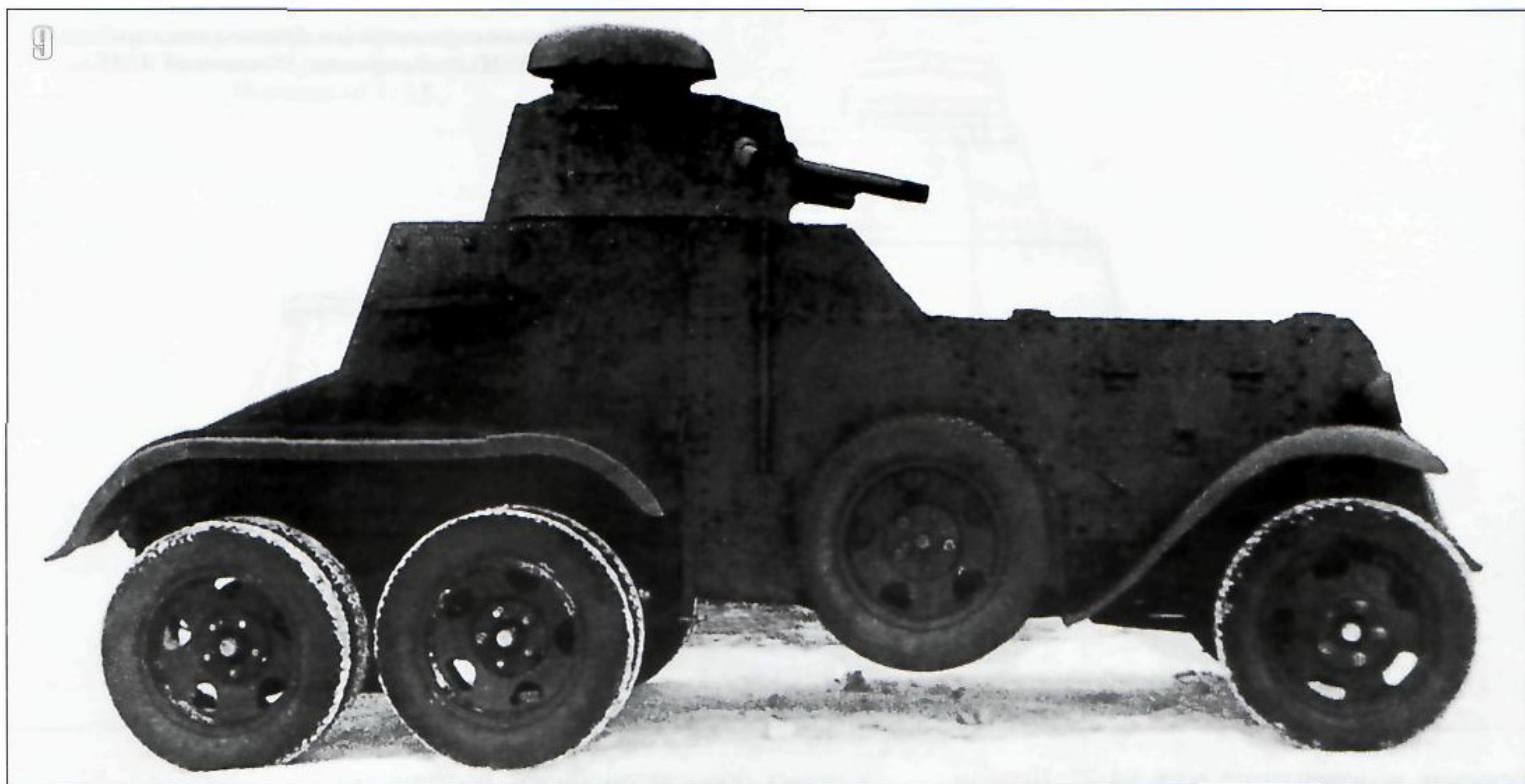
Корпуса устанавливали на серийные шасси ГАЗ-ААА выпуска 1937 года с рамой, укороченной в задней части на 300 мм. Передняя ось укреплялась двумя накладками, установленными при помощи болтов, а рессоры усиливались до 13 листов. Колеса с пневматическими шинами заменили на пулестойкие ГК. Электрооборудование и щиток водителя ставились стандартные от ГАЗ-ААА, а кроме основного бака на 44 литра в отделении управления монтировался дополнительный на 18 литров (38 л на БАИ). Кроме того, оба броневика получили укладки различного инструмента и ЗИП.

У новых броневедомителей, получивших обозначение БАИ-М и БА-3М (по аналогии с БА-27М) улучшились динамические качества. Например, БА-3М получился легче БА-3 (5422 кг против 5820 кг), возросла его скорость (58,3 км/ч против 54,5 км/ч) и запас хода (280 км против 248 км), а БАИ-М наоборот оказался тяжелее БАИ (4680 кг и 3860 кг соответственно), скоростные данные остались на прежнем уровне, а вот запас хода вырос более чем вдвое (286 км против 140 км).

После обкатки и устранения недостатков БА-3М направили на научно-испытательный полигон в подмосковную Кубинку для прове-

8. Броневедомитель БА-27М, вид сзади. Зима 1938 года. На заднем листе корпуса виден стоп-сигнал, в месте расположения заднего поста управления располагался бензобак (АСКМ).





дения испытаний, которые прошли с ноября 1938-го по январь 1939 года. Всего броневик прошел 2777 км, из них 1509 км по шоссе, 959 км по проселку и 336 км по целине.

В отчете об испытаниях говорилось, что управление в основном мало чем отличалось от управления грузовиком ГАЗ-ААА, а при движении по разбитому щебенчатому шоссе и проселку отмечались сильные колебания передней части броневика на неровностях дороги и плохая обзорность пути при закрытом люке водителя, особенно при крутых поворотах. Среди недостатков главными были признаны слабая конструкция переднего моста и рессор из-за их перегрузки, плохая конструкция сидений, что вызывало утомляемость экипажа, а также ненадежность запоров дверей и люков («ненадежны, часто открываются, сильно изношены и несовершенной конструкции»). В целом работа бронемашин была признана ненадежной.

В заключении отчета было сказано следующее:

«Модернизированный броневик на шасси ГАЗ-ААА обладает лучшей тактико-технической характеристикой по сравнению с БА-3 на «Форд-Тимкен».

Испытанный броневик за исключением вооружения не отвечает требованиям, предъявляемым к современным броневикам.

При наличии большого парка броневиков на шасси «Форд-Тимкен» требующих модернизации, перестановка корпусов на шасси ГАЗ-ААА вполне целесообразна при усилении переднего моста рамы шасси и устранении недостатков связанных с бронекорпусом.

Модернизированный броневик может быть принят на вооружение РККА.

Учитывая недостаточную прочность и пулестойкость броневика считаем, что использование модернизированного броневика возможно:

А) Для учебных целей.

Б) в боевых условиях лишь с учетом конкретной обстановки и возможности выполнения возлагаемых задач по броне».

БАИ-М испытывался на НИИТ полигоне с января по март 1939 года, пройдя 3120 км (1743 по различным шоссе, 1047 км по проселку и 33 км по целине). Выводы были следующие:

«1. Основная цель всех испытаний броневика заключалась в выявлении возможностей использования старых бронекорпусов БАИ на шасси «Форд-Тимкен» с последующей перестановкой их на шасси ГАЗ-ААА.

2. За проведенные пробеговые испытания... модернизированный БАИ показал удовлетворительную техническую и оперативную скорости и проходимость.

3. Монтаж и демонтаж бронекорпуса на шасси ГАЗ-ААА особых трудностей не вызывает. Крепление бронекорпуса к раме прочно, дефектов и неисправностей в креплении за время испытаний не было.

4. Качество сварных швов бронекорпуса недостаточное вследствие имеющихся включений, несплошностей и образовавшихся трещин.

5. Существенным недостатком БАИ является ненадежность переднего моста вследствие перегрузки его против автомобиля ГАЗ-ААА. Данный дефект должен быть устранен.

6. Сравнивая модернизированный БАИ с БА-6 и БА-10 на шасси ГАЗ-ААА необходимо отметить, что БАИ уступает им и по мощности огня, и по стойкости брони. Учитывая имеющийся парк броневиков на шасси «Форд-Тимкен», после устранения недостатков использование БАИ в РККА возможно:

а). Для учебных целей.

б). В боевых условиях может быть использован лишь с учетом конкретной обстановки и возможности выполнения задач по броне и вооружению».

Однако еще до начала испытаний БА-3М и БАИ-М АБТУ РККА приняло решение о модернизации всего парка бронемашин на шасси

9. Броневик БА-27М, вид справа. Зима 1938 года. На бортах машины установлены вращающиеся запасные колеса для облегчения преодоления препятствий (АСКМ).

10, 11. Проверка документов на одной из фронтовых дорог: в качестве подвижного контрольно-пропускного пункта используется броневладелец БА-10 на шасси ГАЗ-АА. 1-й Белорусский фронт, осень 1944 года. На борту машины видны надписи «Подвижной КПП» и ДКУ-96 (РГАКФД).



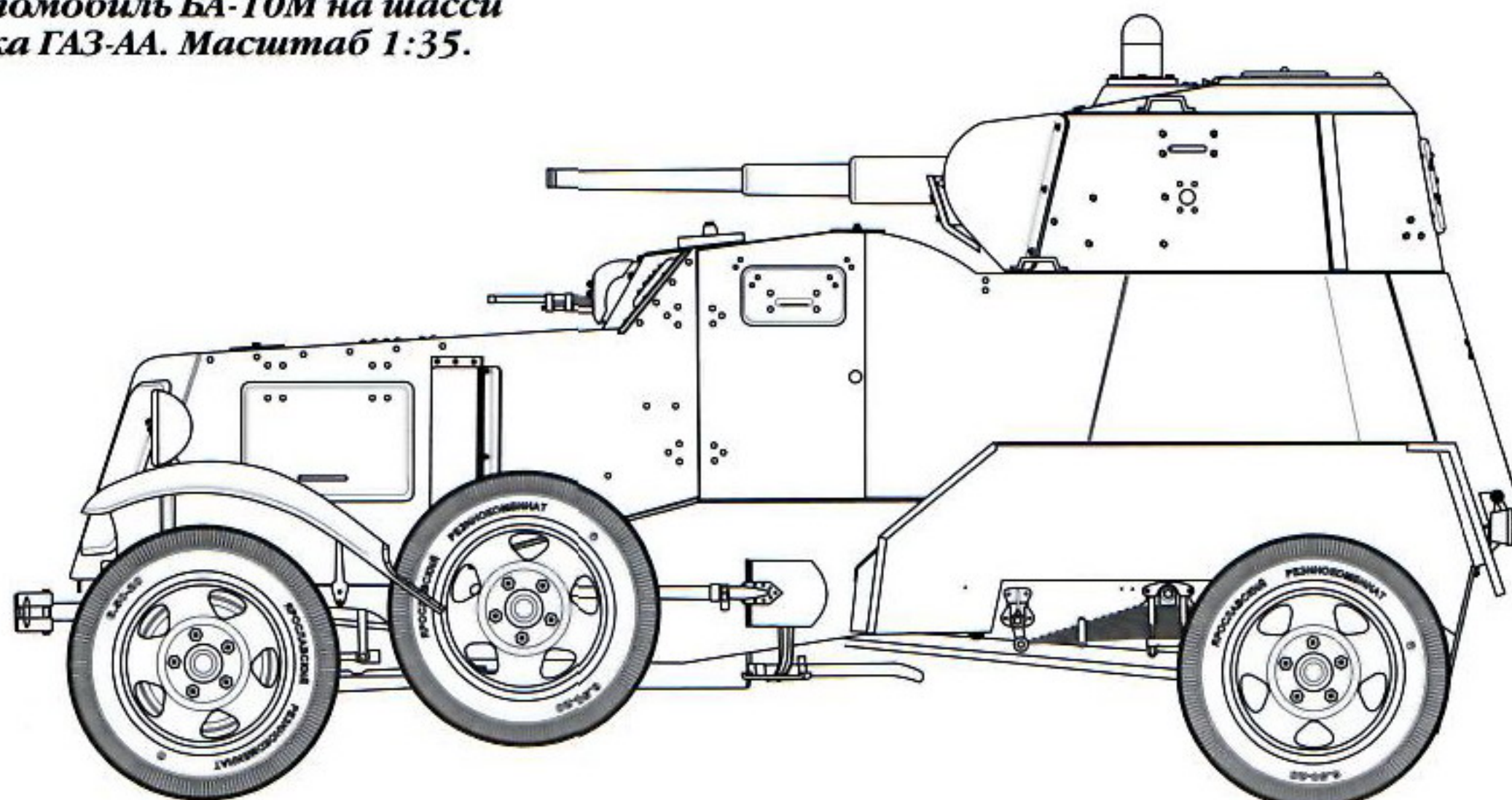
«Форд-Тимкен» – БАИ, БА-3 и Д-13. В качестве исполнителя помимо бронерембазы № 6 выбрали уже имевшую опыт подобных работ бронерембазу № 2, куда 29 октября 1938 года поступили необходимые чертежи и документация. Первые модернизированные БА-3М и БАИ-М поступили в войска уже в октябре 1939 года, а к лету 1940 года модернизация всего парка бронемашин БА-3 и БАИ была завершена. В отличие от БА-27М, БА-3М и БАИ-М автор не располагает информацией об аналогичной модернизации броневладельцев Д-13, но можно предположить, что она также была проведена.

Кроме БА-27, БАИ и БА-3 модернизировали и броневладельцев БА-10А, причем делалось это по результату боевых действий на Халхин-

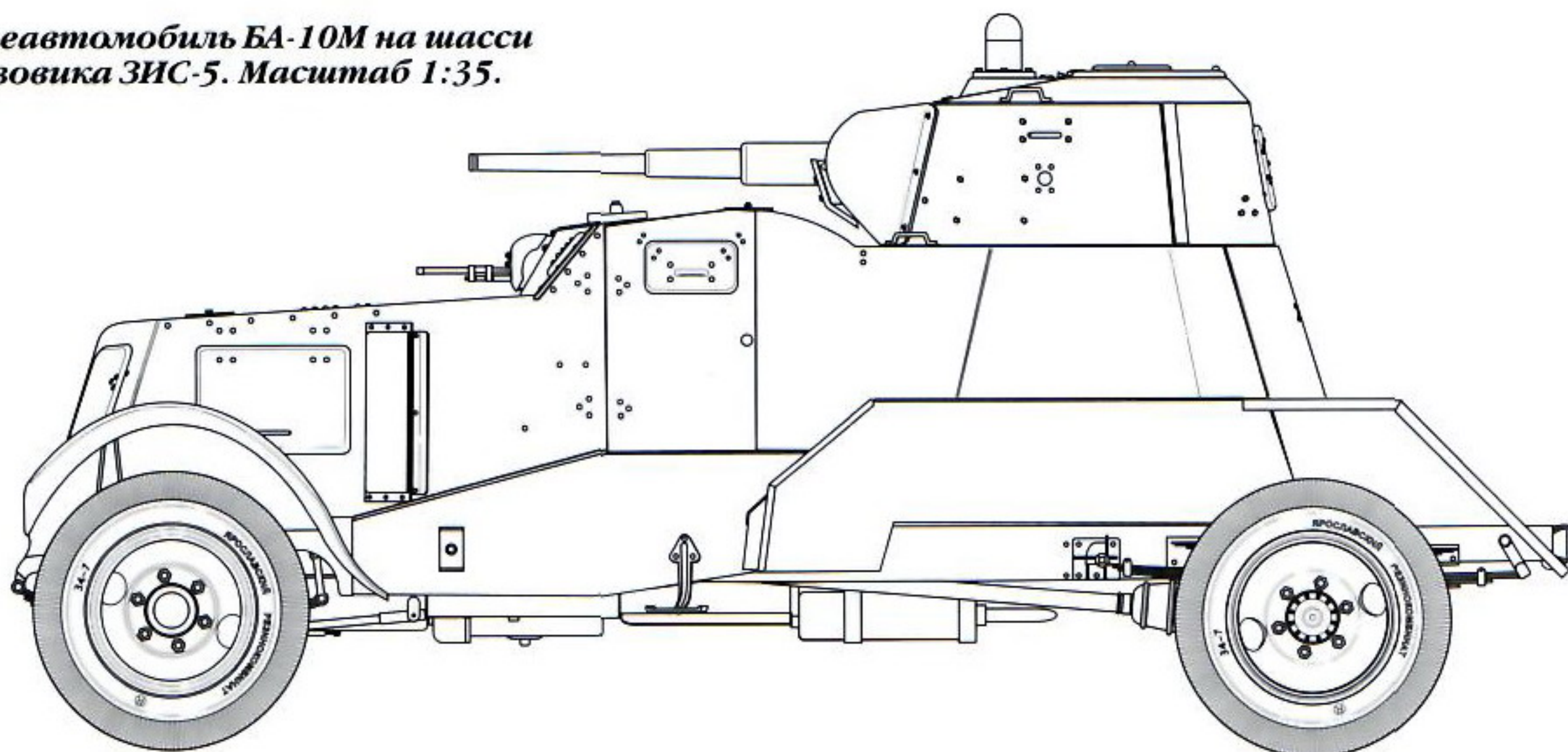
Голе и советско-финляндской войны. Главным элементом этих работ должна была стать наружная установка бензобаков по типу БА-10М. Это делалось прежде всего для снижения пожароопасности бронемашин и защиты экипажа от горящего бензина при пробитии находившегося в крыше корпуса бензобака. Решение о проведении таких работ на бронерембазе № 2 было принято в АБТУ РККА весной 1940 года, когда близилась к концу модернизация БАИ и БА-3. Согласно договору с Ижорским заводом последний должен был во втором квартале 1940 года изготовить первые «100 комплектов запчастей для перестановки бензобаков БА-10 по типу БА-10М». Однако из-за загруженности завода эта работа нача-



Бронеавтомобиль БА-10М на шасси грузовика ГАЗ-АА. Масштаб 1:35.



Бронеавтомобиль БА-10М на шасси грузовика ЗИС-5. Масштаб 1:35.



лась только в 1941 году, но ее объем автору неизвестен. Но можно с уверенностью сказать, что подобную модернизацию прошло совсем небольшое число БА-10А.

Таким образом, к началу Великой Отечественной войны все средние бронемшины выпуска конца 20-х – начала 30-х годов были переставлены на шасси ГАЗ-ААА, а работы по доведению БА-10А до уровня БА-10М только разворачивались.

ПРОИЗВОДСТВО В ГОДЫ ВОЙНЫ

С началом Великой Отечественной войны производство бронемашин на Ижорском заводе первое время шло согласно утвержденного плана, но уже в июле выпуск БА-10М начал возрастать. А в августе, в связи с приближением немецких войск к Колпино, где располагался Ижорский завод, сборку БА-10 перевели на завод № 189 в Ленинграде, находившийся на Петроградской стороне. 10 сентября

приемка бронеавтомобилей на Ижорском заводе была прекращена, так как к этому времени Ленинград оказался в кольце блокады. Всего начиная с 1 июля по 10 сентября 1941 года была изготовлена 331 бронемашина БА-10М (из них 56 с радиостанцией). После этого бронеавтомобили изготавливали только для нужд Ленинградского фронта и в сводки автобронетанкового управления цифра выпущенных машин не попадала.

Но пока на заводе имелся задел бронекорпусов, шасси и вооружения, цеха Ижорского завода, размещенные на площадях завода № 189 давали фронту бронемшины. Правда, из-за блокады уже к этому времени сказывался недостаток различных материалов, поэтому выпуск БА-10М был очень неравномерным по времени. Например, по данным штаба Ленинградского фронта отгрузка броневых автомобилей в сентябре с завода № 189 шла следующим образом:

«11 сентября – 3 БА-10М линейных №№ 418154, 418151, 418146 – отправлены в резервную роту Ленинградского фронта своим ходом.

13 сентября – 2 БА-10М линейных №№... – Военно-хозяйственному морскому училищу;



12. Бойцы рабочего батальона направляются на тактические занятия. Ближние подступы к Ленинграду, 5 октября 1941 года. На заднем плане виден бронированный грузовик ЗИС-5 Ижорского завода. Хорошо видна конструкция кабины, установка броневых листов в кузове и 20-мм авиационная пушка ШВАК на импровизированном станке (АСКМ).

13. Отряд ленинградских энергетиков (слева стоит начальник отряда В.М. Тесляров) перед отправкой на тактические занятия. Ленинград, 5 октября 1941 года. На переднем плане виден бронированный грузовик ЗИС-5 Ижорского завода, вооруженный 20-мм авиационной пушкой ШВАК. Эта же машина изображена на фото 12 (АСКМ).



14. Трофейный бронированный грузовик ГАЗ-АА Ижорского завода на службе в финской армии. Петрозаводск, 12 октября 1941 года. Хорошо видно, что конструкция бронирования во многом схожа с бронированным ЗИС-5 (фото из коллекции Esa Muikky).



15 сентября – 4 БА-10М линейных №№... – в резерв командующего Ленинградским фронтом;

20 сентября – 10 БА-10М линейных №№ 41907, 41908, 41916, 41909, 41915, 41921, 41912, 41911, 41922, 41919 – в резерв командующего Ленинградским фронтом».

Всего до конца сентября завод № 189 изготовил 51 БА-10М (все линейные, так как радиостанций не было), и еще 27 сумели собрать за октябрь (из них 7 радиальных). К 13 октября на заводе № 189 кончились используемые для бронирования шасси ГАЗ-ААА, хотя небольшой задел по корпусам еще имелся. Выход был найден в использовании двухосных грузовиков ГАЗ-АА и ЗИС-5. В кратчайшие сроки на них смонтировали бронекорпуса БА-10М и 23 октября 1941 года первые три машины на двухосных шасси передали в войска. Вот что об этом сказано в приемном акте броневых автомобилей, подписанным военпредом

15. Бронированный грузовик ЗИС-5 Ижорского завода, подбитый на ближних подступах к Ленинграду. Осень 1941 года. Хорошо видна конструкция броневых кожухов, закрывающих отверстия для доступа воздуха к радиатору и тактическое обозначение на двери кабины и борту корпуса (АСКМ).



завода № 189 военным инженером 2-го ранга Дебенским при передаче броневинов 12-му танковому полку:

«Машина БА-10 линейная № 933 – 1 (опытная на базе ГАЗ-АА);

машина БА-10 радиальная № 950 – 1 (на базе ГАЗ-АА);

машина БА-10 линейная № 3001 – 1 (на базе ЗИС-5).

С машинами передано 3 45-мм танковых пушки, 5 7,62-мм пулеметов ДТ, 48 осколочно-фугасных, 135 бронебойных 45-мм снарядов, 2430 обычных, 1215 трассирующих, 7866 бронебойно-зажигательных 7,62-мм патронов, 60 гранат Ф-1.

Две машины - № 950 опытная на базе ГАЗ-АА и № 3001 опытная на базе ЗИС-5 по указанию майора т. Волкова переданы батальону ижорских рабочих».

Последние 3 БА-10М «на двухосных шасси» (каких в документах не сказано) были собраны в ноябре 1941 года, после чего выпуск бронемашин в Ленинграде был прекращен. Всего с момента отгрузки бронемашин только для нужд Ленинградского фронта завод № 189 передал в войска 81 БА-10М, а общее производство с 1 июля 1941 года составляет 412 бронемашин. Итого за 1938 – 1941 года Ижорский завод передал на вооружение Красной Армии 3392 броневых автомобиля БА-10.

Летом – осенью 1942 года на заводе № 189 собрали 6 – 9 (по разным данным) броневинов БА-10. Но, несмотря на то, что эти машины значились как вновь изготовленные, на самом деле для их сборки использовались разбитые БА-10 с изготовлением недостающих деталей.

Что касается двухосных БА-10, то фото броневых автомобилей на шасси ГАЗ-АА существует, а изображение на шасси ЗИС-5 найти пока не удалось (приводимый в данном выпуске чертеж выполнен по описанию), хотя в резерве командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта по состоянию на 1 июня 1944 года числилось:

16. Водитель бронированного грузовика ГАЗ-АА А. Максимов, рабочий Ижорского завода, отправляется на боевую операцию. Ленинградский фронт, октябрь 1941 года. На этом фото хорошо видна конструкция броневой полубашни для установки пулемета Максима на крыше (АСКМ).

«БА-10 – 6 (в командировке), БА-20 – 1, Т-50 – 1, БА-10 ЗИС-5 – 2 (в командировке)».

ИЖОРСКИЕ «БРОНТАЗАВРЫ». Кроме средних бронемашин, официально принятых на вооружение красной Армии, в годы Великой Отечественной войны использовались и броневики кустарного производства. Речь прежде всего идет о бронированных грузовиках ГАЗ-АА и ЗИС-5, изготовлявшихся на Ижорском заводе в июле – августе 1941 года.

27 июня 1941 года по инициативе ленинградского обкома и горкома ВКП(б) в городе началось формирование Ленинградской армии народного ополчения (ЛАО). 30 июня был создан штаб армии и началось формирование первых трех дивизий, которые в начале июля ушли на фронт. К 19 июля сформировали 4-ю дивизию, затем четыре гвардейских (гвардейским назывались потому, что на их укомплектование направлялись лучшие рабочие Ленинграда из числа забронированных народным хозяйством) и в сентябре 6 и 7-ю дивизии ЛАО. Таким образом, всего было сформировано 10 дивизий народного ополчения, а также более 20 различных батальонов и полков общей численностью в 160 тысяч человек.



По инициативе дирекции и партийной организации Ижорского завода для вооружения дивизий этой армии решено было изготовить броневые автомобили. А так как БА-10, даже выпущенные сверхплана, использовать для этой цели не разрешили – они требовались армии, в конструкторском бюро завода в течение суток разработали проект бронировки грузовых автомобилей ГАЗ-АА и ЗИС-5.

Конструкция этих машин была простой: броневыми листами толщиной 6-10 мм полностью защищалась кабина и двигатель, а два листа ставились вдоль бортов внутри кузова. Для посадки экипажа в кабину служили две двери в бортах, воздух для охлаждения радиатора поступал через два отверстия в переднем листе, закрытых броневыми кожухами. Проект получил одобрение в ленинградском горкоме партии, который распорядился передать Ижорскому заводу необходимое для бронирования количество грузовиков. В результате первые бронемашины начали поступать на вооружение частей ЛАО примерно с 15 июля.

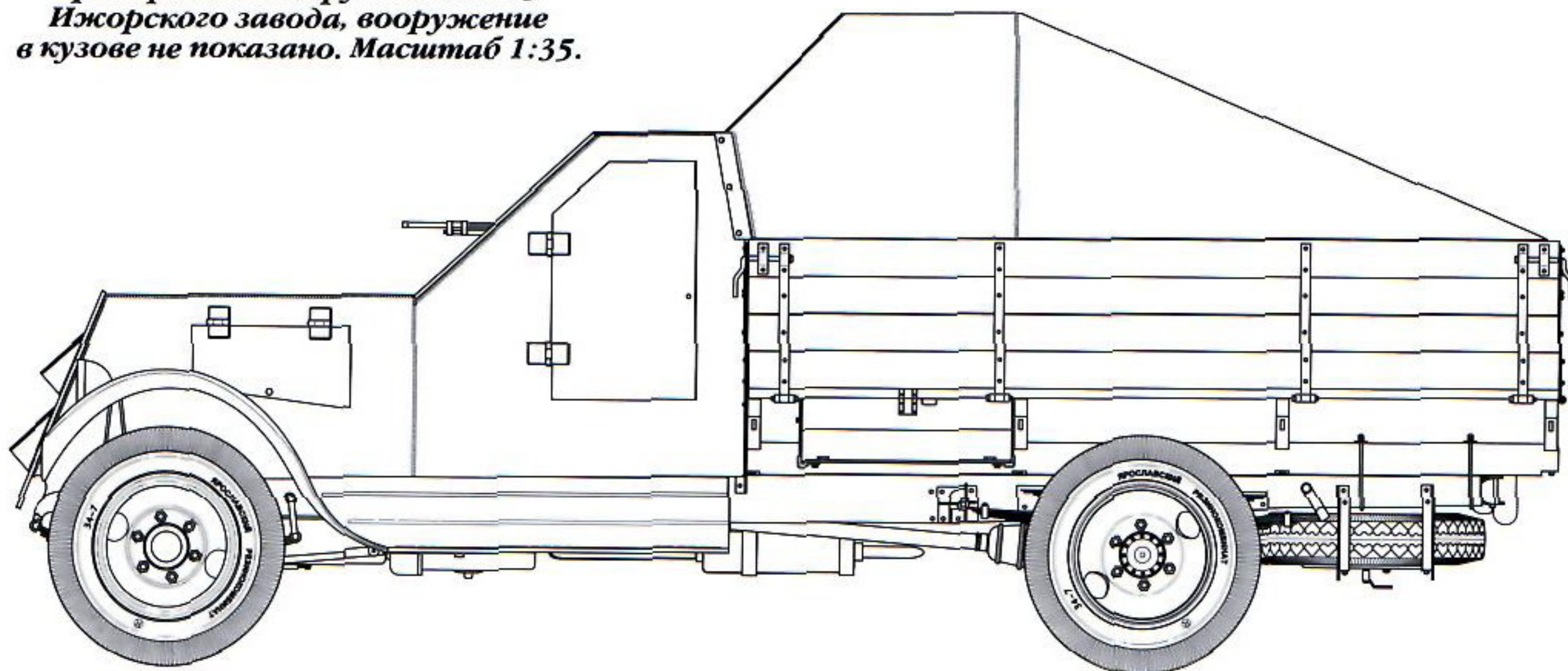
Вооружение бронированного ГАЗа состояло из пулемета ДП или ДТ, огонь из которого можно было вести через амбразуру в лобовом листе и пулеметов ДШК, Максима или ДА на зенитных станках, установленных в кузове. Часть машин вместо зенитных получили станковые Максимы, установленные в броневой полубашне на крыше кабины. ЗИС-5, помимо ДТ или ДП в лобовом листе вооружались 45-мм противотанковыми пушками образца 1934 или 1938 годов, которые закатывали в кузов и могли вести огонь только вперед по ходу машины. Кроме того, судя по фото, несколько ЗИСов вместо сорокапятки имели 20-мм пушки ШВАК, смонтированные на импровизированных станках.

Какого-то обозначения для этих машин не было, в документах они именовались по-разному: «бронемашин ГАЗ (ЗИС)», «полубронемашин ИЗ» или «средние бронемашины ИЗ». Точное количество изготовленных броневигов пока найти не удалось, но исходя из того, что в состав каждой дивизии ЛАО должен был входить бронедивизион из 24 таких машин (12 ГАЗ и 12 ЗИС), можно предположить, что Ижорский завод изготовил не менее 100 таких машин.

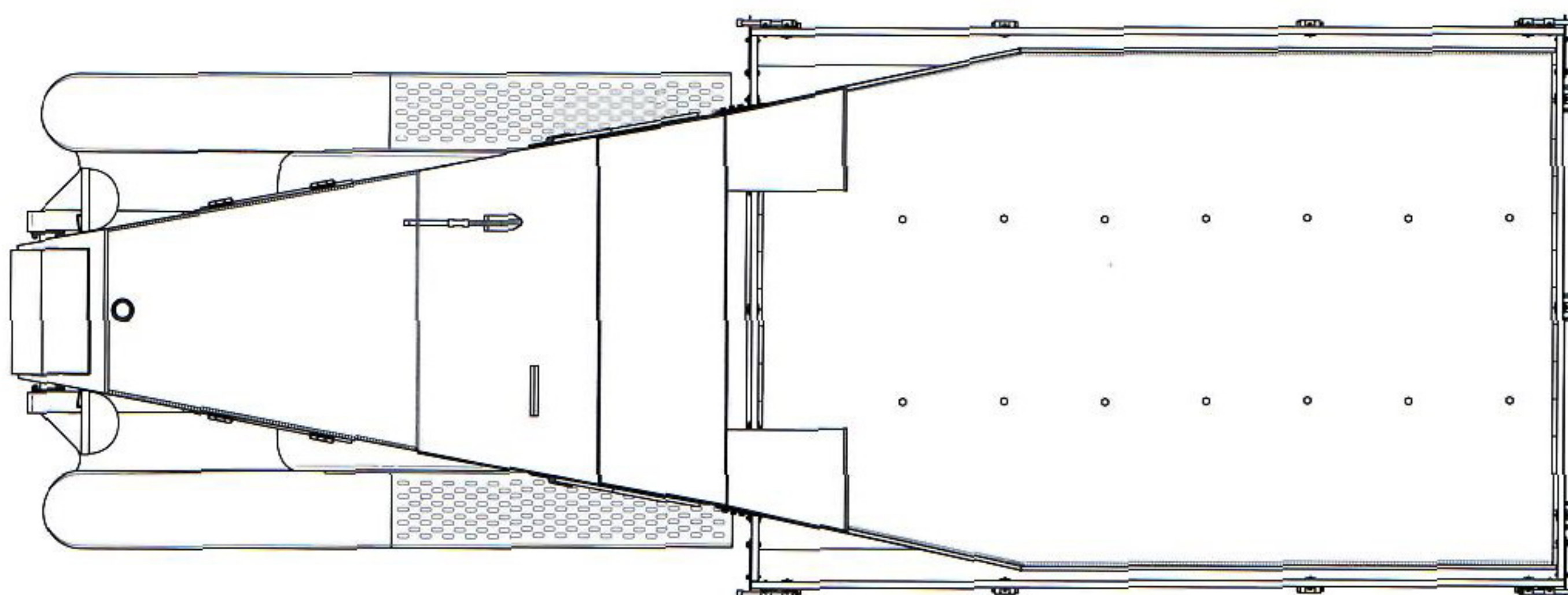
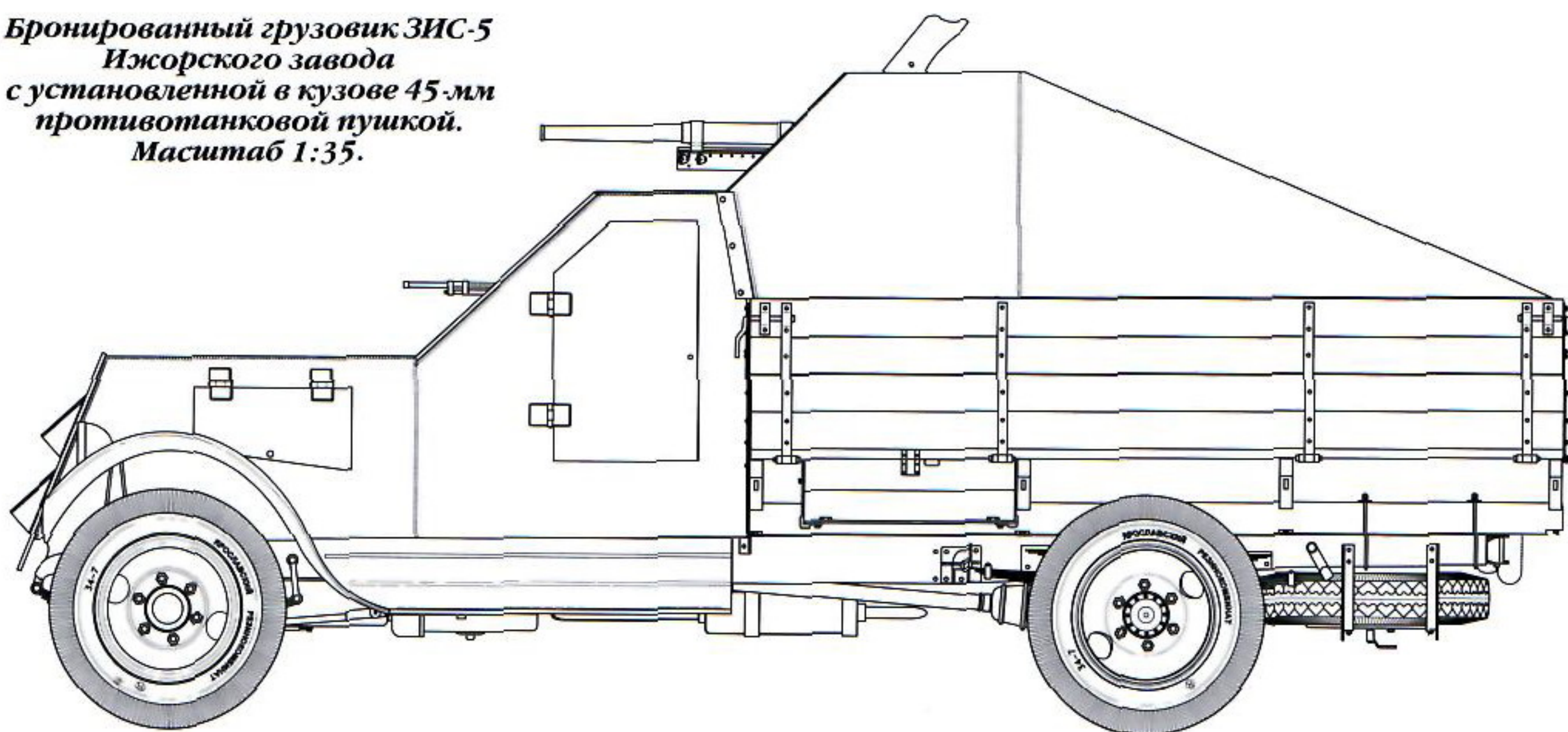
Пока документально подтверждено наличие полубронемашин только в двух дивизиях ЛАО (2 и 4-я), но можно предположить, что такие машины могли быть и в 6, 7-й дивизиях, сформированных в сентябре (есть фото этого периода с изображением таких броневигов).

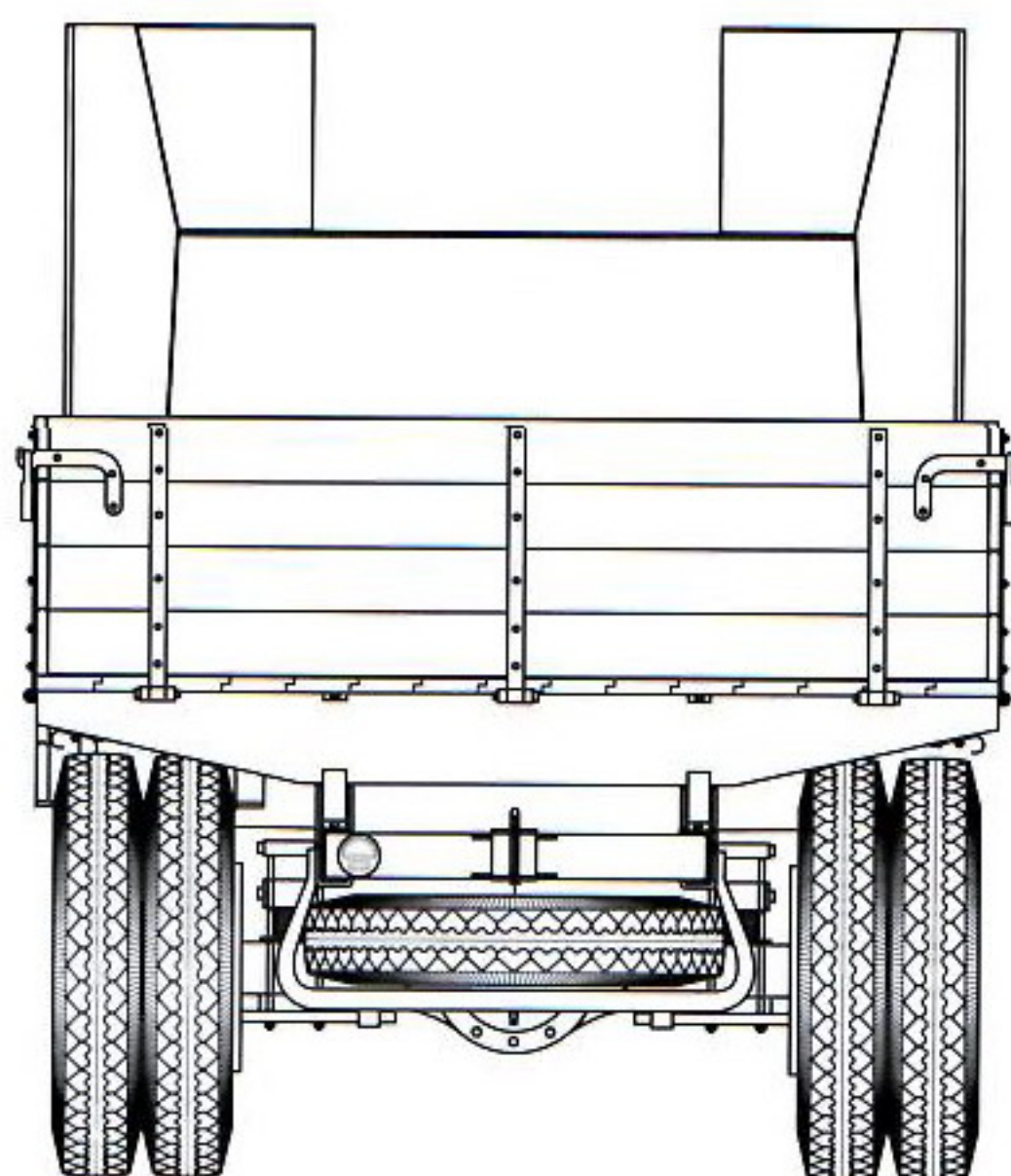
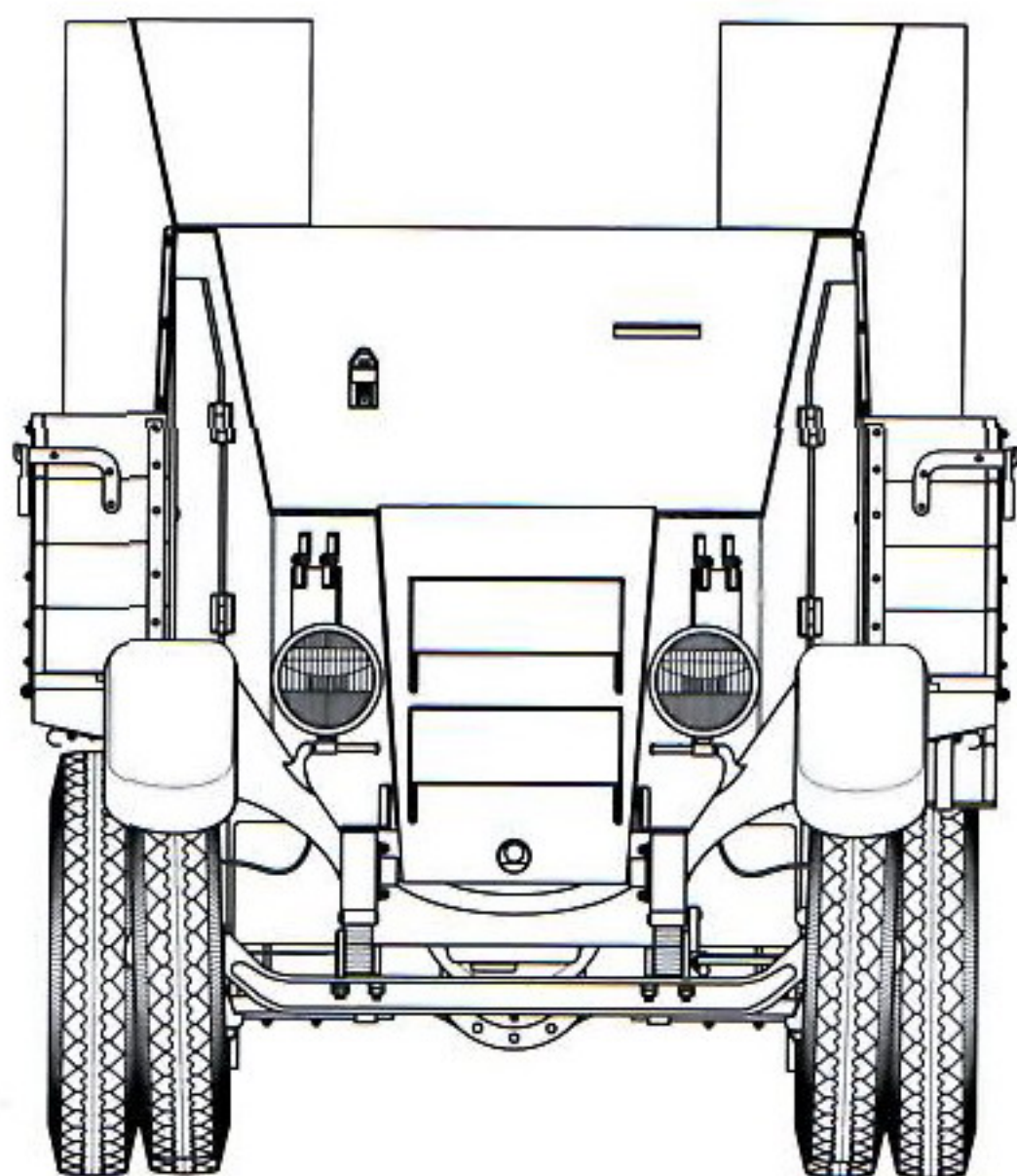
Эти бронеавтомобили фигурируют в документах конца июля – начала августа 1941 года. Например, в донесении о боевом составе от 26 июля 1941 года говорилось: «В 14-й артбригаде: 40-й отдельный танковый батальон – 2 Т-26, 2 бронеавтомобиля, 44-й отдельный бронетанковый батальон – 12 45-мм пушек, 12 зенитных пулеметов на бронемашин». По состоянию на 27 июля во 2, 4-й дивизиях народного ополчения и 191-й стрелковой дивизии имелось 79 бронеавтомобилей, большую часть из которых составляли полубронемашины. К 1 августа в 4-й дивизии ЛАО числился броневой дивизион – 24 броневигов, 25 зенитных пулеметов, 142 человека. 7 августа командир той же дивизии докладывал:

*Бронированный грузовик ЗИС-5
Ижорского завода, вооружение
в кузове не показано. Масштаб 1:35.*

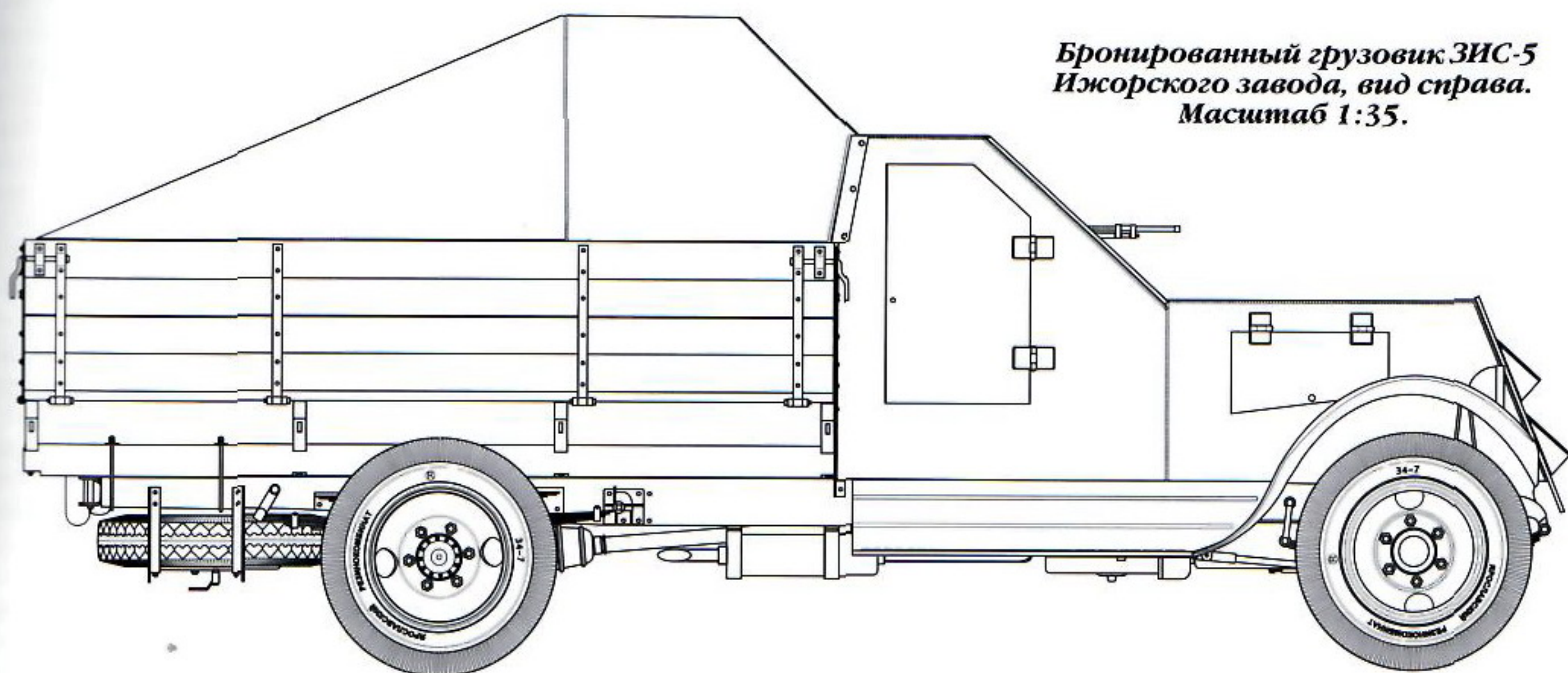


*Бронированный грузовик ЗИС-5
Ижорского завода
с установленной в кузове 45-мм
противотанковой пушкой.
Масштаб 1:35.*

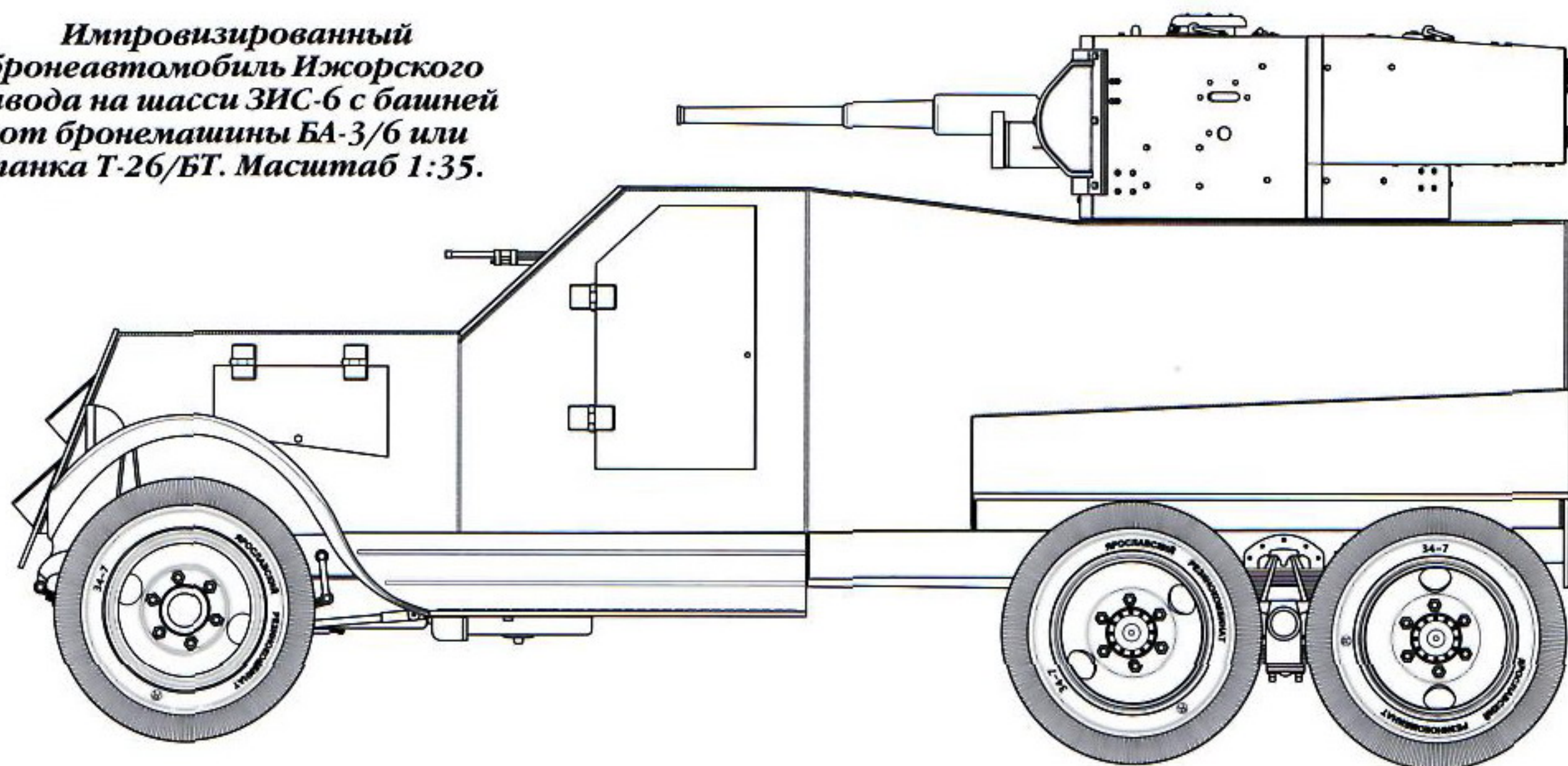




*Бронированный грузовик ЗИС-5
Ижорского завода, вид справа.
Масштаб 1:35.*



*Импровизированный
броневедомитель Ижорского
завода на шасси ЗИС-6 с башней
от бронемшины БА-3/6 или
танка Т-26/БТ. Масштаб 1:35.*



«Рота бронемашин – зенитных установок (10 штук) – в 1-м стрелковом полку, зенитно-пулеметный бронедивизион (13 машин) расставлен для прикрытия штаба дивизии».

Большая часть полуброневику Ижорского завода была потеряна в боях на подступах к Ленинграду в июле – сентябре 1941 года. При этом несколько полубронемашин попали в руки финнов и использовались ими до весны 1942 года.

Несмотря на потери, по состоянию на 10 мая 1942 года в войсках Ленинградского фронта еще насчитывалось 46 таких бронеавтомобилей (14 ЗИС и 32 ГАЗ). Из них в 55-й армии 10 ГАЗ (по одной в 72-й стрелковой дивизии и роте охраны штаба армии и 8 в 267-м отдельном артиллерийско-пулеметном батальоне) и 6 ЗИС (3 в 125-й стрелковой дивизии, 2 во 2-м отдельном разведывательном батальоне и 1 в 267-м отдельном артиллерийско-пулеметном батальоне), в 8-й армии 22 ГАЗ (1 в 10-й стрелковой дивизии, 6 в 1-м отдельном разведывательном батальоне и 15 в отдельном минометном автобронедивизионе) и 8 ЗИС (1 в 10-й стрелковой дивизии и 7 в отдельном минометном автобронедивизионе). Судя по фото, как минимум один броневику ЗИС-5 участвовал в боевых действиях во время прорыва блокады Ленинграда в январе 1943 года.

Кроме бронеавтомобилей, о которых рассказано выше, на Ижорском заводе было изготовлено еще несколько машин, несколько отличавшихся по конструкции. Так, в одной из немецких частей, действовавших под Ленинградом, зимой 1941 года использовался броневику на шасси ГАЗ-АА, представлявший собой переднюю часть корпуса БА-10 к которому была приварена броневая коробка с люками в бортах наблюдательной башенкой на крыше. По немецким данным эта машина была захвачена у частей Красной Армии. Есть фото похожей машины, но с передней частью по типу полубронемашин ГАЗ и установленным на крыше прибором ПТК.



Еще на одной фотографии виден бронеавтомобиль на шасси ЗИС-6 с корпусом по типу полуброневика ЗИС-5 и башней от БА-6 (может быть от Т-26 или БТ). Сколько таких бронеавтомобилей было изготовлено неизвестно, скорее всего они существовали в единичных экземплярах.

ОДЕССКИЕ БРОНЕВИКИ. При обороне Одессы летом – осенью 1941 года части Красной Армии, испытывая недостаток бронетанковой техники организовали производство импровизированных танков на предприятиях города. Для этой цели использовали тракторы СТЗ-5, которые бронировались и получали пулеметное вооружение. Однако, в некоторых документах, например в «Отчете об обороне Одессы» 1943 года, наряду с броне-тракторами упоминается и о бронировании автомобилей. В нем в частности говорится:

«В середине августа [1941 года] на заводах им. Январского восстания и им. Октябрьской революции было организовано оборудование танков и бронеавтомобилей из тракторов и грузовиков. На них устанавливали 45-мм

17. Выкадровка из фото 18 с изображением импровизированного броневика ЗИС-6 Ижорского завода на шасси ЗИС-6. Несмотря на низкое качество изображения видно, что его конструкция похожа на бронированный ЗИС-5, а башня использовалась от броневиков БА-3/6 или танка Т-26/БТ (РГАКФД).

18. Бронеавтомобили из состава 2-го отдельного автобронетанкового батальона на учениях. Ленинградский фронт, лето 1942 года. На переднем плане БА-10М, в центре импровизированный броневику Ижорского завода на шасси ЗИС-6, на заднем плане различим БА-11 – виден характерный скошенный лист бронирования верхней части задних колес. Обращает на себя внимание трехцветный камуфляж бронемашин (РГАКФД).

19. Бронемашина на шасси ГАЗ-АА с использованием передней части корпуса БА-10 с приваренной к ней броневой коробке с люками в бортах и наблюдательной башенкой на крыше. Броневику был захвачен частями вермахта под Ленинградом и использовался зимой 1941 – 1942 годов (АСКМ).





Максимовым 11 марта 1942 года о бронировании автомобилей не упоминает: «Крайне недостаточное количество танков в [Приморской] армии заставило автобронетанковый отдел идти по линии создания так называемых «Одесских танков». В течение непродолжительного срока силами и средствами отдельного ремонтно-восстановительного батальона и местных предприятий было полностью обронировано и вооружено 49 тракторов СТЗ-5, подготовлены кадры командиров и водителей».

В этом документе упоминается только 13 бронемашин БА-10, имевшихся на вооружении частей Приморской армии на 1 октября 1941 года.

Однако в сведениях о боевом составе танковых войск Приморской армии по состоянию на 1 октября 1941 года в составе отдель-



20. Бронированный грузовик ЗИС-5 Ижорского завода, брошенный частями Красной Армии западнее Петрозаводска. Осень 1941 года. На дороге видны танки финской армии — Т-26 и Т-28, захваченные еще в ходе советско-финляндской войны (фото из коллекции Esa Muikky).

пушку и два пулемета Максима. Танки покрывались броней из судостроительном стали толщиной 14-20 мм, на броневиках броня доходила до 25 мм. Между броней и внутренней обшивкой прокладывались деревянные брусья. Броневики в бою оказались уязвимы с передней части, так как разбивались скаты колес. Пришлось с задней части сделать надежную защиту и водить броневики в бой задним ходом. Это дало положительный результат. В последующем колеса броневику оборудовались грузолентой, обеспечившей им большую живучесть. К 14 сентября была изготовлена 31 машина, что позволило сформировать танковый батальон. 14 сентября началось бронирование еще 15 тракторов».

Другой документ — «Отчет о работе отдела автобронетанковых войск в период обороны Одессы с 1 августа по 15 октября 1941 года», составленный начальником АБТВ Одесского оборонительного района подполковником

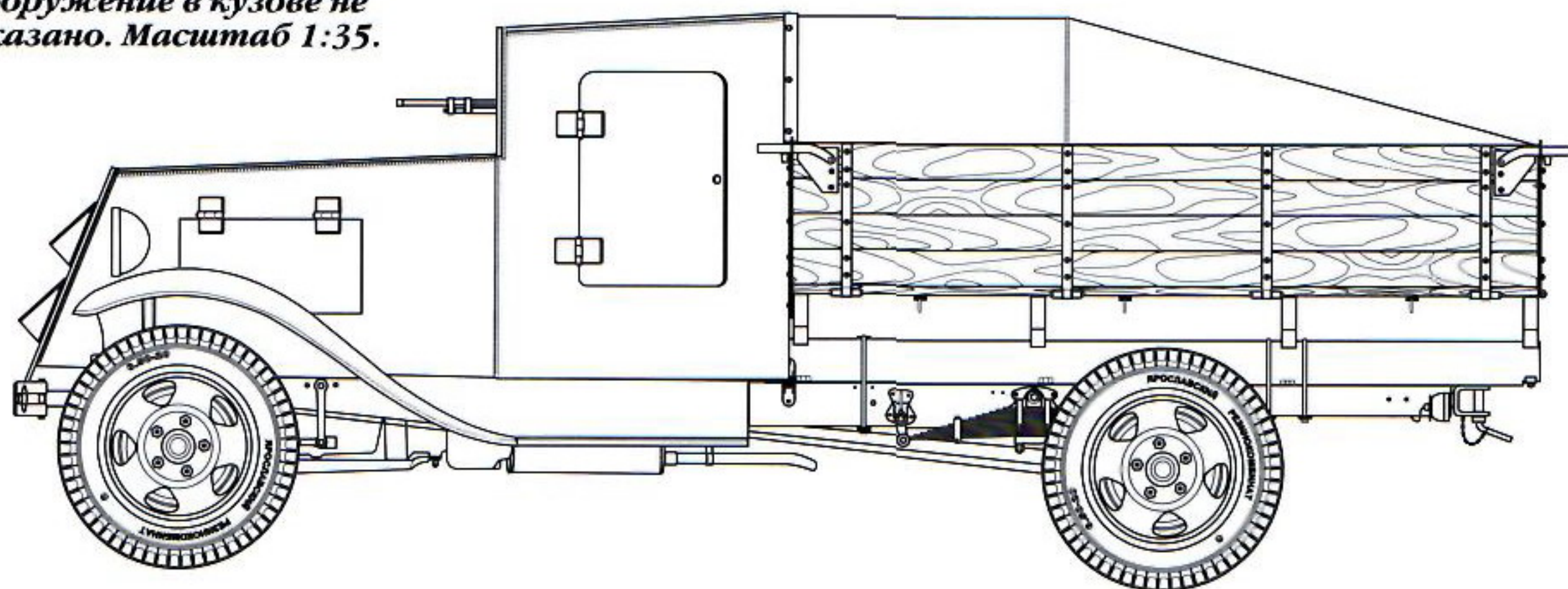
ного танкового батальона числится 31 бронеавтомобиль, 13 БТ, 4 Т-26, 9 ХТ и 1 Т-37, а на 10 октября — 10 БТ, 2 Т-26, 9 ХТ, 31 бронеавтомобиль, 10 45-мм танковых пушек и 69 пулеметов. Никаких упоминаний о бронетракторах в этих документах нет.

Таким образом, вопрос о том, бронировались ли автомобили при обороне Одессы или нет, остается открытым.

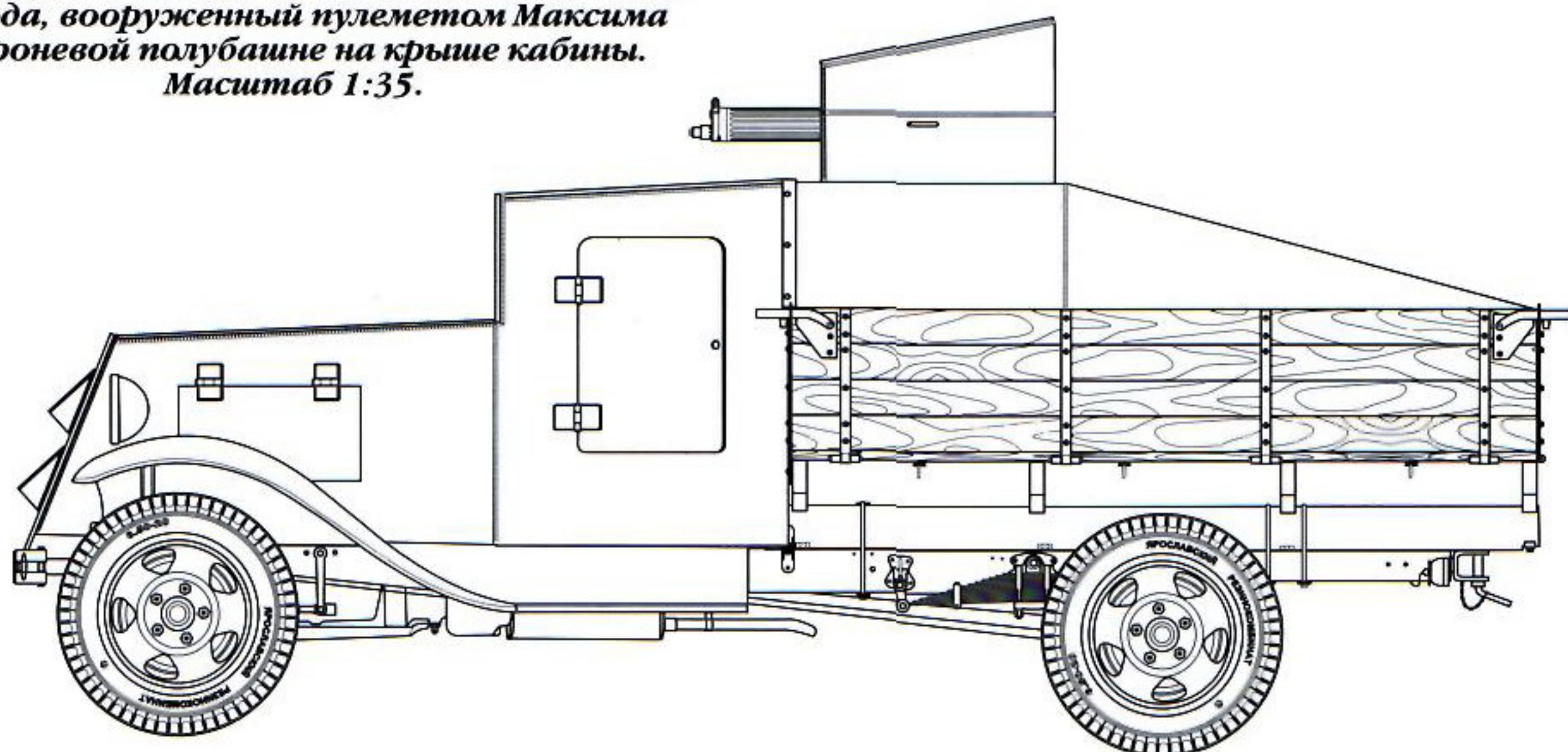
РАБОТЫ НАТИ. Судя по документам, осенью 1941 года некоторое количество грузовиков было забронировано и на предприятиях Москвы, но типы машин и объемы их выпуска неизвестны. Например, в «Дополнительных разъяснениях к прекращенным работам в 1941 году по танковому (1-му) отделу НАТИ НКСМ» говорится:

«...Тема № 127. Установка 45-мм танковой пушки на базе бронированного автомобиля ГАЗ-АА. Разрабатывалась по заданию НКСМ — спроектирован и построен опытный образец

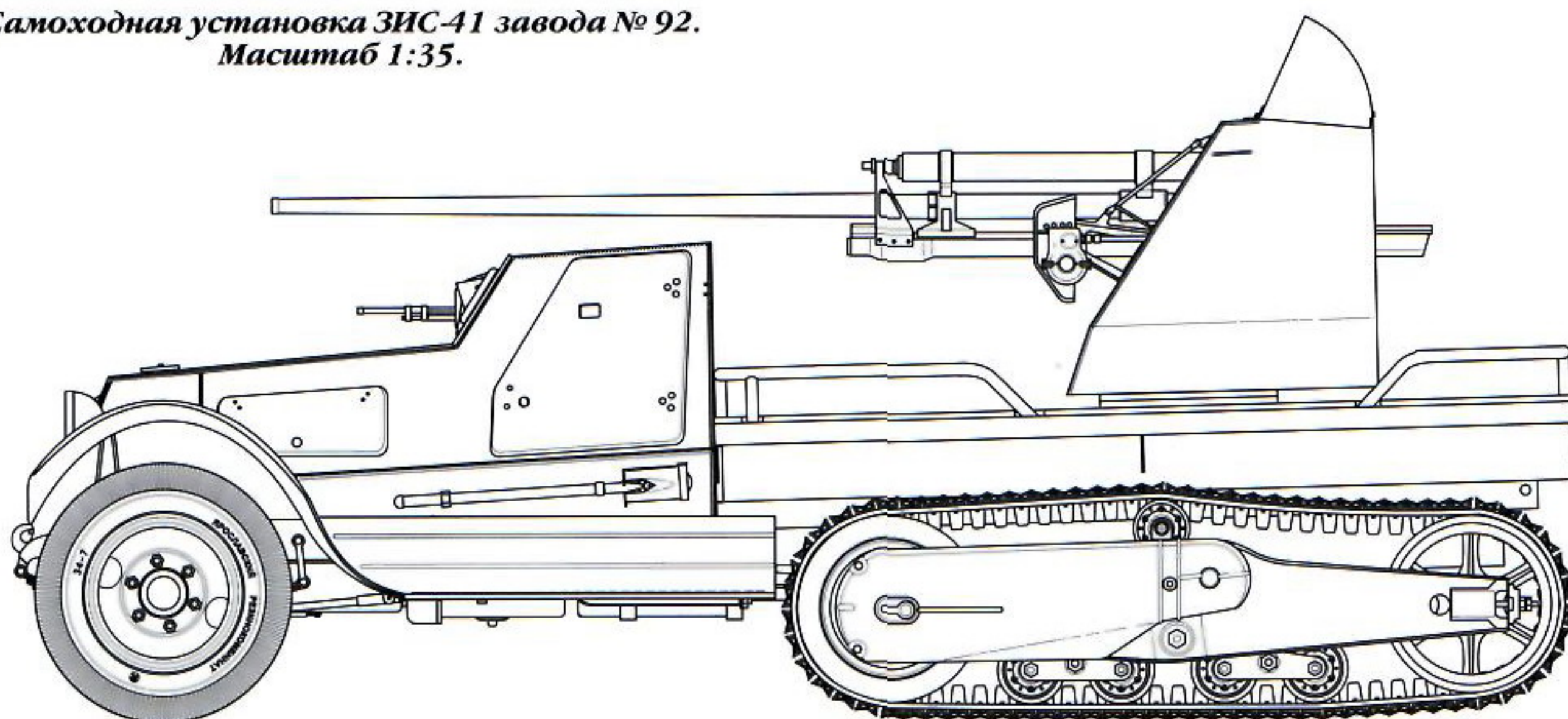
Бронированный грузовик ГАЗ-АА Ижорского завода, вооружение в кузове не показано. Масштаб 1:35.

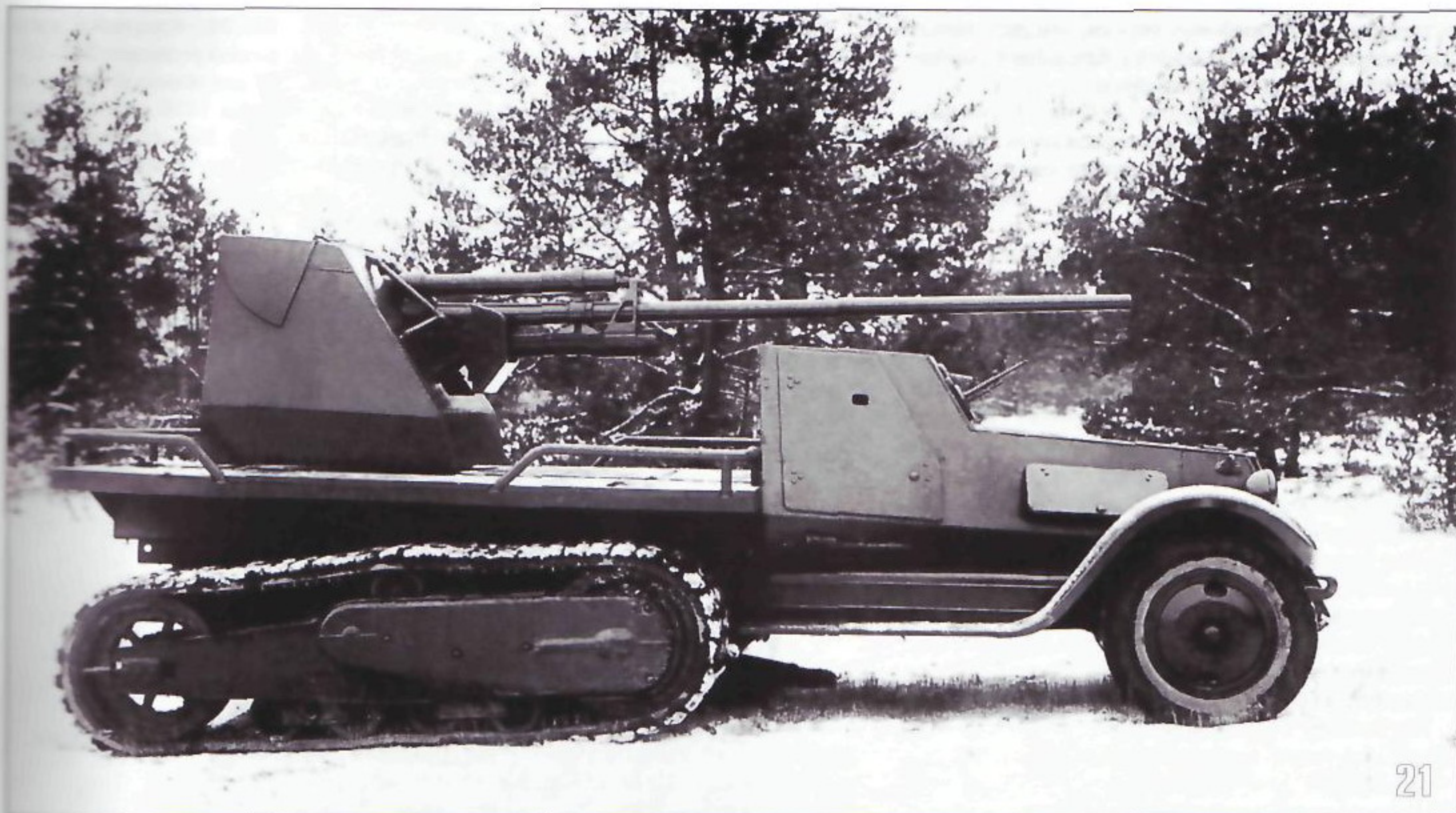


Бронированный грузовик ГАЗ-АА Ижорского завода, вооруженный пулеметом Максима в броневой полубашне на крыше кабины. Масштаб 1:35.



Самоходная установка ЗИС-41 завода № 92. Масштаб 1:35.





21

21. Самоходная установка ЗИС-41 — 57-мм противотанковая пушка ЗИС-2 на шасси грузовика ЗИС-22 — во время заводских испытаний. Горький, ноябрь 1941 года (Государственный архив Нижегородской области).

22. Полностью бронированный вариант грузовика ГАЗ-АА Ижорского завода с прибором ПТК на крыше. Ленинград, весна 1942 года (музей Ижорского завода).



22

установки. В производство не введен ввиду имеющегося производства броневых автомобилей с пушечным вооружением.

...Техпомощь заводам ЗиС и «Компрессор» – была оказана техническая помощь специалистов по проектированию бронирования некоторых машин, выполняемых указанными заводами».

Кроме того, встречаются упоминания о производстве на московских предприятиях бронемашин для дивизий народного ополчения, но никаких документов на этот счет пока обнаружить не удалось.

САМОХОДНЫЕ УСТАНОВКИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ШАССИ. В годы Великой Отечественной войны были попытки использовать грузовые автомобили, находящиеся в серийном производстве на заводах СССР, в качестве базы для создания самоходных установок.

Так, уже 1 июля 1941 года народный комиссар вооружения Д.Ф. Устинов подписал приказ следующего содержания: «Ввиду острой необходимости противотанковых и зенитных самоходных артсредств и ввиду отсутствия специальной базы для них приказываю:

1. Заводу № 4 разработать и изготовить 37 мм зенитную пушку на самоходном шасси;
2. Заводу № 8 разработать и изготовить 85 мм зенитную и противотанковую пушки на самоходном шасси;
3. Заводу № 92 разработать и изготовить 57 мм противотанковую пушку на самоходном шасси.

При проектировании установок ориентироваться на широко освоенные промышленностью и применяемые в артиллерии грузовые автомашины повышенной проходимости или гусеничные трактора. Противотанковые орудия должны иметь к тому же бронированную кабину.

Проекты самоходных установок должны быть представлены на рассмотрение 15 июля 1941 года...»

В соответствии с этим приказом 4 июля 1941 года на заводе № 92 создается специальная конструкторская группа под руководством П.Ф. Муравьева, которая в конце месяца представила на рассмотрение военных два образца самоходок: ЗИС-30 и ЗИС-31. Первая представляла собой вращающуюся часть 57 мм противотанковой пушки ЗИС-2, установленную на арттягаче Т-20 «Комсомолец», а вторая – ту же пушку ЗИС-2 но на трехосном грузовике ГАЗ-ААА со специально бронированной кабиной. Сравнительные испытания этих машин, проведенные в конце июля, показали, что ЗИС-31 при стрельбе более устойчива и обладает лучшей кучностью по сравнению с ЗИС-30. Однако вследствие того, что ЗИС-31 была значительно перегружена, ее проходимость оказалась ниже, чем у ЗИС-30, а также в виду острого недостатка трехосных грузовиков ГАЗ-ААА и ЗИС-6 в армии, предпочтение было отдано самоходке на шасси «Комсомольца», которую и запустили в серийное производство. Что касается ЗИС-31, то во-

23, 24. Испытания самоходной установки ЗИС-43 – 37-мм зенитной пушки образца 1939 года на грузовике ЗИС-42. Гороховецкий артиллерийский полигон, декабрь 1942 года. Хорошо видно, что бронировка кабины выполнена по типу ЗИС-41, изображенной на фото 21 (АСКМ).





енные от нее отказались. В годовом отчете о работе отдела главного конструктора завода № 92 за 1941 год об этой самоходке говорится следующее:

«...ЗИС-31 – 57-мм противотанковая пушка в 73 клб., имеющая начальную скорость снаряда 995 м/сек. и установленная на специально бронированном 3-х осном 1,5-тонном грузовике ГАЗ-ААА.

Спроектирована ЗИС-31 по инициативе завода в июле месяце. В июле же был изготовлен опытный образец. В августе начались заводские испытания.

По конструкции ЗИС-31 представляет собой вращающуюся часть ЗИС-2, установленную на специально бронированном 3-х осном 1,5-тонном грузовике ГАЗ-ААА.

Цель проектирования ЗИС-31, так же как и ЗИС-30, заключалась в том, чтобы дать большую маневренность 57-мм противотанковой пушке. Вследствие того, что проходимость ЗИС-31 значительно уступала проходимости ЗИС-30, работы по ЗИС-31 были приостановлены».

Однако никаких изображений этой машины пока найти не удалось.

В сентябре 1941 года, после изготовления 100 ЗИС-30 их производство прекратили из-за отсутствия базы – тягачи «Комсомолец» уже не выпускались. Поэтому в начале октября

группа Муравьева по своей инициативе спроектировала самоходку ЗИС-41. Она представляла собой вращающуюся часть пушки ЗИС-2, установленную на специально бронированный полугусеничный вездеход ЗИС-22 (последний серийно выпускался автозаводом ЗИС в Москве). Испытанная в ноябре 1941 года, ЗИС-41 показала неплохие результаты. Однако к этому времени пушка ЗИС-2, снималась с серийного производства из-за сложности изготовления трубы ствола и высокой стоимости. Кроме того, московский автозавод ЗИС эвакуировался и не мог дать достаточного количества вездеходов ЗИС-22. Поэтому в конце ноября 1941 года все работы по ЗИС-41 прекратили. В отчете о работах завода № 92 за 1941 год говорилось:

«ЗИС-41 – 57-мм противотанковая пушка в 73 клб., имеющая начальную скорость снаряда 995 м/сек. и установленная на специально бронированном вездеходе ЗИС-22.

ЗИС-41 спроектирована по инициативе завода в сентябре – октябре месяцах. В октябре – ноябре производилось изготовление опытного образца. В ноябре опытный образец проходил заводские испытания.

По конструкции ЗИС-41 представляет собой вращающуюся часть ЗИС-2, установленную на специально бронированном вездеходе ЗИС-22.

Цель проектирования ЗИС-31, так же как ЗИС-30 и ЗИС-31, заключалась в том, чтобы дать большую маневренность 57-мм противотанковой пушке. По той же причине, по которой свернуто производство ЗИС-2, и по невозможности Московскому автозаводу в сложившихся условиях производить достаточное количество вездеходов ЗИС-22, работы по ЗИС-41 в ноябре месяце были приостановлены».

В конце 1942 года начались работы по созданию образцов самоходной артиллерии, необходимых для вооружения Красной Армии. Причем наряду с танковыми шасси предлагалось использовать и автомобильные, причем с минимальными переделками.

В ноябре 1942 года автомобильный завод имени Сталина – ЗИС – спроектировал, изготовил и передал на испытания зенитную самоходную установку ЗИС-43. Она представляла собой 37-мм зенитную пушку образца 1939 года установленную в кузове полугусеничного грузовика ЗИС-42. Машина имела бронированную кабину и орудийный щит, выполненные из 10 – 15-мм листов (на образце использовалась обычная сталь). Самоходка оснащалась 90-сильным двигателем ЗИС-16, который обеспечивал машине боевой массой 8750 кг (с экипажем из 8 человек и возимым боекомплект в 256 снарядов) максимальную скорость по шоссе в 35 км/ч. ЗИС-43 имела механизм «поджатия рессор, который затягивал рессоры по направлению к раме для устойчивости при бортовой стрельбе».

Испытания машины, проведенные на Гороховецком артиллерийском полигоне с 15 по 23 декабря 1942 года в целом дали положительный результат. Среди недостатков комиссия отмечала следующее: «Большие габариты, слабая бронировка и меньшая проходимость по сравнению с гусеничной машиной не позволят заменить ею 37-мм зенитную самоход-

ную установку по типу, разработанному заводом № 38 на гусеничном шасси (речь идет о САУ СУ-11, которая проходила испытания в это же время. – *Прим. автора*)...

Машина перетяжеленна примерно на 1500 кг, что можно облегчить за счет снижения толщины брони до 6 мм».

Несмотря на то, что комиссия в своем заключении рекомендовала «после устранения недочетов» принять ЗИС-43 на вооружение Красной Армии, дальше опытного образца дело не пошло.

ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОБРОНЕВЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

ТАНКОВЫЕ ВОЙСКА. После окончания Гражданской войны в России войны по состоянию на 1 июля 1922 года в бронечастях Красной Армии имелось 35 автоброневых отрядов, три автопулемётных взвода и отдельная учебная бригада бронепоездов, имевшие на вооружении пушечные и пулемётные бронемашинные постройки 1914 – 1920 годов. В связи с переходом РККА на штаты мирного времени была проведена реорганизация броневых частей: автобронепоезда расформировали, а на их базе создали отдельные автоброневые ди-

25. Бронеавтомобили БА-27 и танкетка Т-27 на инспекторском смотре 45-го механизированного корпуса. Украинский военный округ, сентябрь 1934 года. Хорошо видно, что броневики имеют различные по конструкции съемные броневые листы защиты радиатора (АСКМ).

визионы по 12 бронеавтомобилей в каждом. К 1 января 1929 года в Красной Армии насчитывалось шесть таких дивизионов – №№ 1, 3, 8, 11, 12 и 13.

После образования осенью 1929 года Управления моторизации и механизации Красной Армии (УММ РККА) отдельные автоброневые дивизионы перевели на новые штаты – № 10/14 (для частей внутренних военных округов) и № 10/15 (для частей приграничных военных округов). Организационно они состояли из командования, штаба, нескольких взводов бронемашин, подразделений ремонта и обеспечения. При этом дивизионы перевооружались на новые бронеавтомобили БА-27, которые заменяли устаревшие и сильно изношенные броневики «Фиат» и «Остин» времен Первой мировой и Гражданской войн. В зависимости от штата количество бронемашин могло колебаться от 9 до 12 штук.

В начале 1930 года УММ РККА начало работы по оснащению армии новыми современными образцами бронетанковой техники, что потребовало разработки новых организационно-штатных структур и способов боевого применения вновь создаваемых механизированных частей.

Поэтому в подмосковном Наро-Фоминске формируется Опытная механизированная бригада, которая располагалась на том самом месте, где в настоящее время дислоцируется 4-я гвардейская Кантемировская танковая дивизия. 10 сентября 1930 года заместитель начальника УММ РККА Бокис утвердил таблицы



**Таблица 1. Сведения о наличии броневых автомобилей
в частях Красной Армии по состоянию на 1 марта 1931 года.**

	БА-27	«Остин»	«Фиат»	Примечание
1-й автобронедивизион Кавказской Краснознаменной армии	12	12	–	
3-й автобронедивизион МВО	11*	–	–	*Из них на 1 машину дан наряд на отправку в КАВКУКС
8-й автобронедивизион УВО	12	–	–	
11-й автобронедивизион УВО	12	–	–	
12-й автобронедивизион БВО	12	–	–	
13-й автобронедивизион БВО	12	–	–	
Мотоотряд 11-й стрелковой дивизии ЛВО	12	3	–	
Мотоотряд Московской Пролетарской стрелковой дивизии МВО	12	–	–	
Мотоотряд 45-й стрелковой дивизии УВО	12	3	–	
1-й полк мехбригады МВО	4	–	–	
Броне-командные курсы ЛВО	13*	4**	1	*Выдано 2 бронешасси без кузовов, итого 15
Орловская танковая школа МВО	3	1	1	
Военно-техническая академия ЛВО	12	3	–	
Бронеэскадрон СКВО	7	1	–	
Отдельная бронерота ОКДВА	4	–	–	
Командные курсы имени Каменева УВО	1	–	–	
Московская школа автотехников МВО	3	–	–	
Склад № 37	10*	49	37	*Из них на 5 машин наряды: ОГПУ – 3 шт. и 3-й автобронедивизион – 2 шт.
ВСЕГО В ВОЙСКОВЫХ ЧАСТЯХ	155	73	–	
Числится за различными учреждениями:				
Органы ОГПУ	25	1	2	
Исключены из РККА	6	–	–	
Московский обласной совет ОСОАВИАХИМа	–	2	–	
Саратовский автодорожный институт	–	1	–	
Московский парк культуры и отдыха	–	1	–	
Ленинградский автодорожный институт	–	–	1	
Ростовский автодорожный институт	–	–	1	
Ленинградский автодорожный институт	–	–	2	
Всего за учреждениями	31	5	5	
ИТОГО	186	78	44	

***На 3 машины дано разрешение на передачу 2-му полку бронепоездов
Таблица составлена по данным: РГВА, ф. 31811, оп. 1, д. 143, л. 14.*

к штату опытной мехбригады №№ 10/20 – 10/27 (мирного времени). В соответствии с ними формировался лёгкий полк механизированной бригады штата № 10/21), имевший на вооружении 12 бронемашин БА-27 (из них 3 учебных). Директивой Народного комиссара по военным и морским делам СССР и Революционно-военного совета СССР № 017127/сс от 22 февраля 1931 года на формирование опытной мехбригады обращался 3-й автоброневой дивизион, расположенный в Москве.

Рост выпуска средних бронемашин позволил в 1932 году включить авто-броневые роты из 10 машин в состав вновь формируемых стрелковых бригад механизированных корпусов. В 1933 году авто-броневые роты заменили разведывательными танкетными рота-

ми штата № 010/318, зато во все типы механизированных бригад (и отдельные, и в составе мехкорпусов) ввели отдельный разведывательный батальон, имеющий в своём составе роту из 10 средних бронемашин. Правда, уже в 1934 году пушечные броневики изъяли из мехкорпусов, оставив только 3 машины в корпусной школе.

Следует сказать, что помимо взводов средних бронемашин в составе мехбригад, в составе Красной Армии имелись соединения, полностью оснащенные бронемашинами. История их появления такова.

В конце 1933 года в Калуге (МВО) сформировали 20-ю отдельную лёгкую механизированную бригаду, имевшую в своём составе 20-й отдельный авто-броневой батальон. Она имела особый штат и предназначалась для ве-

дения боевых действий в Забайкалье, куда ее перебросили в начале 1934 года. Дислоцировалась бригада в городе Троицкосавск, позже переименованный в Кяхту.

Однако опыт ее боевой учёбы показал, что организация бригады – два танкетных батальона Т-27 и батальон средних бронемашин – неудачна и не соответствует возлагаемым на нее боевым задачам. Поэтому в марте 1935 года руководство автобронетанкового управления РККА обратилось к наркому обороны СССР с предложением перевооружить бригаду, включив в нее два батальона средних бронемашин и батальон танков Т-37. Получив «добро», 20-я отдельная легкая мехбригада перешла на новый штат: управление, танковый, танкетный, авто-броневой и стрелково-пулемётный батальоны, артиллерийская батарея и техническая база. К 1 января 1936 года в бригаде было 58 пушечных броневых автомобилей, входивших в состав следующих подразделений: 3 машины в комендантском взводе управления бригады, из них 1 радионная, 45 (из них 15 радионных) в авто-броневом батальоне и 10 (из них 4 радионных) в школе младшего командного состава.

В начале 1936 года начались переговоры Советского Союза и Монгольской Народной Республики с целью заключения договора о взаимной помощи. 12 марта 1936 года в столице МНР Улан-Баторе был подписан советско-монгольский дипломатический протокол, статьях которого оговаривались меры,

26. Бронеавтомобили ФАИ и БАИ 45-го механизированного корпуса перед парадом по случаю окончания Больших Киевских маневров. Украинский военный округ, сентябрь 1935 года. На дверце корпуса БАИ на заднем плане видна красная звезда в белой окантовке, на башне полосы стандартного тактического обозначения, использовавшегося в танковых частях Красной Армии 30-х годов (цвет первой сплошной полосы обозначал батальон, цвет пунктирной – номер роты). Верхняя часть башен обеих машин окрашена белой краской для опознавания «своей» стороной на маневрах. Обратите внимание на канаты для буксировки, закрепленные на корме корпуса (АСКМ).

необходимые для ограждения безопасности территорий Советского Союза и Монголии. Одной из таких мер был ввод на территорию Монголии частей Красной Армии.

Еще до подписания протокола Генеральный Штаб РККА начал разрабатывать организационно-штатную структуру частей, которая обеспечила бы эффективное выполнение боевых задач в условиях пустынно-степной местности Монголии. Так впервые в Красной Армии появились мотоброневые бригады и мотоброневой полк.

В феврале 1936 года директивой Генштаба Красной Армии № 18/НШ 20-я отдельная легкая мехбригада Забайкальского военного округа (ЗабВО) расформировывалась, а на её базе к 18 марта 1936 года в Троицкосавске были созданы Особая мотоброневая бригада и Особый мотоброневой полк.

Особая мотоброневая бригада (специального назначения) вооружалась бронеавтомобилями БА-6. Ее командиром-комиссаром стал комбриг В.Ф.Шипов, начальником штаба майор Кагарманов. Директивой Генерального Штаба РККА № 4/4/47068 от 13 января 1937 года в составе бригады насчитывалось 1415 человек и она имела в своем составе управление (штат № 10/701), роту связи (штат № 10/702), разведывательный батальон (штат № 10/703), бронетанковый батальон (штат № 10/704), стрелково-пулемётный батальон (штат № 10/705), роту боевого обеспечения (штат № 10/706), ремонтно-восстановитель-





ную роту (штат № 10/707), отдельный авто-транспортный взвод (штат № 10/708) и авто-хлебозавод (штат № 010/699).

Особый мото-броневой полк штата № 10/709 включал в себя один батальон танков БТ и два батальона бронемашин БА-6, командиром-комиссаром полка был В.М.Алексеев, начальником штаба Потапов. По состоянию на 12 марта 1936 года полк имел в своем составе 32 БТ-5, 5 БА-3 13 ФАИ, 9 легковых, 96

грузовых и 51 специальный автомобиль, 4 гусеничных трактора и 1 мотоцикл.

В июне 1937 года мотоброневая бригада и мотоброневой полк своим ходом были переброшены на территорию Монгольской Народной Республики с дислокацией в Ундур-Хан и Баин-Тумен соответственно. Обе части вошли в состав 57-го Особого корпуса, созданного 4 сентября 1937 года согласно приказа Народного комиссара обороны СССР № 0037.

Корпус объединил все советские части, к тому моменту находившиеся на территории МНР.

Директивой Генштаба РККА № 4/2/34628 от 17 марта 1936 года командующему войсками ЗабВО предписывалось к 15 апреля школу младшего командного состава штата № 010/477 расформированной 20-й легкой мехбригады переформировать в отдельный учебный мотоброневой батальон, который впоследствии разместился в бывших казармах бригады.

Директивой Генерального Штаба РККА № 4/4/35819 от 31 августа 1936 года в Уральском военном округе (УрВО) в городах Киров и Слободской 2-й отдельный территориальный стрелковый полк (штаты №№ 5/450 – 5/455, 5/427, 4/440) переформировывался в 7-ю мотоброневую бригаду общей численностью 1388 человек. Согласно этой директиве в состав бригады включались: управление штата № 10/701, бронетанковый батальон штата № 10/704, разведывательный батальон штата № 10/703, мотоциклетный батальон (был только в первоначальном штате, сформирован не был), рота связи штата № 10/702, рота боевого обеспечения штата № 10/706, ремонтно-восстановительная рота штата № 10/707, отдельный автомобильный взвод штата № 10/708 и автохлебозавод штата № 010/699. К формированию бригады требовалось приступить 1 октября 1936 года с тем, чтобы закончить его к 1 апреля 1937 года, но затем директивой Генштаба РККА № 4/4/47348 от 21 февраля 1937 года срок окончания установили 1 июня 1937 года.

По штатам 7-я мотоброневая бригада должна была иметь: 17 бронемашин ФАИ и БА-20 (из них 3 радионных), 57 средних БА-6 (из них 17 радионных), 18 легковых (в том числе 3 пикапа), 96 грузовых (31 ГАЗ-АА, 4 ГАЗ-ААА, 53 ЗИС-5, 5 ЗИС-6, 3 ГАЗ-ААА под зенитные счетверенные пулеметные установки), 4 санитарных и 6 штабных автомобилей, 13 походных мастерских типа А и 6 типа Б, 24 автоцистерны, 2 подвижных зарядных станции, 5 гусеничных тракторов, 85 мотоциклов с коляской и 165 без коляски (в том числе 4 под радиостанцию 5АК, 24 под станковые пулеметы и 27 под минометы). Летом 1937 года бригаду передислоцировали на станцию Борзя (ЗабВО),

а в августе она своим ходом перешла в Монголию с дислокацией в Дзамин-Удэ, где вошла в состав 57-го Особого корпуса.

В 1938 году мотоброневые части перешли на новые штаты, которые практически без изменений просуществовали до начала Великой Отечественной войны.

Так, отдельный учебный мотоброневой батальон получил номер 243 (войсковая часть 7944) и стал содержаться по штату № 16/729. Особая мотоброневая бригада (специального назначения) стала именоваться 9-й мотоброневой бригадой, а во второй половине 1938 года Особый мотоброневой полк переформировали в 8-ю мотоброневую бригаду. К маю 1939 года состав мотоброневых бригад 57-го Особого корпуса был следующим (см. таблицу 2). В ходе конфликта у реки Халхин-Гол мотоброневые бригады показали себя с самой лучшей стороны, сыграв наряду с танками решающую роль в разгроме японцев.

В ходе начавшейся 30 ноября 1939 года советско-финляндской войны было сформировано несколько подразделений средних бронемашин. Так, в составе так называемых легких моторизованных дивизий штата № 06/80 (в документах они часто именовались мотокавалерийскими, так как создавались на базе кавалерийских дивизий) имелись танковые полки Т-26 штата № 06/84 в которых помимо танков был автоброневой эскадрон из 11 пушечных броневиков. Всего было создано 2 таких дивизии, которые после окончания войны расформировали.

Кроме того, в начале 1940 года для Северо-Западного фронта сформировали 6 отдельных автобронеполков. Вообще-то говоря создание таких подразделений непонятно – к этому моменту боевые действия показали, что использование броневых автомобилей в условиях суровой зимы и малого количества дорог очень затруднительно. Возможно, такой шаг был сделан исходя из опыта боев на реке Халхин-Гол, где средние бронеавтомобили показали себя с самой лучшей стороны.

Формирование отдельных автобронеполков осуществлялось по шифротелеграммам Генерального Штаба РККА № 4/1958 (для Киевского Особого военного округа), 4/1959

Таблица 2. Состав мотоброневых бригад по состоянию на 1 мая 1939 года.

Подразделения	7-я МББР	8-я МББР	9-я МББР
Управление бригады (штат № 16/720)	в/ч 6657	в/ч 9458	в/ч 9546
Отдельная рота связи (штат № 16/721)	60 (в/ч 9381)	597 (в/ч 9468)	64 (в/ч 9562)
Отдельный разведывательный батальон (штат № 16/723)	204 (в/ч 9399)	–	240 (в/ч 9576)
Отдельная разведывательная рота (в/ч 9482)	–	223	–
Отдельный танковый батальон	–	164 (в/ч 9500)	–
Отдельный автоброневой батальон (штат № 16/724)	247 (в/ч 9415)	234 (в/ч 9517)	241 (в/ч 9593)
Отдельный стрелково-пулеметный батальон (штат № 16/725)	161 (в/ч 9433)	–	196 (в/ч 9607)
Моторизованный стрелковый батальон	–	171 (в/ч 9529)	–
Отдельная рота боевого обеспечения (штат № 16/726)	41 (в/ч 9440)	29 (в/ч 9444)	44 (в/ч 9620)
Отдельная ремонтно-восстановительная рота	315 (в/ч 9457)	311 (в/ч 9448)	294 (в/ч 9627)
Отдельный автомобильный взвод (штат № 16/727)	7	322	9
Полевой хлебозавод (штат № 010/699)	333	372	392
Особый отдел ГУГБ НКВД	93	100	98



28, 29. Один из республиканских БА-6, захваченных франкистами, на улице одного из городов. Испания, весна 1937 года. Хорошо видно крепление вездеходных цепей «Оверолл» на корме корпуса, а также надпись «Viva España», пулеметы на машине отсутствуют (АСКМ).



(для Северо-Кавказского военного округа) и № 4/1960 (для Белорусского Особого военного округа), переданным 2 января 1940 года. Формирование велось по временному штату № 06/724, согласно которому батальон состоял из штаба (1 средний броневики) и трех бронерот по 16 машин в каждой, всего 312 человек, 49 средних бронеавтомобилей и 3 трактора.

250 и 251-й отдельные автобронепатальоны формировались в Белорусском Особом военном округе за счет 22, 25, 27 и 32-й танковых бригад, 252, 253 и 254-й батальоны – в Киевском Особом военном округе за счет 4, 5, 23, 24, 26, 36, 38 и 49-й танковых бригад, 255-й – в Северо-Кавказском военном округе за счет 6-го танкового полка. Кроме того, по одной бронероте для 254 и 255-го батальонов комплектовали в Московском и Приволжском военных округах.

В середине февраля 1940 года отдельные автобронепатальоны прибыли на Карельский перешеек, где вошли в состав войск Северо-Западного фронта. Следует сказать, что часть из них так и не была укомплектована полностью, а почти во всех наряду со средними были и легкие броневики. В боевых действиях батальоны не участвовали и после окончания войны были расформированы.

В составе формируемых осенью 1940 года пулемётно-артиллерийских моторизованных бригад штатов №№ 05/100 – 05/112 (военного времени) имелась отдельная разведывательная бронерота штата № 05/106, включавшая в себя командование, взвод средних и два взвода лёгких бронемашин, ремонтную лётку и отделение боевого питания и хозяйственного довольствия, всего 61 человек, 7 БА-10, 10 БА-20, 4 автомобиля и 1 мотоцикл. После того, как бригады стали использовать для укомплектования танковых и других частей, бронероты расформировали.

Механизированный корпус, формирование которых началось в 1940 году, по штату имел в своем составе 135 броневики БА-10, которые распределялись следующим образом: отдельный батальон связи (штаты №№ 10/21 и 010/21 мирного и военного времени) – 5 машин, танковая дивизия (в корпусе две) – 56 машин (отдельный разведывательный батальон (штаты №№ 10/11 и 010/11) – 12, отдельный батальон связи (штаты №№ 10/12 и 010/12) – 5, мотострелковый полк (штаты №№ 10/15 и 010/15) – 5, танковый полк (штаты № 10/30 и 010/30, в дивизии два) – 17), моторизованная дивизия – 18 машин (стрелковый полк (штаты №№ 5/71 и 05/71, в дивизии 2) – 4 и отдельный разведывательный батальон (штаты №№ 5/74 и 05/74) – 10).

Кроме механизированных корпусов в составе танковых войск средние бронеавтомобили имелись в 9-й мотоброневой бригаде штата № 16/720, расквартированной в Монголии – 57 штук (6 и 7-я мотобронепатальоны к этому времени поступили на формирование танковых и моторизованных дивизий и были расформированы).

С началом войны для обучения личного состава авто-броневых частей и подразделений в Забайкальском военном округе был сформирован по мобплану «МП-41» 7-й запасный авто-броневой полк штата № 010/854.

Таблица 3. Наличие пушечных бронеавтомобилей в Красной Армии по состоянию на 1 июня 1941 года.

	1-я категория	2-я категория	3-я категория	4-я категория	Всего
<i>Ленинградский военный округ</i>					
БА-11	–	1	–	–	1
БА-10 радиальный	24	51	6	1	82
БА-10 линейный	30	140	6	2	178
БА-6 линейный	–	16	6	1	23
БА-3	–	12	3	–	15
БАИ	–	–	–	1	1
Д-13	–	1	1	–	2
БА-27	–	7	–	–	7
БА-9 радиальный	–	1	–	–	1
<i>Прибалтийский Особый военный округ</i>					
БА-10 радиальный	16	132	7	–	155
БА-10 линейный	61	72	7	–	140
БА-6 радиальный	–	1	–	–	1
БА-6 линейный	–	1	–	–	1
БА-27	–	–	–	4	4
<i>Западный Особый военный округ</i>					
БА-10 радиальный	89	145	27	3	264
БА-10 линейный	183	77	17	–	277
БА-6 радиальный	–	1	2	–	3
БА-6 линейный	–	6	1	–	7
БА-3	–	26	1	2	29
БА-27	–	10	–	–	10
<i>Киевский Особый военный округ</i>					
БА-11	–	8	–	–	8
БА-10 радиальный	114	235	8	4	361
БА-10 линейный	198	207	7	10	422
БА-6 линейный	–	6	–	–	6
БА-3	–	10	–	2	12
БАИ	–	11	–	–	11
БА-27	–	1	1	11	13
<i>Одесский военный округ</i>					
БА-10 радиальный	35	17	–	–	52
БА-10 линейный	41	96	1	–	138
БА-6 линейный	–	1	–	–	1
БА-3	–	2	2	–	4
БА-27	–	2	7	8	17
<i>Архангельский военный округ – пушечных броневики не имел</i>					
<i>Московский военный округ</i>					
БА-11	–	3	–	–	3
БА-10 радиальный	–	46	–	–	46
БА-10 линейный	3	65	3	–	71
БА-6 радиальный	–	7	–	–	7
БА-6 линейный	–	–	–	4	4
БА-3	–	2	–	–	2
БАИ	–	5	–	–	5
Д-13	–	–	1	–	1
БА-27	–	3	5	–	8
БА-9 радиальный	–	1	–	–	1
ПБ-4	–	2	–	–	2

	1-я кате- гория	2-я кате- гория	3-я кате- гория	4-я кате- гория	Всего
<i>Орловский военный округ</i>					
БА-10 радиный	–	1	–	–	1
БА-10 линейный	–	4	–	–	4
БА-6 линейный	–	–	1	–	–
БА-3	–	1	–	–	1
БАИ	–	1	–	–	1
Д-13	–	–	3	–	3
БА-27	–	11	2	2	15
<i>Харьковский военный округ</i>					
БА-10 радиный	11	–	–	–	11
БА-10 линейный	10	–	–	–	10
БА-6 радиный	–	4	–	–	4
БА-6 линейный	–	4	–	–	4
Д-13	–	1	–	–	1
БА-27	–	5	3	4	12
<i>Приволжский военный округ</i>					
БА-11	–	1	–	–	1
БА-10 радиный	–	1	–	–	1
БА-10 линейный	3	4	–	–	7
БА-6 линейный	–	5	–	–	5
Д-13	–	2	1	–	3
БА-27	–	23	5	–	28
<i>Северо-кавказский военный округ</i>					
БА-6 линейный	–	2	–	–	2
БА-3	–	–	–	2	2
БАИ	–	4	–	1	5
БА-27	–	25	–	–	25
<i>Закавказский военный округ</i>					
БА-10 радиный	16	25	–	–	41
БА-10 линейный	34	33	–	–	67
БА-6 линейный	1	2	–	–	3
БА-3	–	4	–	–	4
БА-27	–	–	4	–	4
Д-13	–	–	–	–	–
<i>Уральский военный округ</i>					
БА-10 линейный	–	3	1	1	5
БА-6 линейный	–	5	–	–	5
БА-27	–	4	1	–	5
<i>Сибирский военный округ</i>					
БА-10 линейный	–	5	–	–	5
БА-6 линейный	–	3	–	–	3
<i>Средне-азиатский военный округ</i>					
БА-10 радиный	7	1	–	–	8
БА-10 линейный	8	–	–	–	8
БА-6 радиный	–	9	–	–	9
БА-6 линейный	–	1	1	–	2
БА-3	–	30	–	–	30
БАИ	–	7	–	–	7
БА-27	–	26	5	–	31

23 августа 1941 года НКО СССР утвердил штат танковой бригады № 010/75 (военного времени), по которому она имела 8 БА-10: взвод бронемашин (3 радиных БА-10 и 2 БА-20) в роте управления штата № 010/76) и взвод средних бронемашин (5 БА-10) в разведывательной роте штата № 010/77. Это были последние штатные подразделения пушечных бронемашин в Красной Армии. Не считая формирований подразделений средних броневинов во фронтовых условиях, последним крупным соединением, имевшим их на вооружении стала 9-я мотоброневая бригада, которую в июне 1943 года перестроили в 25-ю отдельную механизированную бригаду.

В сентябре 1942 года в Красной армии началось формирование бронебатарьонов, каждый из которых по штату состоял из двух рот броневинов БА-64 и роты танков Т-70, всего 22 бронемашин и 7 Т-70. Иногда в их состав могли включать пушечные бронеавтомобили довоенной постройки, но по штату они в состав этих батальонов не входили.

КАВАЛЕРИЯ. В 1930 году проектом организационных мероприятий по мотомехчастям предусматривалось включить в состав кавалерийских дивизий бронетехнику, в частности средние бронеавтомобили, по следующему графику.

1931 год:

Белорусский военный округ (БВО): перестроение отдельной учебной танковой роты и 13-го автобронедивизиона в 7-й механизированный полк 7-й кавалерийской дивизии (Минск);

Украинский военный округ (УВО):

– перестроение 11-го автобронедивизиона в 1-й механизированный дивизион 1-й кавалерийской дивизии (Проскуров);

– перестроение 12-го автобронедивизиона в 3-й механизированный дивизион 3-й кавалерийской дивизии (Бердичев);

Среднеазиатский военный округ (САВО): формирование 8-го отдельного авто-броневое эскадрона для 8-й отдельной кавалерийской бригады (Ашхабад);

Кавказская Краснознаменная армия: перестроение 1-го автобронедивизиона во 2-й отдельный авто-броневой эскадрон 2-й отдельной кавалерийской бригады (Тифлис).

1932 год:

Московский военный округ (МВО): перестроение 3-го автобронедивизиона в 13-й механизированный полк 13-й кавалерийской дивизии (Тамбов);

Северо-Кавказский военный округ (СКВО): формирование 10-го механизированного полка 10-й кавалерийской дивизии из отдельного авто-броневое эскадрона (Ставрополь);

САВО: формирование 7-го отдельного авто-броневое эскадрона для 7-й отдельной кавалерийской бригады (Душанбе) и 6-го отдельного авто-броневое эскадрона для 6-й отдельной кавалерийской бригады (Самарканд);

Особая Краснознаменная Дальневосточная армия: формирование 5-го отдельного авто-броневое эскадрона для 5-й отдельной кавалерийской бригады (Даурия), 9-го отдельного авто-броневое эскадрона для 9-й отдельной кавалерийской бригады из отдельно-

	1-я категория	2-я категория	3-я категория	4-я категория	Всего
<i>Забайкальский военный округ</i>					
БА-10 радиный	1	146	1	5	153
БА-10 линейный	~	111	2	4	117
БА-6 радиный	~	22	1	–	23
БА-6 линейный	~	30	4	13	47
БА-3	~	26	–	–	26
БАИ	5	39	–	5	49
БА-27	~	7	–	2	9
<i>Дальневосточный фронт</i>					
БА-10 радиный	15	13	–	–	28
БА-10 линейный	10	–	–	1	11
БА-6 линейный	9	64	1	–	74
БА-6 радиный	~	8	–	–	8
БА-3	7	8	1	1	17
БА-27	~	4	–	–	4
<i>На рембазах и складах</i>					
БА-11	~			2	2
БА-10 линейный				14	14
БА-6 линейный				1	1
БА-3				2	2
БА-27				1	1
<i>Всего по РККА</i>					
БА-11	~	12	–	2	14
БА-10 радиный	328	813	46	13	1203
БА-10 линейный	571	817	44	32	1476
БА-6 радиный	~	52	3	–	55
БА-6 линейный	10	141	14	19	184
БА-3	7	126	7	9	149
БАИ	5	67	–	7	79
Д-13	–	4	6	–	10
БА-27	–	118	33	32	183
БА-9 радиный	–	2	–	–	2
ПБ-4	–	2	–	–	2

го учебного авто-броневое взвода (Никольск-Уссурийский).

Проект данного плана был выполнен практически полностью, только 3-й бронедивизион поступил на формирование Опытной механизированной бригады, а 13-я кавалерийская дивизия так и не была сформирована. Впоследствии средние бронеавтомобили из состава кавалерийских дивизий были исключены, затем снова введены.

К 22 июня 1941 года в составе Красной Армии имелось два типа кавдивизий мирного времени – типовая кавалерийская дивизия штата № 6/10 и горно-кавалерийская дивизия штата № 6/30.

В первой был танковый полк штата № 6/14 с авто-броневым эскадроном (три броневых взвода, взводы регулирования и связи), насчитывавшим 11 средних бронемашин.

Горно-кавалерийская дивизия включала в себя бронетанковый дивизион штата № 6/34) с авто-броневым эскадроном (два

броневзвода и учебный взвод) из 11 средних бронемашин.

После начала Великой Отечественной войны пушечные бронемашины из состава кавалерийских дивизий исключили.

СТРЕЛКОВЫЕ ВОЙСКА. В 1929 году в Красной Армии началось формирование моторизованных отрядов в составе стрелковых дивизий, имевших по штату 12 броневинов БА-27. Всего к весне 1930 года в Красной Армии имелось три таких отряда – в 11, 45-й и Московской пролетарской стрелковых дивизиях. В 1932 году в состав так называемых, «ударных» стрелковых дивизий (всего имелось пять таких дивизий – в БВО 2, 4 и 5-я, в УВО 24-я и 44-я) вводилась авто-броневая рота штата № 04/221, имевшая 10 средних бронемашин.

Однако в больших количествах бронеавтомобили стали появляться в стрелковых дивизиях в 1936 году, когда на базе отдельных разведывательных дивизионов стрелковых дивизий, не имевших бронетехники, стали формировать отдельные разведывательные батальоны штатов № 04/625 и 04/651. При этом в их состав включалась бронерота из 9 БА-6, из них 3 радиных. К 1 сентября 1936 года разведывательные батальоны были уже в 57-ми стрелковых дивизиях – 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10, 12, 14, 15, 16, 21, 22, 24, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 35, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 48, 49, 51, 53, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 78, 80, 81, 82, 84, 86, 93, 94, 95, 96 и 100-й. Остальные планировалось сформировать в 1937 – 1938 годах по мере поступления бронеавтомобилей. (95 и 102-я стрелковые дивизии имели разведывательные батальоны особого штата, без пушечных бронемашин).

Однако из-за того, что промышленность не могла вовремя изготовить нужного числа средних бронемашин, укомплектование ими разведывательных батальонов шло достаточно медленно. Так, 1 марта 1938 года обеспеченность матчастью разведбатальонов (ОРБ) стрелковых дивизий была следующей: «25 орб – 100%, 22 орб – 50-60%, 38 орб – только по 1 – 4 штуки для обеспечения учебы».

К началу Великой Отечественной войны в составе стрелковых войск Красной Армии было три типа дивизий мирного времени – типовая (штат № 4/100 от 13 июня 1940 года), сокращенная (штат № 4/120) и горная (штат № 4/140 от 15 августа 1940 года). Пушечные бронемашины входили в состав их разведывательных подразделений в следующих количествах.

Типовая стрелковая дивизия имела разведывательный батальон (штат № 4/126) с автобронетанковой ротой (кадр) – 10 средних бронеавтомобилей, из них 4 радиных. Автобронетанковая рота разведбата стрелковой дивизии сокращенного состава насчитывала всего 4 средних броневинов, из них 1 радиный. В горно-стрелковой дивизии был отдельный кавалерийский эскадрон штата № 4/146 со взводом из 5 средних бронеавтомобилей, из них 1 радиный. По всем этим штатам стрелковым дивизиям полагались БА-6 или БА-10, но часто вместо использовались БА-27М, БАИ-М или БА-3М.

С началом мобилизации все стрелковые дивизии переводились на штат военного вре-



мени № 04/400, а горно-стрелковые дивизии на штат № 04/140, при этом количество средних бронемашин в их разведывательных подразделениях увеличивалось до 13 единиц.

29 июля 1941 года НКО СССР утвердил штат стрелковой дивизии сокращенного состава (военного времени) №04/600, в составе которой уже не было подразделений пушечных бронемашин, и в течении Великой Отечественной войны они уже не включались в штаты стрелковых частей.

БРОНЕАВТОМОБИЛИ В БОЯХ

Советские средние бронемашины практически сразу же после их появления начали активно использоваться в боях: сначала с басмачами в Средней Азии, затем в Испании, на Халхин-Голе и в польском походе сентября 1939 года, советско-финляндской, Великой Отечественной войнах, участвовали в разгроме Квантунской армии в августе 1945 года.

Без сомнения, наиболее массово и успешно они действовали в ходе конфликта на реке Халхин-Гол (май – сентябрь 1939 года), внося наряду с танками решающую роль в разгроме японских войск. Бронеавтомобили прошли и всю Великую Отечественную войну, встретив немецкие войска на границе и закончив бои в Европе. Далее в хронологическом порядке рассматриваются боевое использова-

30. Бронеавтомобили БА-6 армии генерала Франко на параде по случаю освобождения Каталонии от республиканцев. Барселона, 21 февраля 1939 года. Эти машины были захвачены у республиканской армии в боях 1937 – 1938 годов (АСКМ).

ние советских средних бронемашин в различных войнах и конфликтах.

БОРЬБА С БАСМАЧАМИ. Первыми боевыми операциями, в которых участвовали средние бронемашины, стали операции по уничтожению банд басмачей в Средней Азии. С советской стороны в них участвовали главным образом войска ОГПУ, в том числе и два имевшихся в их составе броневых дивизиона (по 12 БА-27 в каждом).

Так, с 1 сентября по 20 октября 1931 года один бронедивизион поддерживал части отдельной узбекской сводной бригады, проводившей операцию по уничтожению банды Бекджан-Хана в Хорезмском оазисе. Несмотря на тяжелые условия местности, БА-27 оказали существенную помощь своим войскам. Например, 26 сентября мотоотряд (3 БА-27 и 5 грузовиков с пулеметами) настиг у колодца Шорджа часть банды и в результате короткого боя разгромил ее. Банда потеряла весь обоз и большое количество пленных.

В марте – апреле 1933 года один бронедивизион войск ОГПУ участвовал в ликвидации банды численностью до 170 человек в районе Кызыл-Арават (Таджикская ССР).

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА В ИСПАНИИ. Летом 1936 года в Испании вспыхнул мятеж – войска генерала Франко выступили против республиканского правительства страны. Уже с осени Советский Союз оказывал республиканской армии военно-техническую и людскую помощь, отправляя в воюющую страну оружие, технику, продовольствие, боеприпасы и военных советников. В числе прочего во-

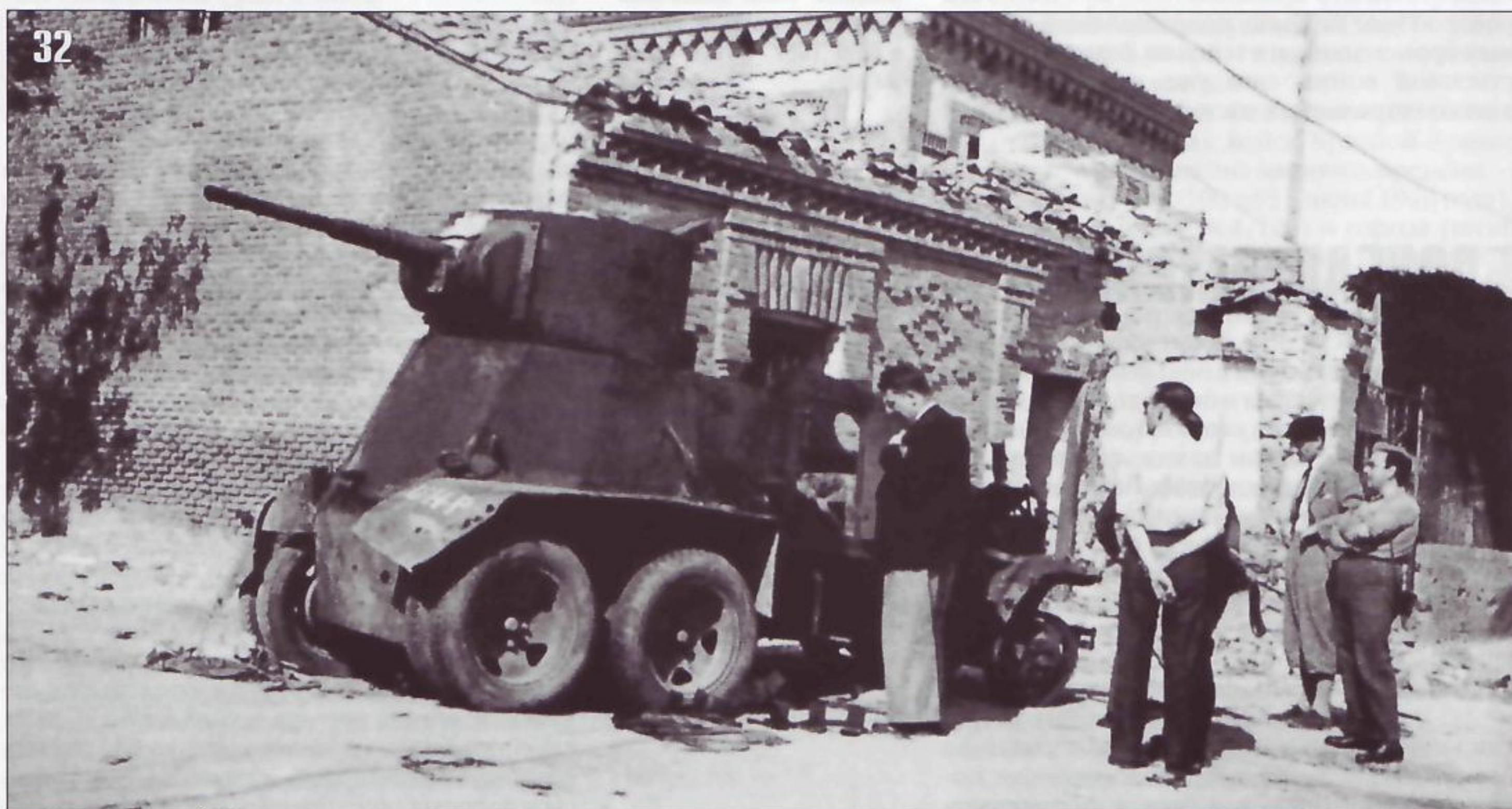


31. Разбитый в бою республиканский броневомобиль БА-6, сброшенный с дороги. Каталония, 1938 год. На этом фото хорошо видна нижняя часть машины (АСКМ).

32. Разбитый артиллерией и разрушенный внутренним взрывом республиканский броневомобиль БА-6. Испания, Центральный фронт, лето 1937 года (АСКМ).

33. Брошенный на площади одного из испанских городов республиканский броневомобиль БА-6. Испания, 1937 год (АСКМ).

34. Солдаты армии Франко осматривают захваченный в бою республиканский броневик БА-6. Испания, весна 1937 года. Фары машины закрыты броневыми колпаками, в которых видны пробойны от осколков снарядов (АСКМ).







оружия в октябре 1936 года испанцам доставили единственную партию из 40 пушечных броневику – 37 БА-6 и 3 БА-3. Уже в конце месяца, в ходе отражения первого наступления на Мадрид войск генерала Франко, эти машины использовали в боях. Здесь броневики действовали в составе отдельных отрядов и групп. Например, 1 ноября под Вальдемаро нанесла контрудар танковая группа полковника Кривошеина в составе 23 Т-26, 3 броневику ФАИ и 6 БА-6, остановив продвижение франкистам на этом направлении. В ходе боев пушечные машины действовали очень успешно – не уступая по огневой мощи танкам Т-26 они, благодаря большому количеству хороших дорог и шоссе, превосходили своих гусеничных собратьев по маневру, появляясь неожиданно для противника на самых опасных участках. В своих докладах об осенних боях советские военные советники по поводу БА-6 писали следующее: «Мотор слаб, часто выходит из строя демультипликатор, но резина (бронеавтомобили прибыли в Испанию с пустойкими шинами «ГК». – *Прим. автора*) выдерживает хорошо. Броневики сделали по 600 километров с лишним».

Благодаря мощной 45-мм пушке БА-6 и БА-3 без проблем управлялись с бронетехникой противника – как с немецкими легкими танками Рз.I, так и с итальянскими танкетками CV3. Например, когда пехота мятежников при поддержке CV3, наступавшая от городка Вальдеморо на Симпассуэло, прорвала

фронт 18-й бригады республиканской армии, из резерва в бой ввели 6 БА-6, которые пройдя 16 км с марша «врезались в безнаказанно хозяйничавшие танкетки, 16 из них разбили, а остальные, пользуясь шоссе, ушли обратно». Наступление мятежников на этом участке было временно задержано. В течение нескольких последующих дней достаточно было здесь показаться пушечным броневику, как противник немедленно отказывался от наступления на этом направлении.

6 ноября 1936 года танковая группа Кривошеина в составе 15 Т-26 и 12 БА-6, разделившись на две части, контратакует наступающего противника в районах Вильяверде и Вильявисиоза. В ходе боя было уничтожено несколько артиллерийских батарей, рота пулеметов (12 штук), несколько танкеток CV3 и до двух батальонов пехоты. Соединившись, группа наносит удар на Карабалчель Альто, уже занятый противником, уничтожив при этом 5 танкеток CV3 и 4 противотанковых батареи. Но с наступлением темноты боевые машины группы отошли в Мадрид, так как в ходе этих боев пехота за танками не шла.

Во время боев под Мадридом осенью 1936 года не обошлось и без казусов. Экипаж одного БА-6, укомплектованный французским добровольцами, во время ночевки на окраине деревни в районе Вальдеморо, спал таким мертвецким сном, что начальник штаба танковой группы еле достучался рукояткой револьвера о броню, чтобы его разбудить.

35. Бронеавтомобиль БА-6 армии генерала Франко направляется на парад. Барселона, 21 февраля 1939 года. Камуфляж виден только на башне, маска пушки и кормовая ниша окрашены в цвета испанского государственного флага, на крыше башни нанесен белый Андреевский крест, использовавшийся франкистами в ходе Гражданской войны на бронетехнике (АСКМ).

Бронеавтомобиль БА-27 из состава мотоотряда 11-й стрелковой дивизии. Маневры Ленинградского военного округа, лето 1931 года. На борту нанесена красная звезда в круге, еще одна красная звезда видна на бронелистах защиты радиатора.



Бронеавтомобиль БАИ из состава 45-го механизированного корпуса Украинского военного округа. Большие Киевские маневры, сентябрь 1935 года. На двери бронекорпуса видна красная звезда в белой окантовке, на башне полосы стандартного тактического обозначения, использовавшегося в танковых частях Красной Армии 30-х годов: цвет первой сплошной полосы обозначал номер батальона, цвет пунктирной — номер роты. Крыша башни окрашена белой краской для опознавания «своей» авиацией на маневрах.



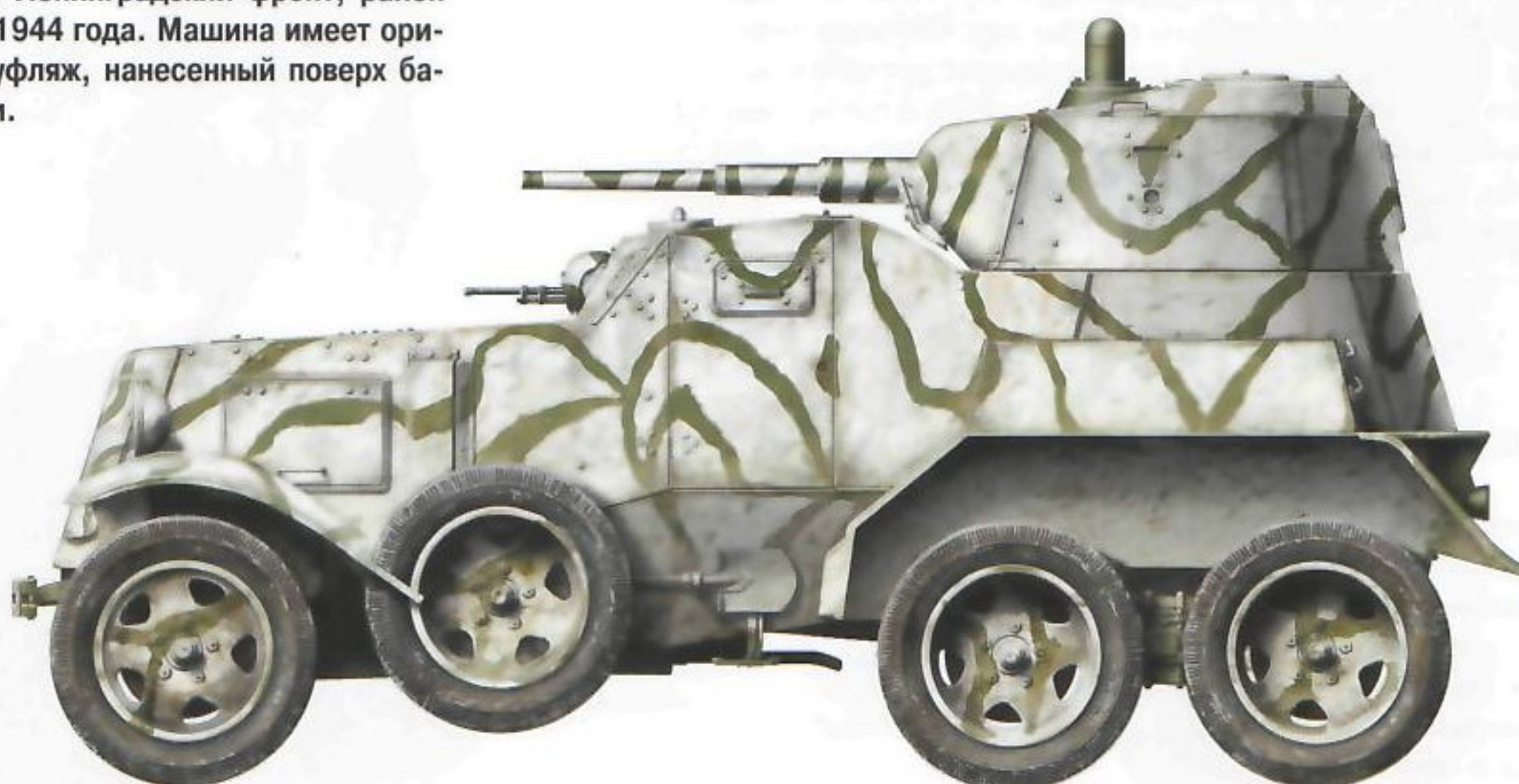
Бронеавтомобиль БА-3 из состава одной из частей Украинского военного округа. Большие Киевские маневры, сентябрь 1935 года. По верхнему краю башни нанесена широкая белая полоса для опознавания машин «красных» от машин «синих» в ходе проведения маневров.



Бронеавтомобиль БА-10 из состава 1-й танковой дивизии 1-го механизированного корпуса. Северный фронт, июль 1941 года. Машина имеет зелено-коричневый камуфляж, принятый в 1939 году для использования в северо-западных военных округах СССР. В августе 1941 года этот броневи́к был захвачен финнами.



Бронеавтомобиль БА-10 из состава 1-го отдельного автобронетанкового батальона. Ленинградский фронт, район Красного Села, январь 1944 года. Машина имеет оригинальный зимний камуфляж, нанесенный поверх базовой защитной окраски.



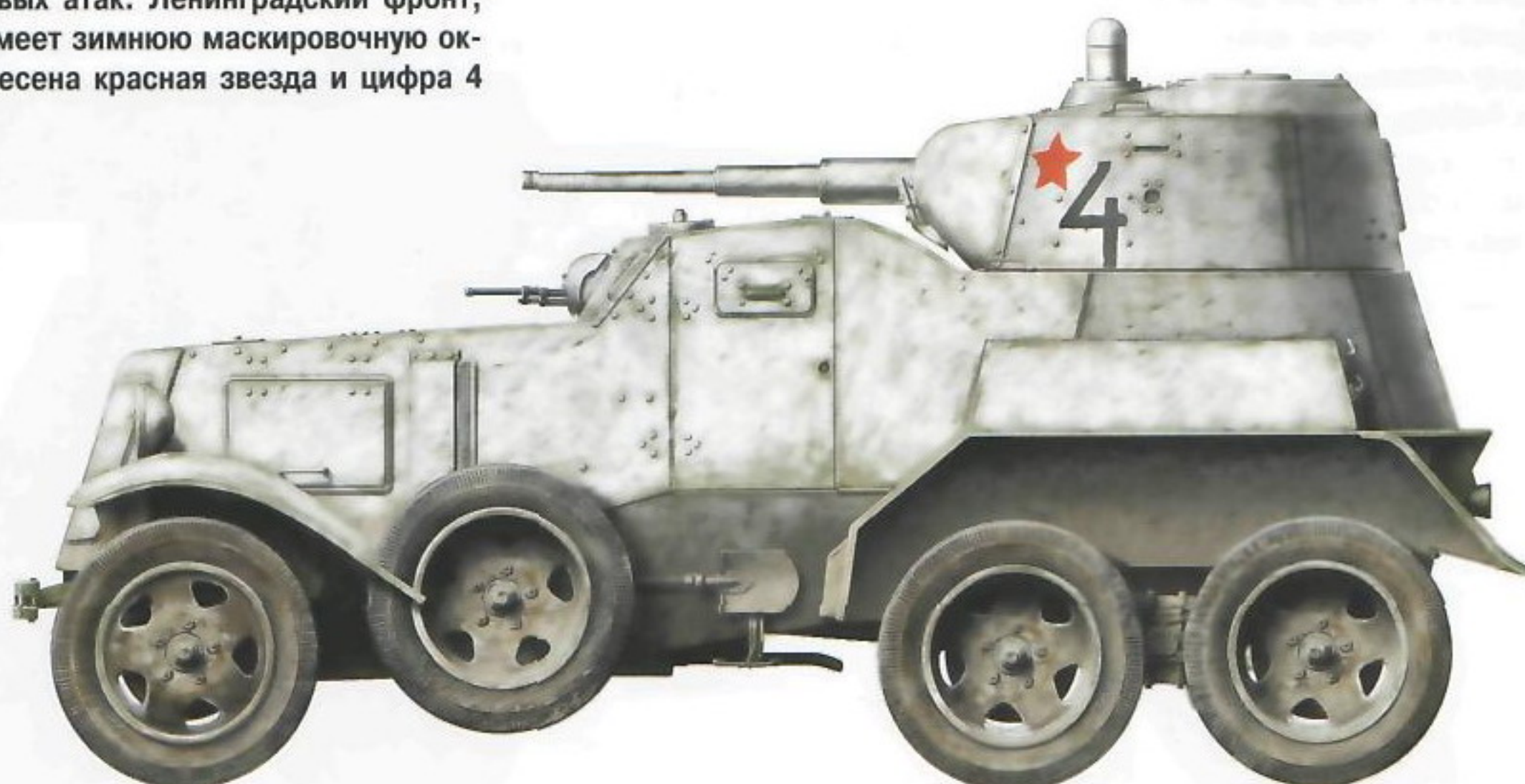
Бронеавтомобиль БА-11 из состава 2-го отдельного автобронетанкового батальона. Ленинградский фронт, лето 1942 года. Машина имеет трехцветный зелено-желто-коричневый камуфляж и военный номер белого цвета на дверце корпуса.



Импровизированный броневомобиль на шасси ЗИС-6 с башней от бронемашины БА-3/6 или танка Т-26/БТ, изготовленный на Ижорском заводе. Ленинградский фронт, 2-й отдельный автобронепатальон, зима 1942 года.



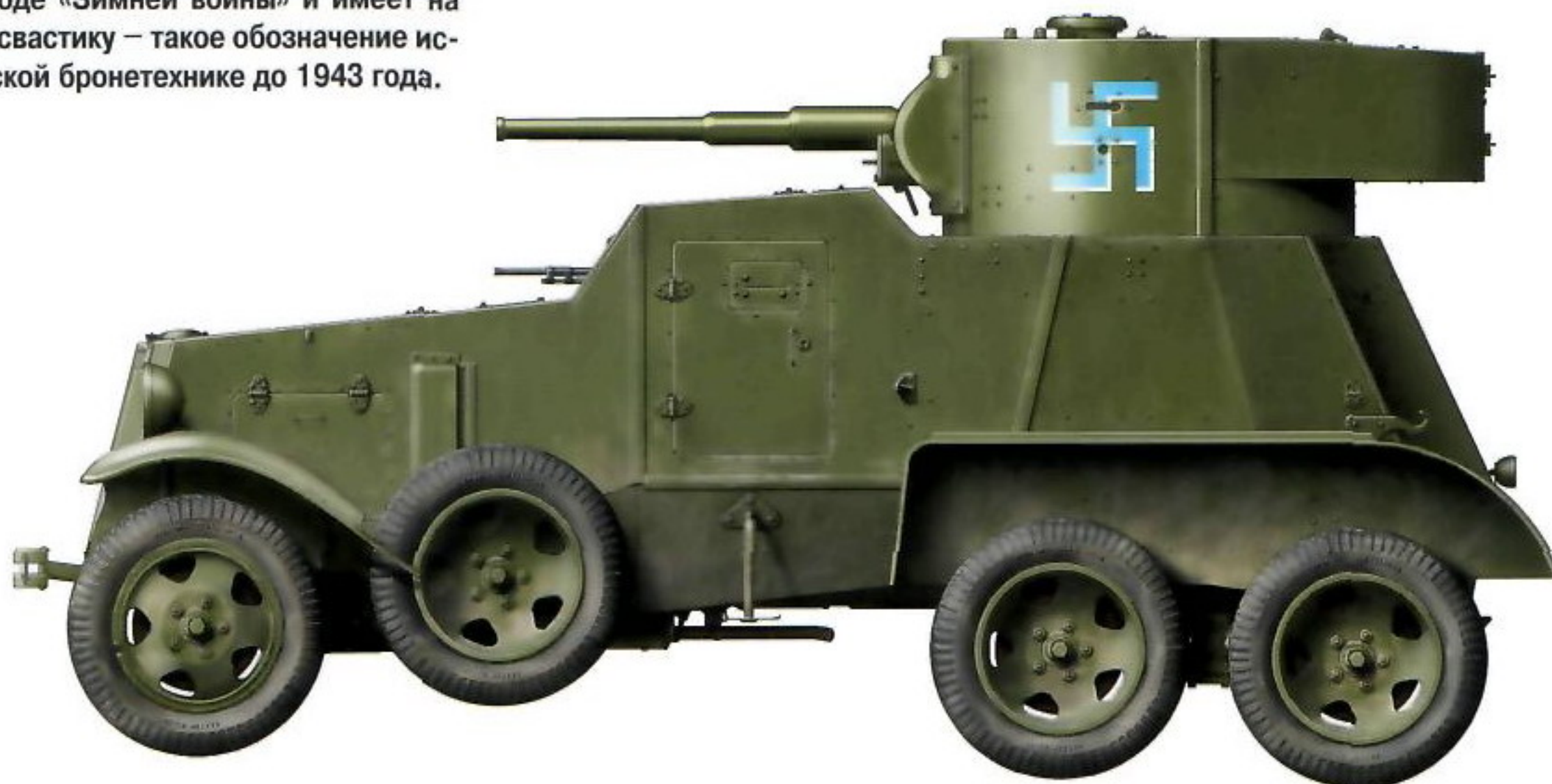
Броневомобиль БА-10 старшины Н. Митрофанова, участника 100 танковых атак. Ленинградский фронт, 1943 год. Машина имеет зимнюю маскировочную окраску, на башне нанесена красная звезда и цифра 4 черного цвета.



Броневомобиль БА-10 на шасси ГАЗ-АА, используемый как подвижный контрольно-пропускной пункт. 1-й Белорусский фронт, осень 1944 года. На борту машины видны надписи «подвижной КПП» и ДКУ-96.



Трофейный бронеавтомобиль БА-6 финской армии. Лето 1941 года, район Петрозаводска. Машина была захвачена финнами в ходе «Зимней войны» и имеет на борту башни голубую свастику – такое обозначение использовалось на финской бронетехнике до 1943 года.



Трофейный бронеавтомобиль БА-3М из состава одной из частей вермахта. Группа армий «Центр», лето 1941 года. На борту машины нанесен крест и собственное имя «Prinz Eugen».



Трофейный бронеавтомобиль БА-10. Советско-германский фронт, 1943 год. Предположительно машина входила в состав одной из танковых рот полицейских частей вермахта, она перекрашена в стандартный немецкий цвет Panzergrau и имеет собственное имя «Gneisenau».



В декабре 1936 года в составе испанской республиканской армии формируется танковая бригада. Пушечные бронев автомобили вошли в состав разведывательного батальона, который вначале имел 22 машины, из них 10 БА-3/ БА-6. Впоследствии, в связи с потерями, их количество сильно сократилось.

По состоянию на 1 февраля 1938 года в составе республиканской армии осталось всего 7 броневиков БА-6 (из них 3 находились в ремонте), остальные были потеряны в боях. К моменту окончания гражданской войны в Испании (февраль 1939 года) в строю осталось всего 2-3 машины БА-3/6.

На заводах Валенсии производились бронев автомобили ААС-1937 (на базе трехосного шасси «Шевроле» CD), спроектированные по типу советских пушечных бронемашин. Часть из ААС оснащалась башнями с разбитых БА-6 и Т-26, а часть вооружалась 45-мм танковой пушкой в башне оригинальной конструкции.

БОИ У РЕКИ ХАЛХИН-ГОЛ. Средние бронев автомобили Красной Армии активно использовались в ходе боевых действий у реки Халхин-Гол (май – сентябрь 1939 года). Не будет приуменьшением сказать, что этот конфликт стал пиком карьеры советских пушечных бронемашин, которые в ходе этого показали себя с самой лучшей стороны.

По состоянию на 1 февраля 1939 года (за 3 месяца до начала боев) в частях 57-го Особого корпуса, расквартированного в Монголии,

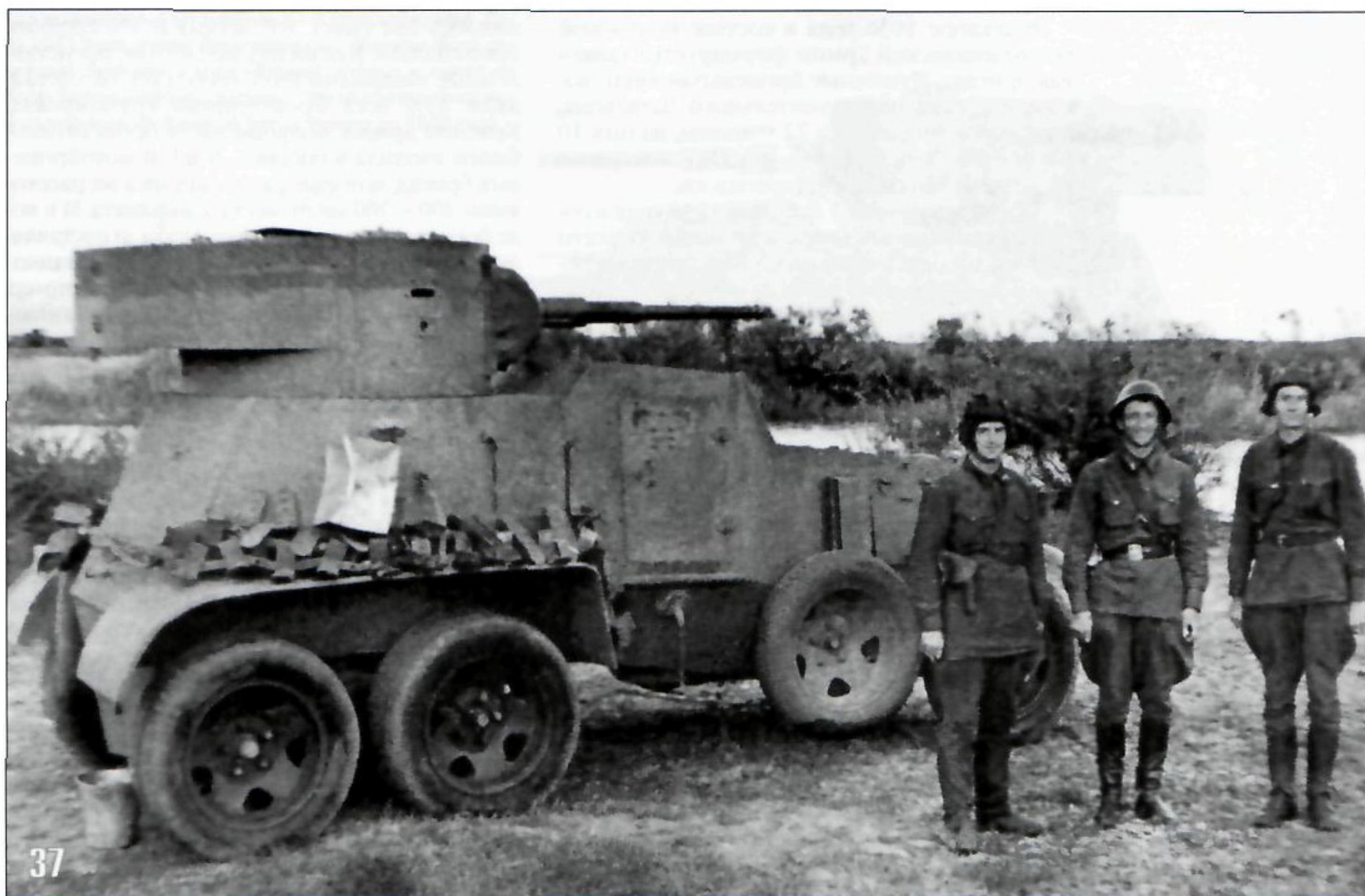
имелось 284 танка, 167 легких и 370 средних бронемашин. Как видно, последние, представленные машинами БА-3, БА-6 и БА-10, составляли 45% всех бронеединиц группировки Красной Армии. Большая часть бронев автомобилей входила в состав 7, 8 и 9-й мотоброневых бригад, которые располагались на расстоянии 400 – 700 км от места конфликта. И в ходе боев пушечные бронев автомобили составляли довольно значительную часть бронетанкового парка советской группировки. Например, к 20 июля на фронте действовало 409 танков, 173 легких и 151 средний броневик. Таким образом, пушечные бронев автомобили составляли 20% всей бронетехники и 28% всех пушечных машин (среди танков имелось 15 Т-37).

Не вдаваясь в общий ход боевых действий, расскажем только о наиболее интересных эпизодах с участием советских средних бронемашин.

Первое столкновение на реке Халхин-Гол с участием средних бронемашин произошло 20 мая, когда стрелково-пулеметный батальон при поддержке 35 БА-6 и БА-10 из состава 9-й мотоброневой бригады атаковал перешедший границу маньчжурский кавалерийский отряд. В ходе боя пехота отстала, и бронемашин действовали самостоятельно, выбили маньчжурскую кавалерию с песчаных сопок и преследовали до границы, при этом разгромив штаб кавалерийского полка. На поле боя осталось много трупов, оружия и другого иму-

36. Экипаж бронев автомобиля БА-6 7-й мотоброневой бригады у своей боевой машины. Июль 1939 года. Бронев автомобиль покрыт слоем пыли, которая стерта вдоль верхней кромки башни (АСКМ).





щества. При этом 4 БА-6 застряли в песчаном грунте, отстали, были расстреляны японской артиллерией и сгорели вместе с экипажами.

Учтя этот опыт, в боях 28 – 29 мая бронемашины шли в атаку с надетыми на колеса задних мостов гусеничными цепями «Оверолл». Благодаря этому броневики не застревают в песке и могли маневрировать, затрудняя японской артиллерии ведение по ним прицельного огня.

В результате этих боев выяснилось следующее: «Бронесамомобили могут успешно вести наступление на спешенную конницу не успевшую организовать оборону.

Броня БА-6 пробивается крупнокалиберным 12-мм пулеметом бронбойной пулей, БА-10 не пробивается 12-мм пулей (речь идет о 13,2-мм пулемете Гочкиса. – *Прим. автора*).

В атаку всегда нужно идти с надетыми цепями «Оверолл». От попадания 37-мм бронбойного снаряда броневик мгновенно воспламеняется, экипаж обливается бензином и горит. В результате экипаж гибнет в большинстве не от снаряда, а от пожара. Выявился конструктивный недочет в устройстве бензобака, который имея 108 кг бензина висел над головой командира машины и механика, а при ударе снаряда выливался им на голову.

Нельзя оставлять отдельных засевших машин, т.к. оставшийся противник поджигает бутылками с бензином».

1 июля 1939 года 9-я мотоброневая бригада была переброшена на восточный берег реки Халхин-Гол, где заняла оборону на широком фронте, так как к тому моменту частей Красной Армии в этом районе было мало. А так как в бри-

гаде было всего 4 стрелковые роты (да и то неполного состава), весь участок занять пехотой не удалось и на правом фланге оборону организовал броневой батальон – 35 БА-6, БА-10. Заняв участки, роты поставили машины за укрытиями и выбрали для каждого броневика площадку, на которую машины выдвигались ночью для выдвижения на нее на случай отражения атаки. На ночь броневики выдвигались на эти площадки, а на дистанции 150 – 200 м выставлялись секреты из экипажей бронесамомобилей.

В 23.00 2 июля с японской стороны показались японские пехотные цепи, и был открыт японцами сильный ружейно-пулеметный огонь. Командиром бронбатальона приказал открыть ответный огонь из орудий и пулеметов, в результате чего японцы, понеся потери отхлынули назад. Через час последовала новая атака, при этом впереди шли солдаты, вооруженные бутылками с бензином. В завязавшей перестрелке несколькими из них удалось приблизиться к броневикам и поджечь три машины, у которых вскрылись боеприпасы. Чтобы избежать потерь от летящих осколков, бронемашин отойшли на 300 м.

С наступлением рассвета огнем броневиков была отражена третья японская атака. В результате ночного боя бронбатальон ценой гибели трех машин удержал свои позиции, несмотря на то, что сосед справа отошел, оголив фланг. Стрельба в темное время велась по заранее пристрелянным ориентирам или освещая цели ракетами. Стрельба велась по заранее приданному направлению оружия и при освещении ракетами. В отчете по этому бою говорилось:

37. Та же машина, что и на фото 36, после выезда из капонира. Июль 1939 года. На крыльях задних колес уложены вездеходные цепи «Оверолл» и мятая жестяная ведро (АСКМ).



38. Экипаж М.С. Кочетова у броневедомобиля БА-6. 9-я мотоброневая бригада, июль 1939 года. Вдоль верхней кромки башни машины нанесена сплошная белая полоса (АСКМ).

«Ночью в обороне броневики применять целесообразно только как неподвижные броневые точки совместно с пехотой для усиления ее огня и устойчивости...

Огонь броневиков ночью очень мощный, наносит поражение противнику на дистанции 50-400 м и производит на него сильный моральный эффект.

Поджог машин противником очень плохо отражается на моральном состоянии экипажей».

В 12 часов дня 3 июля 1939 года позиции советских войск на восточном берегу атаковали части 3 и 4-го японских танковых полков (более 70 танков). При этом до 40 японских боевых машин вышли на позиции роты броневедомобильного батальона 9-й мотоброневой бригады (12 БА-10), которые сначала стали отходить. Но подоспевшим командиром бригады полковником С. Олейниковым рота была остановлена и «поставлена на позицию с выдвинутой башней» (броневики стояли за барханом, над которым виднелись только их башни. — *Прим. автора*). К этому моменту японские танки подошли на дистанцию 800 – 1000 м и бронемшины открыли огонь. В результате двухчасового боя было подбито и уничтожено 9 танков, при этом получили повреждения, но остались в строю 6 БА-10.

На соседнем участке, который занимал 149-й стрелковый полк, усиленный броневедомобилями 9-й мотоброневой бригады и ротой БТ-5, было подбито еще 10 японских танков, из которых 4 уничтожили бронемшины. Таким образом, в результате боя 3 июля японцы потеряли 19 танков, из которых почти 70%

были уничтожены огнем пушечных броневиков. В выводах по результатам этого боя говорилось следующее:

«Броневики являются прекрасным противотанковым средством в обороне на местности, имеющей полузакрытые позиции.

Стрельба японских танков 57-мм осколочной гранатой (половину японских танков, участвовавших в этой атаке составляли Тип 89. — *Прим. автора*) по броневикам не нанесла им поражения и не оправдала себя...

Атака японских танков без пехоты и артиллерийской подготовки не дала им никаких результатов, кроме потери в танках.

Бронебойная 45-мм граната легко пробивает 22 мм броню японских танков.

Моральный эффект от атаки танков высок.

Если обороняется пехота с броневиками и есть вероятность массовой атаки танков, то обязательно нужно часть броневиков подготовить для стрельбы с полузакрытых позиций».

Одновременно с атаками позиций частей Красной Армии на восточном берегу, японское командование в ночь со 2 на 3 июля переправило на западный берег Халхин-Гола до четырех пехотных полков с артиллерией с задачей: выйти в тыл советской группировке, захватить мост и уничтожить все наши части на восточном берегу реки. Узнав об этом советское командование в спешном порядке бросило в бой все имеющиеся в наличии резервы — 11-ю танковую, 7-ю мотоброневую бригады и 24-й мотострелковый полк с задачей сбросить японцев с плацдарма. В результате того, что советские части находились на расстоянии 120 – 150 км от Халхин-Гола органи-

зованной атаки не получилось, так как подразделения с ходу вводились в бой по частям. В советской историографии этот эпизод известен как бои у горы Баин-Цаган.

В 8.45, после 120-километрового марша, начала атаку 11-я танковая бригада, затем в 15.00 начал атаку 247-й автоброневой батальон 7-й мотоброневой бригады. К этому времени остальные части бригады были на восточном берегу Халхин-Гола, а батальон сразу марша бросили в бой без разведки, артподготовки и поддержки пехоты. В журнале боевых действий 247-го абб эта атака описана так: «Часть имела задачу – совместными действиями с частью тов. Яковлева (командир 11-й танковой бригады. – *Прим. автора*), действуя на левом фланге противника вдоль берега Халхин-Гола уничтожить группу противника в районе трех озер, что в 10 км северо-западнее горы Хамар-Даба. Разведка перед атакой проведена не была, батальон пошел в атаку прямо с марша в 150 км.

При движении батальона в атаку каждая рота, идущая в первом эшелоне, выделила три машины в разведку на удаление 300 – 500 м. Батальон шел в атаку в два эшелона: в первом эшелоне 1-я и 2-я роты, 3-я во втором эшелоне за 2-й ротой. При проходе переднего края обороны противника машины, находящиеся в разведке были пропущены вглубь и противник не обнаружил себя до подхода главных

сил батальона. Когда первый эшелон появился на переднем крае, то был в упор расстрелян 37-мм снарядами. Огонь артиллерии был направлен главным образом по машинам командирским, имеющим радиоустановки. В результате атаки уничтожено (сгорело) – 20 бронемашин, подбито 13 бронемашин, убито 57, ранено 26, пропало без вести 2 (все-го в атаке участвовало 50 БА-6 и БА-10).

Результатом таких потерь явилось:

Недостаточно ясная обстановка.

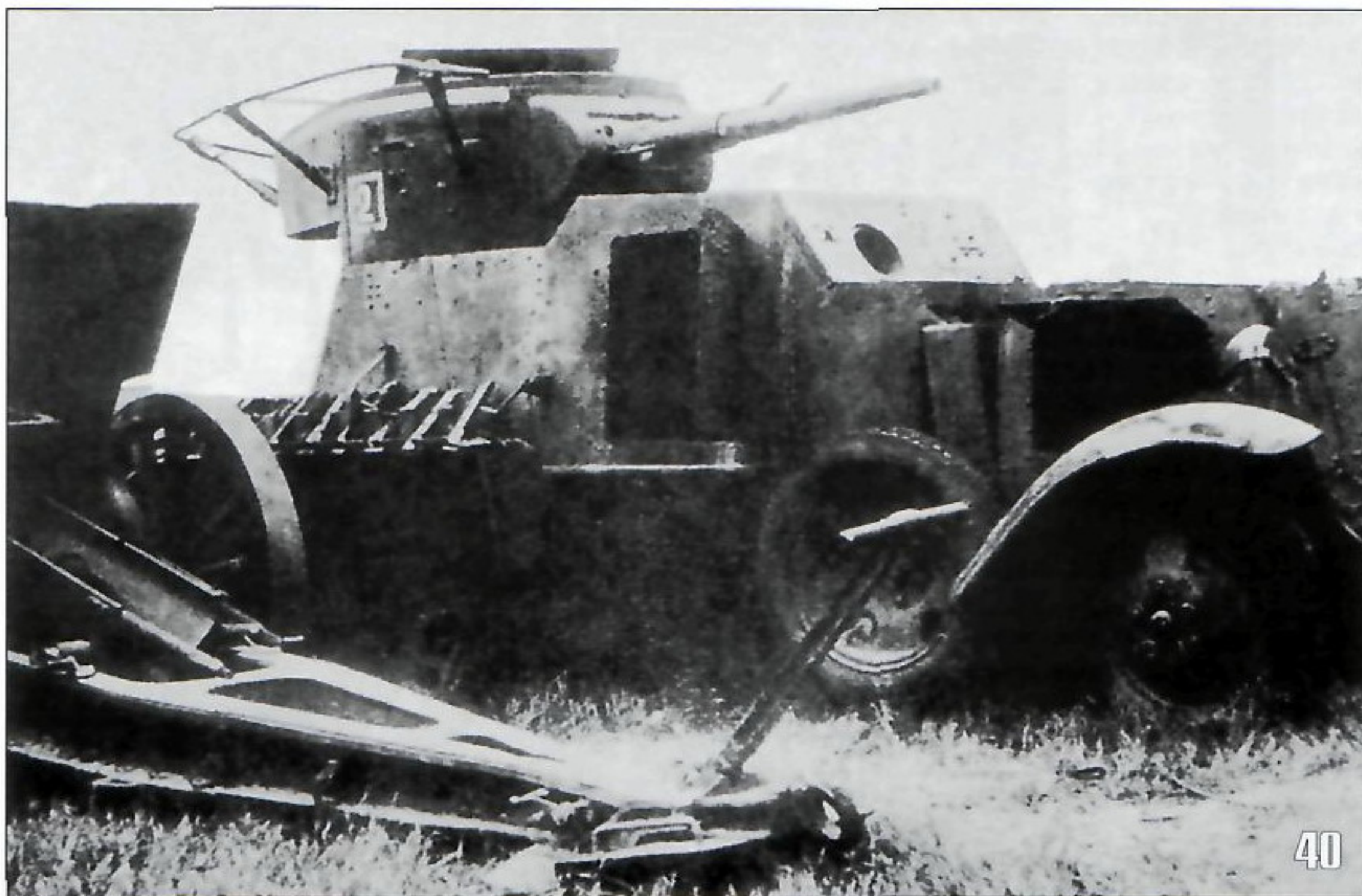
Отсутствие разведки района обороны противника.

Совершенное отсутствие взаимодействия с артиллерией, а пехота отсутствовала совсем».

Обстановку неразберихи, в которой проходила атака 7-й мотоброневой бригады хорошо иллюстрирует доклад командира взвода 2-й роты 247-го бронеполка лейтенанта И.С. Полторацкого, составленного по опросу участников боя 4 июля 1939 года: «При подходе к переднему краю обороны все машины двигались с открытыми люками. Когда раздались выстрелы и визг пуль я подал сигнал «Противник, взвод развернись и закрой люки!». Не доезжая до переднего края метров 200 почувствовал ураганный пулеметно-пушечный огонь. Водитель сообщил, что машина подбита, пулеметчик сообщил, что он ранен, в машине появился желтый дым, в котором минуты две я ничего

39. Экипаж броневедомости БА-10 П.Ф. Мороза (крайний справа). 9-я мотоброневая бригада, июль 1939 года. В ходе боя 3 июля этот экипаж уничтожил японский грузовик с пехотой и под огнем спас экипаж подбитой бронемашинны политрука роты Насырина. На борту машины просматривается камуфляж в виде больших пятен (АСКМ).





40. Бронеавтомобиль БА-6 (радийный) из состава 9-й мотоброневой бригады, захваченный японцами в ходе боев 6-7 июля. Восточный берег реки Халхин-Гол, июль 1939 года. На башне машины видно полосы стандартного тактического обозначения, использовавшегося в танковых частях Красной Армии 30-х годов: цвет первой сплошной полосы обозначал номер батальона, пунктирной номер роты, цвет квадрата номер взвода а цифра номер машины во взводе (АСКМ).

не видел. Я подал команду «Газы!» и приказал одеть противогазы. Справа и слева от меня горели машины, мой экипаж из броневики выскочил. Оставшись в машине один, я решил завести ее и, после того как завелась, повернул направо и увидел своего раненого водителя и пулеметчика, которых посадил в машину. Ведя огонь из пушки и пулемета, я приказал отвести машину назад, затем снова вперед, и так маневрируя не прекращая огня. Одновременно с этим вывез раненых от горящих машин: тт. Чеснокова, Светлак, Суслова и еще кого-то двоих. Всего сидело наверху броневики 6 человек раненых и 1 здоровый».

Однако, несмотря на большие потери, атаки 11-й танковой и 7-й мотоброневых бригад вынудили японское командование переправить войска на восточный берег и отказаться от попыток выйти в тыл советской группировки.

В боях июля – начала августа 1939 года части мотоброневых бригад поддерживали свою пехоту, действуя в ее боевых порядках. Так, 6 июля 6 БА-10 7-й мотоброневых бригады поддерживали атаку стрелково-пулеметного батальона, потеряв от артогня 1 машину сгоревшей и 3 подбитыми, было ранено 4 человека. 9 июля 247-й бронеполк атаковали японские бомбардировщики, в результате чего 1 БА-10 сгорел и 1 подбит, ранено 4 человека. 11 июля рота из 11 бронемашин БА-6 и БА-10 огнем с места поддерживала стрелково-пулеметный батальон, ответным огнем японцев 1 машина была сожжена, потерь в людях не было.

В боях 20 – 31 августа 1939 года в ходе которых японская группировка была окружена и уничтожена, мотоброневые бригады действовали на заходящих флангах.

Так, 8-я мотоброневая бригада, действовавшая на крайнем правом заходящем фланге 21 августа ликвидировала роту японской пехоты дравшуюся с большим упорством в большом песчаном бархане, а 23 августа уничтожила

еще до двух рот, отрезав пути отхода японской группировке южнее реки Хайластын-Гол. 25 августа из окружения пытался прорваться кавалерийский полк, который огнем пушечных бронемашин был рассеян и отброшен обратно. 28 августа японцы предприняли ночную атаку 8-й мотоброневых бригады, стараясь вырваться из кольца. Однако при активной поддержке бронемашин эта попытка была сорвана. В результате боя, который длился до рассвета, перед фронтом обороны бригады осталось 142 трупа японских солдат, свои потери составили 35 человек убитыми.

21 августа 1939 года на крайнем левом заходящем фланге была введена в бой 9-я мотоброневая бригада, усиленная 30 танками БТ, с задачей: переправиться через Халхин-Гол, перейти государственную границу, выйти в тыл японским войскам и завершить окружение противника. К вечеру того же дня бригада в японском тылу в 20 км от передовой. Утром следующего дня бригада пошла вперед ротными колоннами, за которыми двигались броневики и танки. Впереди на дистанции 8 – 10 км двигался разведывательный батальон, справа и слева были высланы дозоры из 2 – 3 бронемашин на дистанции 10 км. Примерно через 15 км разведбат завязал бой с японской пехотой, прикрывавшей базу горючего и боеприпасов. Противник был рассеян и укрылся в сопки. Броневики и танки подошли к складу, у которого было большое количество грузовых машин, которые бросились в рассыпную. Часть из них подбили огнем броневики, со многих сбежали шоферы. На складе оказалось огромное количество бензина, которым заправили танки и броневики, а также взял запас. Командованию северной группы сообщили по радио, что имеется трофейный бензин различных сортов. Через некоторое время штабеля с боеприпасами были подожжены броневой 45-мм снарядами, в результате чего возник колоссальный пожар с большими



взрывами снарядов. К вечеру 22 августа передовые броневики бригады подошли в реке Хайластын-Гол, а к исходу 25 августа прочно закрепились на этом рубеже, отрезав пути отхода группировки противника на восток и северо-восток.

В течении 25 – 28 августа японцы пытались большими группами прорваться на восток, но все их попытки оказались безуспешными. При этом пушечные броневики держали в кулаке, и огнем с короткими контратаками уничтожали всякую японскую группу, которые прорывались на стыке южной и северной групп.

Во всех этих боях экипажи средних бронемашин проявляли чудеса выдержки и героизм. Например, на рассвете 28 августа экипаж одного БА-10 бронепатальона 9-й мотобронепригады, находясь в разведке заметил, что японцы в полутьме катят на руках две тяжелые пушки с южного участка к переправе. Броне-вик открыл огонь из пулеметов и перебил расчет, а пушки вывел из строя бронебойными 45-мм снарядами.

9-я мотобронепригада находилась в японском тылу 11 суток, действуя на фронте 18 – 20 км. При этом охрану позиций своей пехоты ночью вели пушечные бронеавтомобили, действовавшие группами по 3 – 5 машин. При этом броневики работали с большой нагрузкой (охрана дорог, ликвидация прорывающихся групп, разведка в тылу, установление связи с соседями, атаки с пехотой). Их экипажи вел ежедневные бои с 8.00 до 23.00, на отдых и принятие пищи время оставалось очень мало. Кроме того, часто японцы ночью предпринимали атаки пытаясь прорваться через кольцо окружения.

41. Экипаж бронеавтомобиля БА-10 старшего лейтенанта Мукасева раздает газеты местному населению в местечке Кношево. Белорусский фронт, сентябрь 1939 года. Над дверью здания на заднем плане видна надпись «Piekarnia» (АСКМ).

Всего в ходе боевых действий у реки Халхин-Гол было безвозвратно потеряно 93 средних бронеавтомобиля БА-3, БА-6, БА-10 (сюда включены машины, не подлежащие восстановлению – сгоревшие или полностью разбитые – а также захваченные противником), а еще 209 броневиков требовали капитального, среднего или текущего ремонта, причем большая часть из них имела боевые повреждения.

Согласно «сводной ведомости на выведенную из строя матчасть с начала боев до 16 сентября 1939 года» причины безвозвратных потерь были следующие:

«Бронемашина БА-3:
36-я мотострелковая дивизия – 3 (2 разбиты снарядом, 1 оставлена у противника);
8-я ОМББр – 5 (подбиты и сожжены).
Бронемашина БА-6:
7-я ОМББр – 29 (сгорели);
5-я стрелково-пулеметная бригада – 3 (сгорели);
9-я ОМББр – 7 (сгорели);
8-я ОМББр – 5 (4 сгорели, 1 разбита).
Бронемашина БА-10:
57-я стрелковая дивизия – 1 (пробита броня и бензобак);
6-я танковая бригада – 1 (сгорела)

Таблица 4. Сведения о потерях пушечных броневиков с 25 мая по 16 сентября 1939 года.

Тип машины	Безвозвратные потери	Требуется ремонта		
		Текущего	среднего	капитального
БА-3	8	–	–	–
БА-6	44	13	14	4
БА-10	41	68	35	75

5-я стрелково-пулеметная бригада – 2 (1 сгорела, 1 разбита и сгорела);
 9-я ОМББр – 22 (сгорели);
 24-й отдельный батальон связи – 1 (оставлена на территории противника);
 8-я ОМББр – 14 (сгорели)».

В итоговых документах советского командования отмечалось, что наибольшие потери броневики несли от противотанковой артиллерии и «бутылочников» (японских солдат, вооруженных бутылками с бензином. – *Прим. автора*) – до 90%. От бутылок с бензином и попадания снарядов противотанковых орудий почти все броневики горят и после этого восстановлению не подлежат. Восстанавлива-

42. Бронеавтомобиль БА-10А на улице местечка Лебедев. Белорусский фронт, сентябрь 1939 года. Хорошо видна укладка брезента и вездеходных частей «Оверолл» (АСКМ).

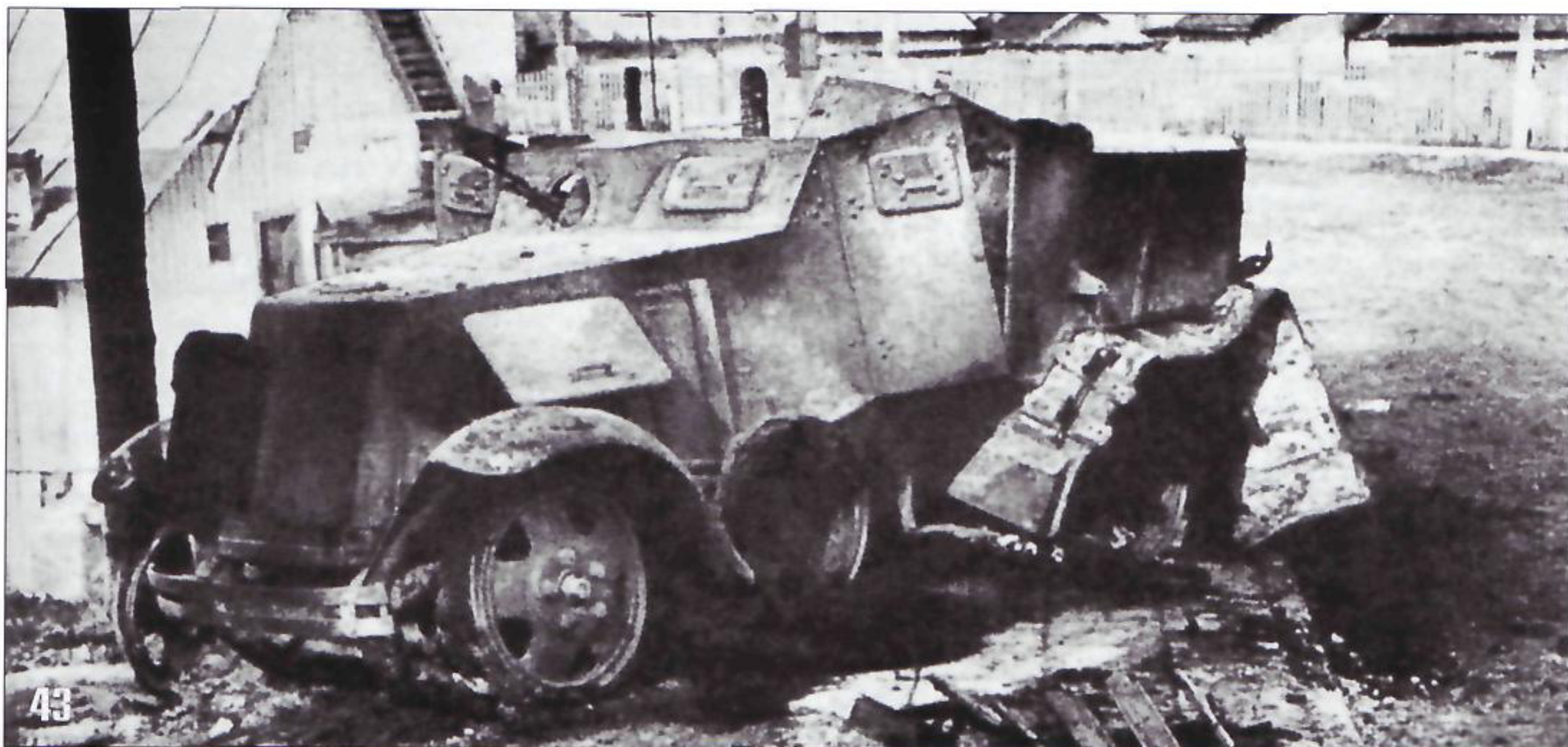
лись машины, вышедшие из строя по техническим причинам, а также получившие повреждения от огня полевой артиллерии и авиации, хотя последних было очень мало. Среди конструктивных недостатков бронемашин отмечалось следующее:

«...Бензобак, вмещающий 108 кг бензина висит над головой и командира и механика водителя и при попадании снаряда ПТО выливается им на голову, отчего моментально все внутри воспламеняется»

В остальном машины показали себя замечательно:

1. Не было ни одного случая где бы потребовался второй пост управления (задний).





В условиях Дальневосточного и Монгольского театра, второй пост не нужен.

2. Машина показала хорошую проходимость и выносливость.

3. Ружейный и пулеметный огонь для гусматиков не приносит вреда. Попадание целого 37-мм снаряда не выводит гусматика из строя, а проделывает аккуратное отверстие и машина продолжает работать.

...Броня среднего броневика БА-6 пробивается броней пулей 13,2-мм пулемета. Броня среднего броневика БА-10 (новейшего)

крупнокалиберным пулеметом не пробивается и является вполне надежной защитой экипажа на поле боя.

БА-10 – лучший из броневиков, но мотор слаб, при толчках лопаются кронштейны рессор».

Следует сказать, что благодаря высокой подвижности мотоброневых бригад они сумели в короткое время выдвинуться к району боевых действий, пройдя большие расстояния. Например, поднятая по тревоге 17 мая 9-я мотоброневая бригада в течении трех дней со-



43. Бронеавтомобиль БА-10А, подорвавшийся на mine и полностью сгоревший. Украинский фронт, район Вербы, сентябрь 1939 года (фото из коллекции Я. Магнуского).

44. Немецкие солдаты осматривают бронеавтомобиль БА-10А из состава 29-й танковой бригады Красной Армии. Брест, сентябрь 1939 года (АСКМ).

45. Бронеавтомобили БА-10 на улице Выборга. Северо-Западный фронт, 13 марта 1940 года. Обратите внимание на зимний камуфляж машин и вездеходные цепи «Оверолл» на колесах задних мостов (АСКМ).

вершила марш Ундур-Хан – Тамцак-Булак протяженностью 700 км в течении трех дней (было 8 аварий и 61 поломка), 7-я мотобронетанковая бригада 30 июня – 3 июля была переброшена из Дзямин Уде и пройдя 700 км с ходу вступила в бой, 8-я мотобронетанковая бригада совершила марш из Баин-Тумен, покрыв 400 км в 2 дня.

Оценивая роль мотобронетанковых бригад в ходе конфликта у реки Халхин-Гол Маршал Советского Союза Кулик в своем докладе 24 июля 1939 года наркому обороны сообщал: «7, 8 и 9-я бронетанковые бригады – по существу бронированная кавалерия, более подходящая для охраны границ и внутреннего порядка, пехотный бой вести не умеют. Однако сыграли большую роль в первый период боевых действий, но понесли большие потери».

ПОЛЬСКИЙ ПОХОД 1939 ГОДА. 17 сентября 1939 года части Красной Армии пересекли советско-польскую границу. Началась кампания, известная в советской историографии как освободительный поход в Западную Украину и Западную Белоруссию, а фактически боевые действия против Польши. С советской стороны в составе Белорусского и Украинского фронтов было задействовано более десятка танковых бригад, укомплектованных танками Т-26, БТ-7 и Т-28. В составе разведывательных батальонов бригад имелось от 2 до 10 бронеавтомобилей БА-10. Средние бронемашин были и в отдельных разведывательных батальонах стрелковых дивизий. Эти машины активно использовались для разведки и связи, и хотя в ходе польской кампании серьезных боев не было, участвовали в столкновениях как с польскими, так и с немецкими частями. Вот несколько боевых эпизодов с участием бронемашин.

В 2 часа ночи 19 сентября 24-я легкотанковая бригада (танки БТ-7) после 145-километрового марша ворвалась во Львов, заняв северную и восточную часть города. К этого момента с юга и запада ко Львову уже подошли части 2-й горно-стрелковой дивизии вермахта, а в центре оборонялся польский гарнизон.

В 4.20 командир бригады получил приказ отойти из города в район Злочув. Ввиду неясности причин такого приказа комбриг оставил во Львове разведывательный батальон, а остальные части к 6.00 вывел район Винники. В 8.30 19 сентября подошедшие к городу немецкие части предприняли неожиданную атаку в южном секторе, при этом разведбатальон оказался между немцами и поляками. Немцы, приняв советские танки и броневики за польские, открыли по ним артиллерийский огонь, поляки тоже начали стрелять по нашим боевым машинам. Белые флаги, выброшенные танкистами, не помогли и тогда танки и броневики открыли ответный огонь. В результате боя разведывательный батальон потерял 3 человека убитыми и 4 ранеными, было подбито и сгорело 2 БА-10 и 1 БТ-7. Ответным огнем советских танкистов у немцев было убито 2 майора, 1 унтер-офицер, 9 солдат ранено и разбито 3 37-мм противотанковых орудия.

18 сентября разведывательный батальон 5-й танковой бригады 25-го танкового корпуса, имея 15 БТ-7 и 13 БА-10, у местечка Домбров столкнулся с колонной польских войск (до полка пехоты и 1 танк). Командир батальона предложил полякам сдаться, но они ответили огнем. Тогда разведбат атаковал противника: БТ-7 с флангов, по пересеченной местности, БА-10 по дороге в лоб. В результате боя



полк был рассеян, до 300 человек убито и ранено и более 500 взято в плен, а польский танк разбит огнем двух БА-10. Потери батальона составили 5 человек ранеными.

Днем 19 сентября 36-я легкотанковая бригада вошла в город Владимир-Волынский, сломив слабое сопротивление польских частей. Вечером того же дня разведгруппа бригады – 2 БТ-7 и 3 БА-10 – в районе Вербы были атакованы пехотой и кавалерией. В ходе боя более 50 польских солдат было убито, свои потери составили 2 убитых и 1 раненый.

были ликвидировать польские части, отходившие в Августовские леса и к литовской границе. Причем броневики двигались впереди, ведя разведку. Однако отряды сопротивления не встретили, но было взято в плен более 600 польских солдат и офицеров.

Вечером 25 сентября 20-я мотострелковая бригада выделила отряд в составе 15 БА-10 для приема у немцев крепости Осовец, которая переходила в советскую зону.

Всего, по неполным данным, в ходе боевых действий в Польше с 17 сентября по 10 октяб-

46. Бронеавтомобиль БА-6 из состава 4-го отдельного разведывательного батальона, брошенный на дороге в месте разгрома 44-й стрелковой дивизии 9-й армии. Январь 1940 года. Впоследствии финны эвакуировали эту машину и ввели в состав своей армии (АСКМ).



20 сентября из Владимира-Волынского в направлении Ковель-Верба в разведку отправили 2 БА-10 под командованием капитана Гречанникова. При возвращении один БА подорвался на польской мине и сгорел, его экипаж сумел выскочить и не пострадал.

Участвовали средние бронеавтомобили и в боях за Гродно 19 – 22 сентября – здесь польские части оказали самое сильное сопротивление Красной Армии. В ходе штурма города было потеряно 2 БА-10 из состава 20-й мотострелковой бригады: один сгорел от брошенной в него бутылки с бензином и один был подбит артиллерийским огнем (позже восстановлен), при этом 3 человека погибло и 4 было ранено.

23 – 26 сентября бронеавтомобили включили в два сводных отряда 2 и 27-й танковых бригад (54 БТ-7 и 7 БА-10), которые должны

ры 1939 года было потеряно 10 бронемашин БА-10. В целом в этой кампании средние бронемшины показали себя хорошо как средство разведки, однако в документах отмечалась их низкая проходимость по грязным проселочным дорогам.

СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКАЯ ВОЙНА. После польского похода, в котором средние бронеавтомобили в общем показали себя хорошо, их ждало более суровое испытание – советско-финляндская война. В ходе боевых действий с 30 ноября 1939-го по 13 марта 1940 года с советской стороны использовалось чуть более 600 бронемашин, из них около 430 средних. Однако суровая зима 1939 – 1940 годов, малое количество дорог, болота, валуны, леса – все это затрудняло использование не только бронеавтомобилей, но и танков.



47. Бронеавтомобили БА-10А патрулируют дорогу в районе Суоярви. Январь 1940 года. Машины еще не перекрашены в белый цвет (АСКМ).

Таблица 5. Наличие и потери средних броневинов в танковых и стрелково-пулеметной бригадах Северо-Западного фронта в период с 13 ноября 1939 года по 13 марта 1940 года.

Тип машины	Состояло к началу боев	Получено на пополнение в ходе войны	от артогня	мины и фугасы	сгорело	утонуло	технические	всего	восстановлено в ходе боев
<i>1-я лтбр:</i>									
БА-10	18	6	3	—	—	—	3	6	6
<i>15-я спбр:</i>									
БА-10	27	19	3	—	—	—	—	3	2
<i>20-я ттбр:</i>									
БА-6	5	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>35-я лтбр:</i>									
БА-10	10	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>40-я лтбр:</i>									
БА-10	18	—	—	—	—	—	—	—	—

Поэтому в ходе советско-финляндской войны средние броневики применялись для сопровождения автомобильных колонн, патрулирования дорог, охраны штабов и различных других объектов. Бронемашин использовались в составе танковых и стрелково-пулеметной бригад, отдельных разведывательных батальонов стрелковых дивизий и отдельных автобронепатрулей.

В полосе Северо-Западного фронта, действовавшего на Карельском перешейке, бронеавтомобили понесли сравнительно небольшие потери. Ниже приводятся сведения о наличии и потерях средних бронеавтомобилей в частях Северо-Западного фронта.

Кроме того, довольно много средних бронеавтомобилей входило в состав отдельных разведывательных батальонов стрелковых

дивизий Северо-Западного фронта, информация по которым приводится ниже. Несмотря на то, что по штату эти батальоны должны были иметь на вооружении средние броневики, многие из них комплектовались танкетками Т-27, танками Т-37, тягачами «Комсомолец» или совсем не имели бронетехники. Ниже дается информация о составе некоторых разведбатов Северо-Западного фронта.

6-й отдельный разведывательный батальон 5-й стрелковой дивизии. Командир — капитан Соржесов, комиссар — старший политрук Ершов. На Карельский перешеек прибыл из Белорусского военного округа, имея 10 БА-10, участвовал в боях с 28 января 1940 года. Потери за время войны — 25 убитых, 7 раненых, вышло из строя по техническим причинам 3 БА-10.

62-й отдельный разведывательный батальон 52-й стрелковой дивизии. На Карельский перешеек прибыл из г. Пинск Белорусского военного округа. В боях участвовал с 30 ноября 1939 года, имея 7 БА-10 и 3 БА-3.

69-й разведывательный батальон 100-й стрелковой дивизии. Прибыл из г. Лида Бело-

русского военного округа в феврале 1940 года, имея 2 БА-3 и 9 БА-10.

100-й отдельный разведывательный батальон 80-й стрелковой дивизии. На фронте с 9 января 1940 года, имея составе десять БА-10.

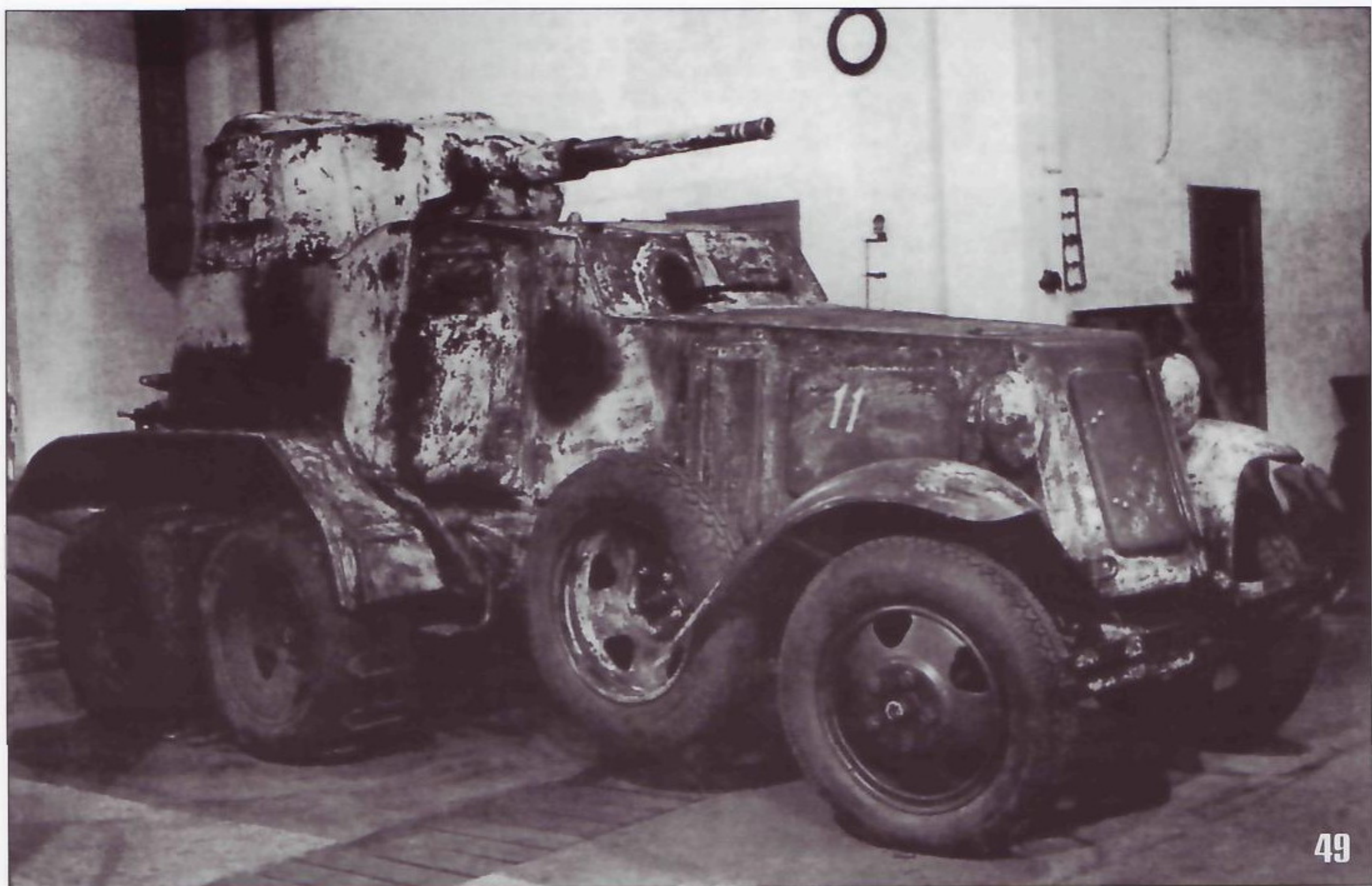
114-й отдельный разведывательный батальон 84-й мотострелковой дивизии.

48. Колонна броневладельцев БА-10А на марше. Северо-Западный фронт, февраль 1940 года. Все броневладельцы имеют зимний камуфляж, две первых машины являются радионными (АСКМ).

49. Броневладельцев БА-10А, захваченный финнами в полосе 8-й советской армии, действовавшей севернее Ладожского озера, в ремонтных мастерских в Варкаусе. Март 1940 года. Машина имеет белую зимнюю окраску, на колеса задних мостов одеты вездеходные цепи «Оверолл» (фото из коллекции Esa Muikku).

50. Трофейный броневладельцев БА-3М, действовавший в составе финской армии, в районе Большие Горы. Июль 1941 года. На башне видна свастика голубого цвета, использовавшаяся на финской бронетехнике до 1943 года. Этот броневладельцев был захвачен в начале 1940 года в полосе 9-й советской армии и до этого входил в состав 177-го отдельного разведывательного батальона 122-й стрелковой дивизии Красной Армии (фото из коллекции Esa Muikku).







51. Бронеавтомобиль БА-27М, брошенный на обочине дороги из-за поломки или отсутствия горючего. Украина, июнь 1941 года (АСКМ).

Командир – старший лейтенант Попов. Сформирован на базе 4-го танкового полка в г. Наро-Фоминск в составе: 1 БТ-7, 16 БТ-5, 4 БА-10 и 1 Д-8. На фронте с 30 января 1940 года, потерь не имел.

175-й отдельный разведывательный батальон 150-й стрелковой дивизии. В боях с 30 ноября 1939 года, имея в своем составе 10 БА-10.

В феврале 1940 года на Северо-Западный фронт прибыло 5 отдельных автобронепатальонов (по 49 бронемашин в каждом), сформированных специально для боевых действий на Карельском перешейке. Однако из-за сильно пересеченной местности и малого количества дорог, в боях они не участвовали.

250-й автоброневой батальон. Прибыл на фронт 15 февраля 1940 года, имея в своем составе 24 БА-10, 3 БА-6, 4 БА-20 и 17 ФАИ-М. В боях не участвовал.

Наибольшие потери средние бронеавтомобили понесли в полосе действий 8 и 9-й армий, часть соединений которых попала в окружение и была разгромлена финнами.

К 30 ноября 1939 в составе 8-й армии, наступавшей на петрозаводском направлении севернее Ладожского озера, имелось всего 37 бронемашин БА-10 (6 в 162-м, 5 в 54-м, 10 в 38-м, 7 в 56-м и 9 в 167-м отдельных разведывательных батальонах). В ходе боев 56 и 187-й разведбатальоны попали в окружение вместе с 18 и 168-й стрелковыми дивизиями, потеряв в ходе боев всю матчасть. По состоянию на 2 марта 1940 года, с учетом по-

полнения, в составе 8-й армии насчитывалось 39 БА-10 (без учета 56 и 187-го орб), из них 11 машин были потеряны (7 от артиллерийского огня, 3 подорвались на минах, 1 вышла из строя по техническим причинам), из них 3 безвозвратно и 8 восстановлено на фронте.

Довольно много средних бронемашин было потеряно в полосе 9-й армии, наступавшей в средней Карелии. К началу войны в составе армии имелось всего 4 средних бронемшины – 2 БА-3М в 177-м отдельном разведывательном батальоне 122-й стрелковой дивизии и 2 БА-27М в разведбатальоне 163-й стрелковой дивизии, а в конце декабря со 44-й стрелковой дивизией прибыл 4-й отдельный разведбатальон с 10 БА-6. В ходе последующих боев финны разбили 163-ю и окружили 44-ю стрелковые дивизии, в результате чего было разбито артиллерией 2 БА-6, подорвалось на минах 3 БА-6 и оставлено на территории противника 2 БА-27М, 2 БА-3М и 2 БА-6. Кроме того, в январе 1940 года в состав армии прибыл 153-й отдельный разведывательный батальон под командованием капитана Зажигалова, имевший 10 БА-10. Его машины использовались для патрулирования дорог и охраны штабов, потерь в матчасти не имели.

Действовали средние бронеавтомобили и на самом северном участке фронта – в 14-й армии, прикрывавшей мурманское направление. В ней было всего три отдельных разведы-

52. Подполковник Красной Армии с медалью «XX лет РККА» и вооруженный пистолетом-пулеметом ППД-40, у бронепанели БТ-27М. Действующая Армия, июль 1941 года (АСКМ).

вательных батальона в составе трех стрелковых дивизии, причем только один из них (65-й орб 52-й сд) имел бронетехнику – 10 БА-3 и БА-10. В документах отмечалось, что батальон «укомплектован хорошо подготовленными кадрами, имевшими большой опыт

вождения, приобретенный в осенней кампании в Западной Белоруссии». В ходе советско-финляндской войны средние бронемашины использовались для охраны штабов 14-й армии и 52-й стрелковой дивизии, патрулирования дорог и связи.





53. Бронеавтомобиль БА-27М, брошенный при отступлении Красной Армии на одной из дорог. Советско-германский фронт, июль 1941 года. Бронелисты защиты радиатора отсутствуют — из-за неудовлетворительного охлаждения двигателя во время маршей их часто снимали (РГАКФД).



54. Немецкий солдат осматривает брошенный частями Красной Армии бронеавтомобиль БА-3М. Белоруссия, июнь 1941 года. О том, что это БА-3, а не БА-6 можно судить по отсутствию револьверного отверстия слева от пулеметной установки в лобовом листе корпуса (РГАКФД).



55. Бронеавтомобиль БА-27М, брошенный у паромной переправы через реку. Июль 1941 года. На заднем крыле видна укладка вездеходных цепей «Оверолл», которыми комплектовались и БА-27М (АСКМ).

В общих выводах по эксплуатации и боевому применению средних броневикулов в ходе советско-финляндской войны говорилось следующее: «У бронеавтомобилей оказались очень уязвимыми колеса, резина которых разрушалась от взрывов легких мин и гранат, проходимость и маневренность машин в условиях финляндского театра военных действий и зимы оказалась недостаточной. Броневики имеют тонкую броню, легко пробиваемую противотанковыми орудиями».

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА. Точное количество средних бронеавтомобилей, имевшихся в частях Красной Армии к 22 июня 1941 года установить практически невозможно. Единственный достоверный документ на эту тему — сведения о наличии бронетехники в РККА на 1 июня 1941 года (см. таблицу 3 стр. 34–36), хотя и по этой ведомости есть много вопросов. Но так как других общих данных по броневикулам на начало войны нет, будем базироваться на этом документе. Согласно ему, к 1 июня 1941 года в Красной Армии имелось 3345 средних бронеавтомобилей, из них 92% были вооружены 45-мм пушками, а БА-10 составляли 80% всего парка.

К июню 1941 года в составе механизированных корпусов большую часть средних броневикулов составляли БА-10, хотя встречались и машины других типов. Например, по состоянию на 17 июня 1941 года в мехкорпусах Западного Особого военного округа (ЗапОВО) числилось 310 БА-10 (6 мк — 127, 11 мк — 96, 13 мк — 29, 14 мк — 21, 17 мк — 31, 20 мк — 6), в то время как к 1 июня в ЗапОВО было 590 машин, из них 10 БА-27М, 29 БА-3М и 10 БА-6. Анало-

гичная картина наблюдалась и по другим мехкорпусам, хотя были и исключения.

В 1-й танковой дивизии 1-го мехкорпуса к 22 июня имелось 49 БА-10 и 4 БА-6, в 3-й танковой дивизии того же корпуса — 43 БА-10 и 7 БА-6, в 5-м мехкорпусе из 131 бронемшины было 82 БА-10, 11 БА-6, 16 БА-3М и 22 БАИ-М (корпус формировался в Забайкалье. — *Прим. автора*), а в 7-м мехкорпусе из 101 — 6 БА-6, а остальные БА-10.

В ходе летней кампании 1941 года средние бронеавтомобили использовались очень активно, причем зачастую наряду с задачами по разведке, связи и боевого охранения их часто использовали для атак совместно с пехотой и поддержки своих частей непосредственно на поле боя, что вело к неоправданно большим потерям. Тем не менее, при грамотном использовании, советские броневики могли с успехом бороться и с немецкими танками. Вот один из примеров.

В 5.00 22 июня 1941 года командир танкового полка 5-й танковой дивизии 3-го механизированного корпуса полковник Богданов поставил задачу на проведение разведки взводу из 6 бронемашин БА-10 старшего лейтенанта Суровцева. Машины вышли из расположения части в 6.25. При подходе к местечку Л. командир взвода организовал в лесу, по обе стороны от шоссе, засаду. Машины замаскированы так, что с расстояния 200 метров их было трудно заметить.

В 10.00 показалось до взвода немецких мотоциклистов, которые были уничтожены огнем БА-10 с дистанции 200 — 300 м. Через 40 минут на дороге появился легкий танк,

двигавшийся с большой скоростью. Командир одной из бронемашин первым же выстрелом из орудия поджег его. Спустя 7 минут к засаде приблизились еще два танка, которые также были уничтожены огнем БА-10. Десятью минутами позже к месту, где стояли подбитые танки и мотоциклы, подошла колонна из 15 танков и мотоциклистов. Своим внезапным огнем БА-10 вывели из строя 3 танка и большое количество мотоциклов, чем вынудили остальные немецкие машины повернуть обратно. С подходом к местечку Л. главных сил 7-й танковой дивизии 39-го танкового корпуса немцев, взвод старшего лейтенанта Суровцева отошел к своим. Таким образом, в результате грамотно организованной засады 6 бронемашин БА-10 подбили и уничтожили 6 немецких танков и большое количество мотоциклов.

Но несмотря на отдельные случаи успешного использования, в первые два месяца войны большая часть средних бронемашин приграничных округов была потеряна. Так, согласно доклада о боевых действиях 21-й танковой дивизии (10-й мехкорпус), датированного 19 июля 1941 года, из 22 БА-10, имевшихся к началу войны, в дивизии осталось 5. Судьба остальных 17 сложилась следующим образом: «Потеряно на Карельском перешейке в 23-й армии – 10, оставлено на зимних квартирах (в ремонте) – 1, отобрано комендантом Ленинграда у начфина 42-го танкового полка – 1, сожжено на поле боя в районе Вшели – 4, итого подлежит списанию 17».

56. Экипаж бронеавтомобиля БА-10А (слева направо): старший лейтенант, кандидат в члены ВКП(б) Н. Шилин, красноармейцы радист-пулеметчик И. Ефимов, механик-водитель А. Пастухов и башенный стрелок А. Горяченко. Северо-Западный фронт, 7 августа 1941 года. В ходе боев этот экипаж уничтожил 4 немецких танка (АСКМ).

19-я танковая дивизия 22-го мехкорпуса к началу войны имела 163 танка и 58 бронемашин БА-10 (29 линейных и 29 радиальных). Машины входили в состав 37 и 38-го танковых полков (по 17 БА-10), 14 броневинов были в 19-м разведывательном батальоне и 5 в 19-м батальоне связи. В первые две недели боев почти все эти бронеавтомобили были потеряны и к 7 июля 1941 года в 19-й танковой дивизии имелось всего 7 танков и 6 БА-10. Характер потерь броневых автомобилей виден из сводки 19-го отдельного разведывательного батальона, датированной 18 июля 1941 года. К этому времени из имевшихся 14 БА-10 осталось всего 3 машины, 5 было подбито в бою, 1 взорван экипажем из-за отсутствия запчастей и невозможности ремонта, 5 откомандировано в штаб 22-го механизированного корпуса.

В 13-й танковой дивизии 5-го мехкорпуса, наносившей 8 июля 1941 года контрудар в районе Лепеля, было 78 средних бронемашин (44 БА-10, 5 БА-6, 7 БА-3М и 22 БАИ-М), к 8 августа осталось только 3 (по одной БА-10, БА-6 и БАИ-М), которые требовали ремонта. Остальные были потеряны по следующим причинам:

«Сожжено и разбито – 54 (БА-10 – 31, БА-3М – 3, БА-6 – 4, БАИ-М – 16);

Потеряно неизвестно где – 7 (БА-10 – 2, БАИ-М – 5);

Оставлено у противника – 14 (БА-10 – 10, БА-3 – 4)».

В 18-й танковой дивизии 7-го мехкорпуса, также действовавшего под Лепелем, к началу





контрудара 6 июля 1941 года насчитывалось 18 БА-10 и 6 БА-6, а через 20 дней осталось в строю всего 2 машины, еще 2 передали в другие части и 2 сдали на СПАМ (сборный пункт аварийных машин). Из потерянных 18 броневиков 1 разбит и 2 сожжены авиацией, 9 разбиты артиллерией, 3 оставлено застрявшими и 15 потеряно неизвестно где.

В 10-й танковой дивизии 15-го мехкорпуса к 22 июня 1941 года числилось 56 БА-10 из которых 53 вывели по тревоге а 3 оставили в военном городке в ремонте. К 1 августа из 53 участвовавших в боях броневиков дивизии в строю осталось только 2. Судьбу остальных БА-10 можно проследить в документе со сведениями о потерях матчасти дивизии:

«Разбито и сгорело на поле боя – 13;

Вышло из строя при выполнении боевой задачи и осталось на территории, занятой противником – 4;

Не вернулось с экипажами с поля боя после атаки – 7;

Сгорело в результате бомбардировок – 4;

Уничтожено на сборных пунктах аварийных машин в связи с невозможностью эвакуировать при отходе – 6;

Оставлено при отходе части по техническим неисправностям и невозможности восстановить и эвакуировать – 14;

Застряло на препятствиях с невозможностью извлечь и эвакуировать – 3;

Всего – 51».

Довольно много машин было брошено из-за поломок или отсутствия горючего. Так, в приказе командира 7-го механизированного корпуса № 7 от 14 июля 1941 года «О преступном отношении к сбору подбитых и неисправных танков с поля боя и по путям следования» приводились факты неудовлетворительно поставленной эвакуации боевых машин: «ЕВ 3 км восточнее Рудня в кювете стоят два БТ-7 и два БА-10, 27-го танкового полка, в районе м. Лиозно – два танка КВ и бронемашина БА-10».

К концу 1941 года из-за больших потерь количество средних бронемашин в войсках значительно сократилось. Но, несмотря на это, в некоторых случаях из-за отсутствия или малого числа танков они могли составлять основу бронетехники некоторых соединений и объединений. Например, к 4 декабря

1941 года все части Северо-Западного фронта имели 27 танков (6 КВ, 8 БТ, 5 Т-26, 8 Т-37/38) и 50 бронемашин (22 БА-10 и 28 БА-20). Как видно из документа, БА-10 составляли 53% всех пушечных бронеединиц фронта.

Осенью 1941 года в достаточно в больших количествах средние броневики действовали под Ленинградом, что объяснялось близостью Ижорского завода, единственного предприятия по их изготовлению. Поэтому при формировании здесь некоторых танковых частей в состав включали очень большое количество бронемашин. К примеру, 124-я танковая бригада, сформированная 19 – 25 сентября 1941 года в Ленинграде, получила на 46 танков КВ-1 и 26 броневиков БА-10 (из них 7 радиальных). При этом вся техника поступила прямо с заводов.



57. Бронеавтомобиль БА-11, подбитый и сгоревший на одной из дорог Украины. Юго-Западный фронт, июль 1941 года (фото из архива Я. Магнуского).

58. Брошенный экипажем бронеавтомобиль БА-11. Юго-Западный фронт, июнь 1941 года. Хорошо видна укладка вездеходных цепей «Оверолл» на корпусе машины (РГАКФД).

В боях под Москвой осенью 1941 года средние бронемашины использовались в значительно меньших масштабах, чем под Ленинградом. Например, в составе прибывших в состав 5-й армии Западного фронта в октябре – ноябре 6 танковых бригадах насчитывалось 305 танков всех типов и 24 бронемашин, из них 1 БА-20 и 23 БА-10 (речь идет о составе бригад по их прибытии на фронт, в ходе последующих боев они многократно пополнялись). Машины входили в состав 18 (7 БА-10, 1 БА-20), 19 (7 БА-10), 20 (7 БА-10), 22 (7 БА-10) и 145-й (2 БА-10) танковых бригад, а 25-я бригада бронемашин не имела вообще.

Из-за больших потерь в бронетехнике в боях за Москву, для пополнения танковых частей использовались такие «старички» как БА-27М. Например, уже упоминавшаяся 18-я танковая бригада, выведенная в тыл для пополнения в период с 23 по 25 октября 1941 года получила 2 БА-27М и 1 БА-10. 21 ноября один из БА-27М вместе с ремонтным взводом бригады прикрывала дорогу Тархово – Петровское. В бою с немецкими танками этот броневики «был подбит и сгорел вместе с экипажем».

20-я танковая бригада 5-й армии 14 ноября 1941 года получила 2 БА-27М, один из которых потеряли через две недели, а второй

59. Еще один сгоревший броневедомитель БА-11 на дороге Украины. Юго-Западный фронт, июнь 1941 года (фото из архива Я. Магнуского).

22 декабря, уже в ходе советского контрнаступления, был разбит «в боях за город Руза».

Согласно отчету отдела автобронетанковых войск 5-й армии в период с 15 октября 1941-го по 1 января 1942 года было отремонтировано 225 танков и 54 бронемашин (6 БА-6, 5 БА-10, 3 БА-27М и 40 БА-20, а с 1 января по 1 апреля 1942 года – 152 танка и 24 броневика (8 БА-6, 3 БА-10 и 13 БА-20. По состоянию на 1 апреля 1942 года в частях 5-й армии имелось 167 танков и 60 броневедомителей – 17 БА-6, 13 БА-10, 2 БА-27М, 26 БА-20 и 2 ФАИ-М, из них 8 БА-6, 6 БА-20 и 2 ФАИ-М требовали ремонта.

В кампаниях 1942 года средние бронемашин использовались весьма ограниченно, так как их потери в предыдущих боях были весьма большими. К этому моменту использование этих броневиков шло главным образом по линии связи и разведки. Например, к 28 июня 1942 года в 16-м танковом корпусе Брянского фронта было 12 бронемашин, из них 5 БА-10, 20 средних броневедомителей (18 БА-10, 1 БА-6, 1 БА-3М) числились в 10-й мотострелковой бригаде 21-й армии Юго-Западного фронта и еще 1 БА-10 имелся в роте охраны штаба той же армии. В ходе боев в июле большинство этих машин было потеряно. Например, к 31 июля 1942 года в 10-й мотострелковой бригаде осталось всего 4 БА-10, БА-6 и БА-3М, а остальные с 1 по 7 июля вышли из строя «от снарядов и авиабомб» и остались на территории, занятой наступающими немецкими войсками. Но в некоторых частях средние броневики еще действовали и в конце лета. Так, 18-й танковый корпус Юго-Западного фронта, по состоянию на 20 августа 1942 года, после тяжелых боев и больших потерь, имел в своем составе 11 БА-10 – 5 машин было в управлении корпуса, 4 в 18-й мотострелковой

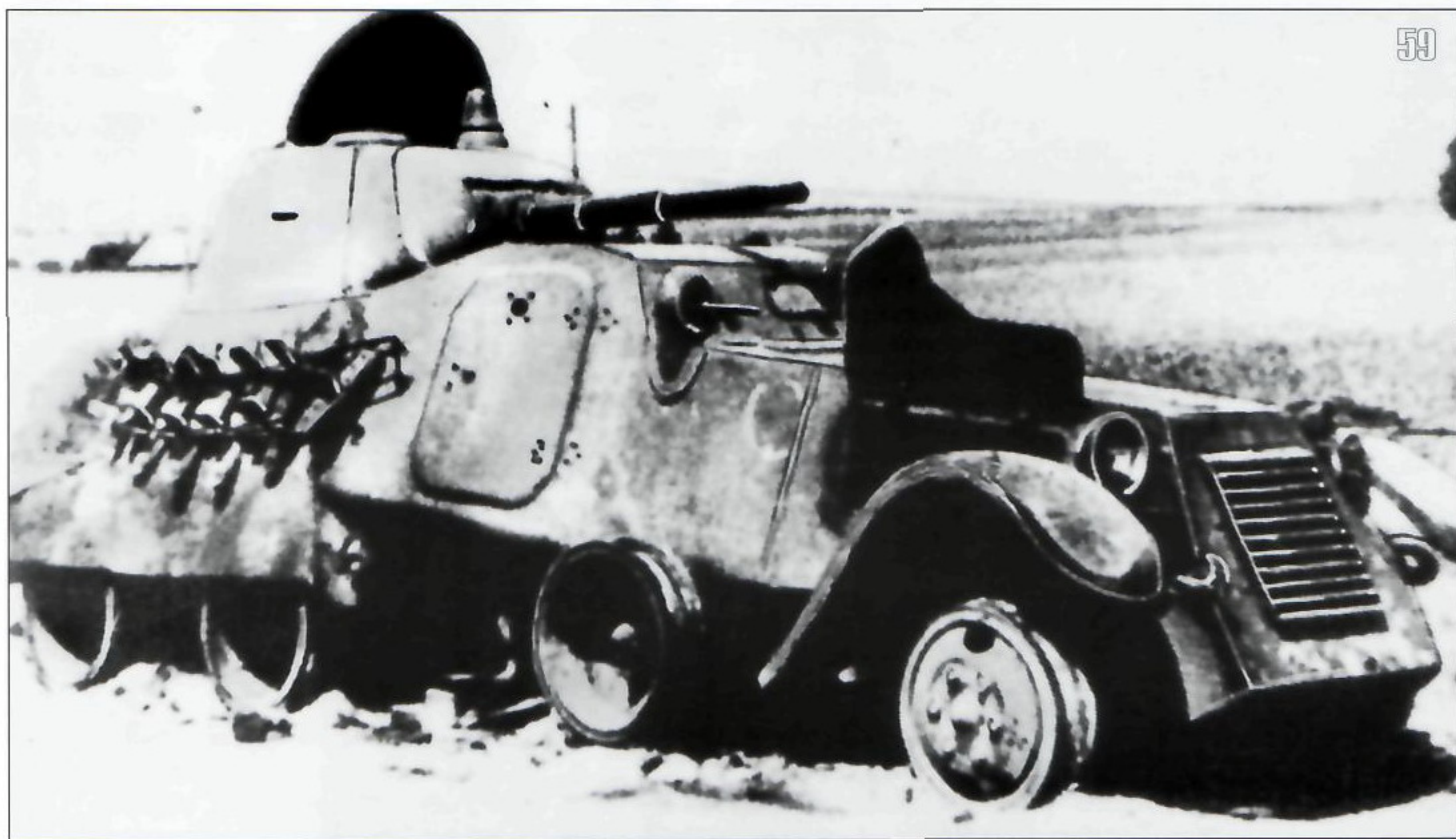
бригаде и 2 в 1-м отдельном разведывательном батальоне.

В небольшом количестве средние броневедомители использовались на центральных фронтах в решающих боях кампаний 1943 года. Например, в только что сформированной 5-й гвардейской танковой армии к 30 марта 1943 года имелось 12 БА-10 в 38-м броневедомительном батальоне (кроме них в батальоне было 7 Т-70 и 10 БА-64) и 17 БА-10 в составе 53-й мотострелковой бригады. К 10 июня 1943 года, когда 5-я гвардейская танковая армия уже находилась в составе Степного фронта, она имела лишь 12 БА-10 в 38-м броневедомительном батальоне. Эти машины использовались в боях на белгородском направлении и под Харьковом в июле – августе 1943 года.

Накануне Курской битвы – 1 июля 1943 года – в танковых частях Воронежского фронта числилось 8 бронемашин БА-10 – по 3 в составе 6-й гвардейской армии и 6-го танкового корпуса и 2 в «прочих частях фронта».

Отдельные экземпляры средних бронемашин были в войсках вплоть до окончания войны в Европе. Как правило их использовали в ротах охраны штабов фронтов и армий, а также как командирские машины и машины связи в некоторых танковых и стрелковых частях. Например, по состоянию на 15 декабря 1944 года в составе войск 18-й армии имелось всего 6 бронемашин – 5 БА-64 и 1 БА-10. А в частях 2-го Белорусского фронта к 14 апреля 1945 года еще числилось 14 пушечных броневиков – 1 БА-10 в 65-й армии и 13 в 19-й армии (3 БА-10 и 3 БА-3М в 97-й роте охраны штаба, 3 БА-10 в 132-м и 1 БА-10 в 40-м гвардейском стрелковом корпусе).

Но наибольшее распространение в ходе Великой Отечественной войны средние броневедомители получили на Ленинградском



59

фронте, где они довольно широко использовались вплоть до мая 1945 года. Объясняется это прежде всего тем, что с осени 1941 года до февраля 1944 года Красная Армия не проводила здесь активных наступательных операций и боевые действия носили позиционный характер. Кроме того, в тылу у фронта находился Ленинград – крупный промышленный центр, позволявший осуществлять качественный ремонт поврежденной бронетехники. В ходе войны были случаи, когда в некоторых армиях Ленинградского фронта пушечные бронемашины по своему количеству могли

«поспорить» с танками. Например, по состоянию на 15 сентября 1941 года войска 42-й армии этого фронта насчитывали 65 танков и 45 бронемашин, из них 31 средних – 1 БА-27М и 30 БА-10.

К осени 1941 года опыт боевого применения показал, что использовать пушечные бронеавтомобили «по-танковому» – для сопровождения пехоты или атаки укреплений противника приводит к огромным потерям, так как бронезащита машин была противопульной, а проходимость значительно уступала гусеничной технике. А так как пушеч-



60. Бронеавтомобили БА-10М на марше. Ленинградский фронт, сентябрь 1941 года. Обращают на себя внимание защитные козырьки на фарах передней машины (АСКМ)



61. Немецкий солдат осматривает брошенный на обочине дороги броневомобиль БА-10. Западный фронт, начало октября 1941 года (АСКМ).

62. Разбитая советская техника на одной из украинских дорог. Юго-Западный фронт, июль 1941 года. На переднем плане броневомобиль БА-10А, его фары закрыты броневыми колпаками (АСКМ).





63

ных броневиков на Ленинградском фронте имелось довольно много, было принято решение о сведении их в отдельные подразделения и использовании для разведки и связи, то есть для того, для чего они, собственно говоря, и создавались. В конце 1941 года в составе танковых бригад Ленинградского фронта началось формирование отдельных разведывательных рот по 16 – 21 БА-10 в каждой. Правда состав этих рот мог быть довольно пестрым, а в некоторых случаях, при наличии необходимой матчасти, создавались и более крупные бронеевтомобильные части. Например, на 27 июля 1942 года в 61-й танковой бригаде имелось 64 танка в двух танковых батальонах (63 Т-60 и 1 Т-26) и 39 бронемашин в составе отдельного броневатальона (16 БА-20 и 23 БА-10). При таком раскладе сил БА-10 по вооружению превосходили танки и были основной огневой силой бригады.

Кроме того, в конце 1941 года по решению Военного совета Ленинградского фронта началось формирование самостоятельных частей, укомплектованных пушечными броневиками – отдельных автоброневатальонов (оабб). На их комплектование поступали части отдельных разведывательных рот танковых бригад и других частей фронта.

Например, 1-й отдельный автоброневатальон формировался командиром и комиссаром отдельной разведывательной роты 123-й танковой бригады майором Татаренко и старшим политруком Ступаковым, которые 1 января 1942 года были вызваны в штаб Ленинградского фронта, где получили задачу «сдать

командование ротой и с двумя броневзводами явиться в распоряжение командира отдельного охранного полка в д. Коскерovo (Ладожское озеро)». Совершив 83-ка марш 10 БА-10 к 10.30 2 января прибыли в назначенный пункт.

7 января Татаренко и Ступакова вновь вызвали в штаб фронта, где «ознакомили с содержанием постановления Военного совета Ленинградского фронта от 5 января 1942 года № 00530 о формировании отдельного автоброневатальона». По разработанному штату батальон должен был состоять из управления и штаба, взвода обеспечения и двух рот по 10 БА-10 в каждой, всего 114 человек, 20 бронемашин, 8 грузовиков, ремонтная летучка типа А и бензозаправщик. На комплектование 1-го автоброневатальона поступила рота 123-й танковой бригады, упоминавшаяся выше, и рота из состава 12-го запасного танкового полка. Командиром батальона был назначен майор Татаренко. Сначала батальон вошел в состав 2-го оборонительного района, а 8 мая 1942 года его придали 389-й стрелковой дивизии для совместных действий по обороне западного побережья Ладожского озера». К этому времени штат батальона немного изменили – теперь он состоял из трех рот по 7 БА-10 в каждой и 1 БА-10 в управлении батальона, всего насчитывая 23 БА-10 (фактически имелось 22 БА-10 и 1 БА-6).

К этому моменту в составе войск 42-й армии Ленинградского фронта сформировали автобронероту из 11 БА-10, изъятых из состава стрелковых частей. Вместе с танковой

63. Танкисты 1-й гвардейской танковой бригады уточняют боевую задачу. Западный фронт, январь 1942 года. Справа виден танк Т-34, слева бронеевтомобиль БА-10М в зимней окраске (АСКМ).

64. Экипаж БА-10 гвардейской части читает боевой листок. Западный фронт, лето 1943 года. Хорошо видно, что фара бронемашин закрыта броневой крышкой (РГАКФД).

65. Английские солдаты осматривают советский броневик БА-10М. Иран, лето 1941 года. На двери машины видно тактическое обозначение (АСКМ).





66. Колонна броневедомств БА-10 из состава 1-го отдельного автоброневедомственного батальона на марше. Ленинградский фронт, район Красного Села, январь 1944 года. Машины имеют оригинальный зимний камуфляж, нанесенный поверх базовой защитной окраски (АСКМ).

67. Ремонт бронемашин БА-10 на одном из ленинградских заводов. Зима 1942 года. Машина на заднем плане имеет зимний камуфляж в виде широких белых полос, нанесенных поверх базовой защитной окраски (РГАКФД).



68. Боец Красной Армии у броневедомоуля БА-10М. Юго-Западный фронт, зима 1943 года. Машина имеет белую маскировочную окраску, на корме корпуса закреплен инструмент и вездеходные цепи «Оверолл» (АСКМ).



ротой из 5 БТ-2 броневедомоуля вошли в состав 3-го отдельного разведывательного батальона армии. 1 июня 1942 года в составе 42-й армии начинается формирование 2-го отдельного автоброневедомого батальона, который к 6 июня имел 20 БА-10, 1 БА-11 и 1 броневедомоуль Ижорского завода на шасси ЗиС-6 с 45-мм пушкой.

До конца 1942 года оба автоброневедомобатальона в боях не участвовали – они использова-

лись для усиления обороны стрелковых частей и как подвижный резерв. Впоследствии получилось так, что больше повоевать пришлось 1-му оабб, 2-й использовался в боях редко и потери его были небольшими.

4 февраля 1943 года 1-й броневедомобатальон получил задачу поддержать 63-ю гвардейскую стрелковую дивизию 55-й армии и очистить от противника поселок Красный Бор. Батальон прибыл к месту предстоящих боев 6 февра-



ля и до 11 февраля вел разведку и готовился к наступлению. Для опознавания машин своей пехотой их башни «окрасили в красный цвет, на правой стороне и задней части надписывались номера с 601 до 623».

11 февраля БА-10, действуя методом подвижных засад, огнем поддерживали наступление 269 и 270-го стрелковых полков вдоль Московского шоссе на Красный Бор. А на следующий день весь батальон участвовал в отражении немецкой контратаки, а затем преследуя отходящего противника ворвался на южную и юго-западную окраины поселка.

В ходе двухдневных боев 1-й оабб потерял 8 человек убитыми (в том числе командир 1-й роты старший лейтенант Колбасов), 20 ранеными (в том числе командир 2-й роты лейтенант Мамич), 5 БА-10 сгорело, 2 было подбито, но после восстановлено. В бою за Красный Бор бронемашины уничтожили 8 противотанковых и 1 зенитное орудие, минометную батарею, 8 пулеметных точек и 148 солдат и офицеров противника. 13 февраля батальон вывели в тыл для приведения в порядок.

12 – 13 марта 1943 года на пополнение 1-го оабб поступило 6 БА-10 из состава 14-го укрепрайона и 23-й армии, а 15 марта батальон получил задачу – «выйти в прорыв северо-западнее Красного Бора на Саблино, на больших скоростях овладеть Саблино, перерезать Минскую железную дорогу и удерживать рубеж до подхода 123-й стрелковой дивизии».

Атака началась в 13.00 19 марта 1943 года, но из-за сильного огня машины пробиться

к Саблино броневики не смогли и, потеряв 3 БА-10 подбитыми, отошел на исходные позиции. А так как действовавшие впереди части Красно Армии успеха не имели, батальон вывели в тыл. До конца марта машины батальона использовались для связи в составе нескольких стрелковых дивизий, а затем 1-й оабб перебросили в Колпино, а затем в Б. Шемиловку на окраину Ленинграда. Вплоть до января 1944 года батальон в боях не участвовал, его машины использовались для службы связи и охраны западного побережья Ладожского озера совместно со 104-м пограничным полком войск НКВД.

24 января 1944 года 1-й оабб поступил в распоряжение 67-й армии с задачей – поддержать части 56-й стрелковой дивизии при атаке поселка Ново-Лисино.

26 января 2-я рота батальона после артподготовки при поддержке пехоты овладела Ново-Лисино и, преследуя отходящего противника, с боем взяла поселок Логи, который удерживала в течение 4 часов до поддержки стрелковых частей. В ходе боя рота потеряла 7 человек убитыми, 5 ранеными, 3 БА-10 сгоревшими и 1 подбитым.

На следующий день 1 и 3-я роты бронепатальона (всего 12 БА-10), имея на бронемашинах 7 – 8 автоматчиков атаковали противника в районе поселка Зайцево, но после упорного боя из-за сильного артиллерийского огня и минных полей броневики отошли на исходные позиции. Потери составили 6 убитых, 14 раненых, 3 машины сгорело и 1 подбита. В ходе двухдневных боев 1-й бронепатальон своим огнем уничтожил один немецкий танк

69. Бронеавтомобили БА-10 в освобожденном Шлиссельбурге. Ленинградский фронт, январь 1943 года. Машины имеют зимний камуфляж, на башнях видны трехзначные номера и треугольник с цифрой 1 в нем (РГАКФД).

70. Экипаж бронемшины БА-10 старший сержант Е. Эндрексон и сержант В. Першаков со своим боевым другом – овчаркой Джульбарс. Южный фронт, район Ростова-на-Дону, 1943 год (РГАКФД).







73

71. Прорыв блокады Ленинграда: колонна техники Красной Армии на дороге. Ленинградский фронт, январь 1943 года. На переднем плане видны бронев автомобили БА-10М и БА-20М, на заднем плане бронированный грузовик ЗИС-5 Ижорского завода. Обратите внимание на оригинальные рисунки камуфляжей броневиков и грузовых автомобилей (АСКМ).

72. Построение экипажей перед получением боевой задачи. Западный фронт, июль 1942 года. На переднем плане виден фрагмент бронемшины БА-20М, в центре 2 БА-6, за ними БА-10 (АСКМ).

73. Старшина Н. Митрофанов, участник 100 танковых атак, у своего бронев автомобиля БА-10. Ленинградский фронт, 1943 год. Машина имеет зимнюю маскировочную окраску, на башне нанесена красная звезда и цифра 4 черного цвета (АСКМ).

и захватил 6 75-м и 3 37-мм противотанковых орудий в полной исправности.

В 2 февраля 1944 года 1-й оабб придали 220-й танковой бригаде, с которой он действовал на направлении Гдов – Псков, а также проводил разведку ледовых путей по Псковскому озеру. В это же время на пополнение прибыло 2 БА-10.

3 апреля 1944 года в 1.40 1-й отдельный автобронеполк атаковал деревни Яваново и Павлово и после ожесточенного боя занял их, разгромив до двух рот пехоты с противотанковыми орудиями. Заняв огневые позиции броневики удержали занятый рубеж до подхода своей пехоты, но предпринятая после этого попытка атаковать немецкие позиции за деревнями Яваново и Павлово успеха не имела. Машины попали под артиллерийский огонь в лоб и с флангов и вскоре все были уничтожены. Уцелели только 3 БА-10 1-го взвода 3-й роты, которые курсировали по дороге Олешино – Яваново, поддерживая атаку огнем. В 6.30, подобрав всех раненых, взвод отошел в Олешно. В ходе этого боя 1-й оабб понес огромные потери – 15 человек было убито, 22 ранены и 18 пропали без вести, сгорело 15 БА-10. после этого в составе батальона осталось всего 3 бронемшины, его вывели во второй эшелон и он больше не участвовал в боях.

2-й автобронеполк в атаках немецких позиций не участвовал, его машины использовались для ведения разведки и связи. Дислоцировался 2-й оабб в Ленинграде, сначала на проспекте Стачек, а затем на Московском шоссе. Где находился до конца войны.

Несмотря на то, что батальон не участвовал в боях, потери у него были. Причем от огня

своей же артиллерии. Так, при проведении одной из разведок у деревни Мухановка 22 января 1944 года один БА-10 с расстояния 150 м был разбит прямым попаданием двух 76-мм снарядов из орудия 380-го легкого артиллерийского полка 169-й стрелковой дивизии. Машина сгорела, три члена экипажа были тяжело ранены, а один погиб.

По состоянию на 1 января 1945 года во 2-м оабб числилось: 21 БА-10, 1 БА-11, 1 бронетранспортер МЗА1 «Скаут», 1 «бронемашина с рацией 5АК» (, так в документе, что за машина неизвестно, скорее всего грузовик забронированный своими силами на одном из ленинградских предприятий. – *Прим. автора*), 6 грузовиков ГАЗ-АА, 1 ЗИС-5, 1 трофейный Опель-Блиц, 1 ремонтная летучка типа А и 3 трофейных мотоцикла BMW. Весной 1946 года 1 и 2-й отдельные автобронеполки расформировали.

Следует сказать, что в 1944 – 1945 годах на Ленинградском фронте, помимо 1 и 2-го оабб, были и другие части, имевшие в своем составе пушечные бронемшины. Так, по состоянию на 19 апреля 1944 года в 152-й танковой бригаде числилось 2 БА-10 и 1 БА-6, а в 48-м отдельном автобронеполке 54-й армии – 18 БА-10 и 2 БА-20.

ВОЙНА С ЯПОНИЕЙ. Средние бронемшины участвовали и в последнем сражении Второй Мировой войны – разгроме Японии. Причем в 1941 – 1945 годах в составе войск Дальневосточного и Забайкальского фронтов числилось довольно много пушечных бронев автомобилей – боевых действий здесь не велось, машины можно было спокойно эксплуатировать и ремонтировать. Напри-

74. Экипаж броневедомо-
биля БА-10 старшины Бе-
лякова. Действующая Ар-
мия, сентябрь 1942 года.
На башне машины разли-
чимы белые цифры 150
(РГАКФД).



мер, к 20 августа 1942 года Забайкальский фронт имел 1023 танка всех типов (включая Т-27) и 324 бронемашины – 174 легких (БА-20 и ФАИ-М) и 150 средних (17 БА-6, 122 БА-10, 11 БА-27М и БАИ-М). Из этого количества по 22 БА-10 входило в состав 61 и 111-й танковых дивизий (кроме того, в последней было еще 3 БА-6), 5 БА-6, 13 БА-10, 9 БАИ-м и БА-27М в 7-м учебном танковом полку и 57 БА-10 в 9-й мотоброневой бригаде. К августу

1945 года число средних бронемашин сократилось, но небольшое их количество участвовало в боевых действиях против Квантунской армии. Например, 12 БА-10 было в составе 43-й танковой и 27-й мотострелковой бригад, действовавших в составе смешанной советско-монгольской конно-механизированной группы, а 7 БА-10 входило в состав 111-й танковой дивизии Красной Армии.



75, 76. Бронеавтомобиль БА-10А «Орловские партизаны» на улице одной из освобожденных деревень. Центральный фронт, август 1943 года. Этот броневи́к использовался в одном из партизанских отрядов Орловской области в 1941—1943 годах (АСКМ).



БРОНЕВИКИ ВОЙСК НКВД

Помимо армии небольшое количество пушечных бронемашин имелось в составе войск ОГПУ-НКВД. Еще в 1931 году ОГПУ передали 28 броневиков БА-27, которые поступили на формирование двух броневых дивизионов (по 14 машин в каждом). С 19 по 29 сентября 1932 года в районе Джаркентского погранотряда (Казахской ССР) прошли первые окружные учения погранотряда и войск ОГПУ с участием одного бронедивизиона. При этом БА-27 показали себя с самой лучшей стороны. В отчете об этих учениях говорилось следующее: «Несмотря на то, что броневики и автомашины сделали за время маневров в среднем 2000 км ни одной машины из строя не выбыло».

Впоследствии эти дивизионы участвовали в боевых действиях против басмачей в Хорезмском оазисе и районе Кызыл-Арават (Таджикская ССР).

В 1939 – 1941 годах на вооружение мотострелковых полков войск НКВД поступили броневые автомобили БА-10. Точное их количество автору неизвестно, но вряд ли их было больше 100 машин. Несмотря на потери, понесенные частями НКВД в кампанию 1941 года, отдельные бронемашинки еще имелись в составе различных подразделений и к лету 1942-го. Например, к 25 июня 1942 года в составе 8-й мотострелковой дивизии НКВД, входившей в 21-ю армию Юго-Западного фронта числилось 5 БА-10, которые к 7 июля были потеряны «от снарядов и бомб», как было сказано в боевом донесении.

80. Экипажи БА-27 из состава броневых дивизионов войск ОГПУ перед началом маневров. Казахстан, сентябрь 1932 года. Броневые листы защиты радиатора сняты для улучшения охлаждения двигателей (АСКМ).

При реорганизации в 1939 – 1940 годах средние броневики получили на вооружение и пограничные войска. Так, в состав каждой маневренной группы пограничного отряда включался броневзвод из трех БА-10 (всего к 1941 году насчитывалось 94 погранотряда, из них 40 на западной границе). Однако судя по документам, бронетехнику получили далеко не все, хотя небольшое количество БА-10 у пограничников к началу войны было. Например, в докладе политотдела войск по охране тыла Ленинградского фронта о боевых действиях пограничников на подступах к Ленинграду говорилось:

«В начале июля 1941 года получив задачу оказать помощь подразделениям комендатуры Гарькавого, оказавшихся в окружении, политрук Чуднов (командир 3-й погранзаставы Элинсенваарского погранотряда, действие происходило в полосе 23-й армии. – *Прим. автора*) стал пробиваться на трех броневиках, но сумел пробиться только на одной машине, две остальных были подбиты. После трех дней боев и отхода под прикрытием броневика подразделения Гарькавого переправилось вплавь через залив Растилахти и вышло к своим. Политрук Чернов решил бронемашину не бросать, а пробиться на ней сквозь окружение. Однако, пройдя 2 км, бронемашина была подбита, водитель и командир убиты, а противник попытался захватить броневик. Тогда Чуднов решил один вступить в бой с наседавшим противником и открыл пулеметный огонь. Расстреляв все патроны Чуднов открыл огонь из пушки и вел его, пока не кончились снаряды. Уложив до роты белофиннов Чуднов подорвал бронемашину гранатами и вплавь через залив добрался до своих».



ПОД ЧУЖИМ ФЛАГОМ

Средние броневые автомобили советского производства использовались не только в Красной Армии, но и в других странах: иногда их поставляли на экспорт, а чаще они попадали туда в качестве трофеев.

МОНГОЛИЯ. Первой страной, получившей на вооружении советские броневые автомобили стала Монгольская Народная Республика. Уже в начале 1930 года туда отправили из Москвы 6 бронемашин БА-27, а чуть позже и еще 2. Вместе с тремя «фиатами» и «остинами» постройки 1915 – 1920 годов они составили первую монгольскую часть – автоброневой дивизион.

С 1935 года Советский Союз начал поставлять в МНР технику и вооружение во все возрастающих количествах. В числе другого отправлялись и бронемашин – например, в 1936 году Монголия получила 35 броневиков БА-6 и 15 ФАИ. Одновременно с этим в началось формирование отдельной бронетанковой бригады армии МНР, а в состав кавалерийских дивизий был включен броневой эскадрон – 9 БА-6 и 9 ФАИ. К весне 1939 года в составе Монгольской Народно-Революционной Армии имелось 8 кавдивизий, но броневики входили в состав только двух – 6 и 8-й. Броневые эскадроны этих дивизий принимали участие в боевых действиях у реки Халхин-Гол и по оценке советского командования являлись самыми боеспособными частями монгольской армии.

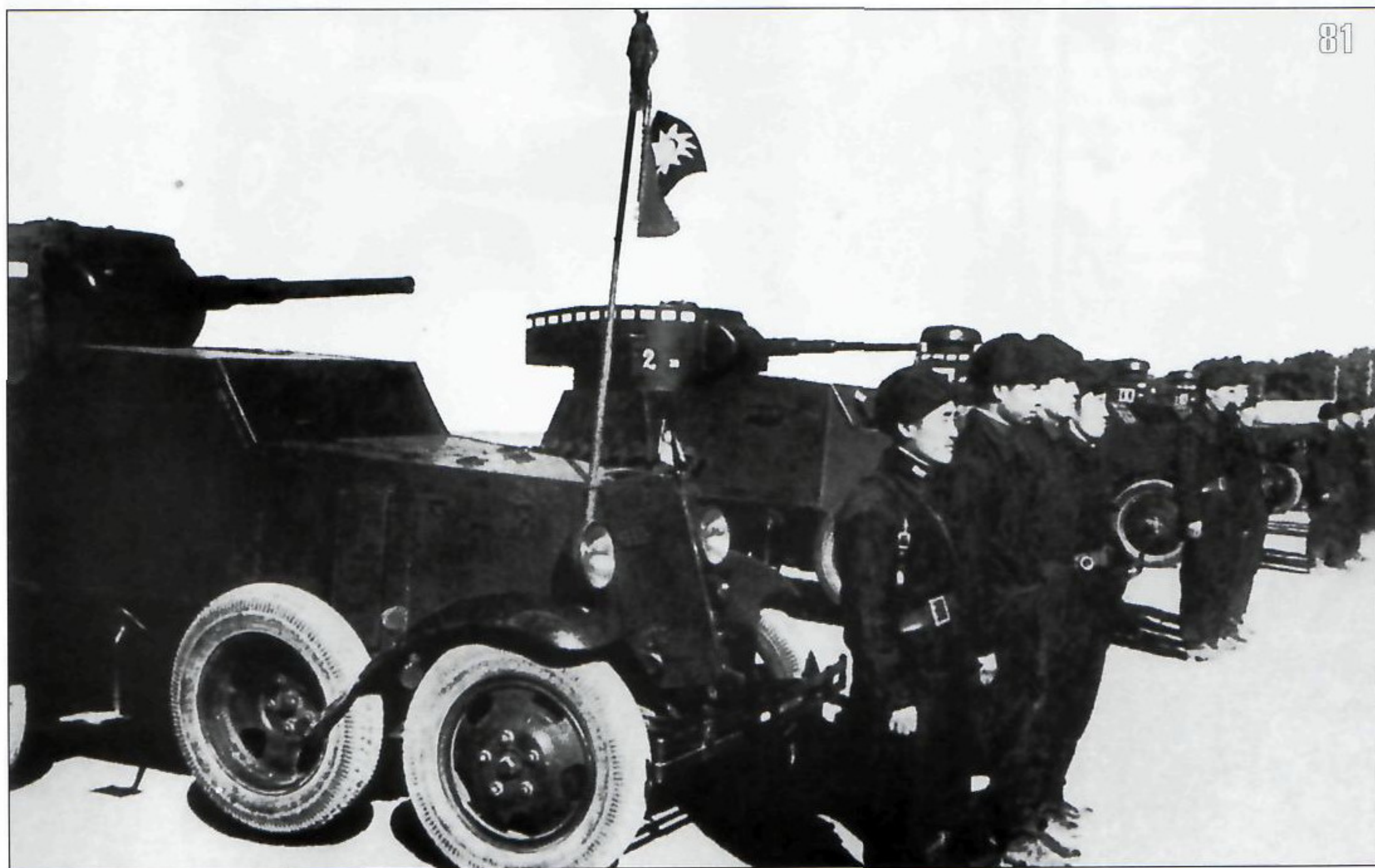
Начиная с 1940 года в МНР поставлялись и бронемашин БА-10, но цифр общих поставок советской бронетехники пока обнаружить не удалось, но можно предположить, что до

1945 года монгольская армия получила не менее 100 БА-6 и БА-10. Известно, что во время боевых действий против Квантунской армии в составе смешанной советско-монгольской конно-механизированной группы действовала 1-я бронетанковая бригада Монгольской Народно-Революционной Армии, имевшая в своем составе 58 средних бронемашин советского производства. Судя по боевому составу, ее организация соответствовала штату советских мотобронетанковых бригад. Броневики БА-6 и БА-10 состояли на вооружении МНРА до середины 1950-х годов.

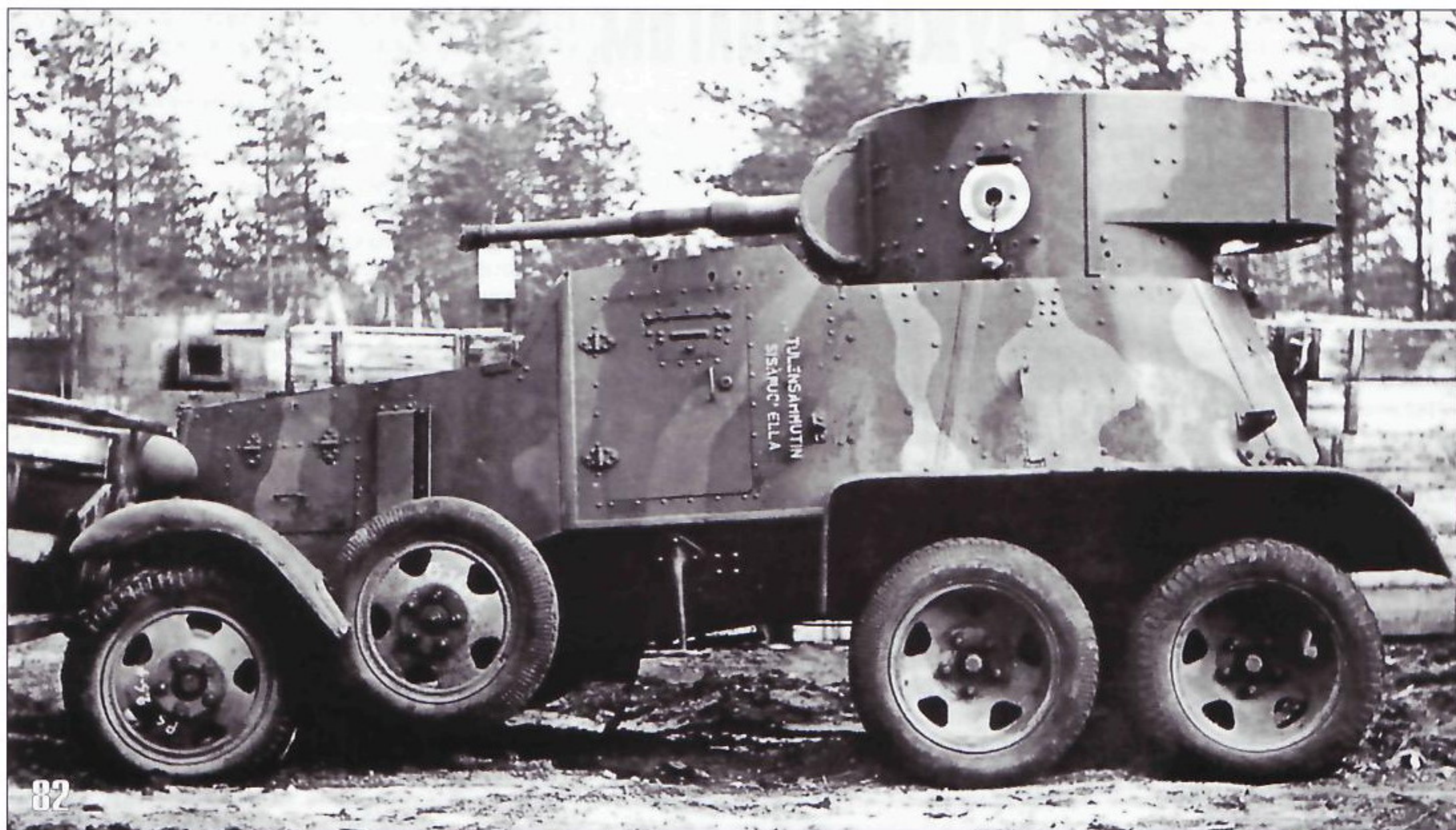
ТУРЦИЯ. В 1934 году один броневый автомобиль БА-3, вместе с танками Т-37 и Т-26 приобрела Турция. Правительство этой страны собиралось вооружить армию самой современной по тем временам техникой, закупая образцы разных стран для проведения испытаний. Любопытно, что для изготовления экспортного образца БА-3 Ижорский завод получил отдельный заказ, для сборки машины использовались лучшие сорта стали и импортное оборудование. Тем не менее, после проведенных испытаний командование турецкой армией не заинтересовалось броневиком. Дальнейшая судьба машины автору неизвестна.

ИСПАНИЯ. Как уже говорилось, осенью 1936 года, в ходе гражданской войны в Испании, СССР поставил республиканцам партию из 40 пушечных броневиков – 37 БА-6 и 3 БА-3. В ходе боев часть машин была разбита, а оставшиеся после разгрома республиканцев попали к франкистам, которые приняли их на вооружение. Точное количество оставшихся в строю после окончания гражданской войны средних бронемашин советского производства было невелико – по разным данным от 15 до 25 штук.

81. Экипажи бронемашин БА-6 (на переднем плане) и БА-27 (на заднем плане) монгольской армии на построении перед началом учений. 1940 год (АСКМ).



81



82. Финский броневомобиль БА-6 с башней от танка БТ-7 (видны сварная маска пушки и заглушка револьверного отверстия). 1945 год. Хорошо виден камуфляж и бело-голубая кокарда на башне (фото из коллекции Esa Muikku).

83. Прошедший модернизацию финский БА-10М. 1955 год. Видны крылья другой конструкции и зеркало заднего вида (фото из коллекции Esa Muikku).



84. Трофейные бронеавтомобили БА-6 финской армии на марше. Июль 1941 года. Эти броневики были захвачены финнами в ходе «Зимней войны» и имеют на башнях голубую свастику, которая использовалась на финской бронетехнике до 1943 года (фото из коллекции Esa Muikku).



84

Они состояли на вооружении испанской армии до середины 1940-х годов.

ФИНЛЯДИЯ. Первые советские пушечные броневики попали в руки финнов в ходе «Зимней войны» в качестве трофеев. Причем все они были захвачены в полосе наступления 8 и 9-й советских армий при разгроме 18, 168, 163 и 44-й стрелковых дивизий. Финны сумели эвакуировать все трофейные броневики, большинство из которых имели небольшие повреждения и после ремонта могли быстро встать в строй. Всего, по финским данным, после окончания советско-финляндской войны они ввели в строй 14 трофейных пушечных бронеавтомобилей: 1 БА-27М, 1 БА-3М, 2 БА-6 и 10 БА-10, причем БА-27М использовался как учебный.

В ходе наступления летом – осенью 1941 года парк трофейных бронемашин пополнился – например, к 1 июля 1943 года в финской армии, несмотря на потери, насчитывалось уже

24 БА-10, а к 1 июня 1944 года в войсках было всего 24 средних бронеавтомобиля – 1 БА-3М, 10 БА-6 и 13 БА-10. Эти машины служили у бережливых финнов достаточно долго – БА-3М списали только в начале 1955 года, когда в строю оставалось еще 8 БА-6 и 12 БА-10, БА-6 закончили службу в 1957 году, а БА-10 в 1960-м. При этом один БА-10 был переделан в самоходную лебедку и под обозначением ВА-10N использовался в армии аж до 1980 года, после чего его передали в музей.

В ходе службы в финской армии советские бронемшины подвергались модернизации. Так, осенью 1943 года двигатели ГАЗ на них заменили на 95-сильные Ford V-8, как минимум один БА-6 получил башню от танка БТ. После войны в ходе ремонта бронемшины получали крылья другой конструкции, новые колеса, ящики для инструмента, зеркала заднего вида и тому подобное.



85

85. Pansarbil m/31 F – восстановленный шведами БА-10М на территории пехотной школы в Розерсберге. 1955 год (фото из коллекции Esa Muikku).

86. Немецкие солдаты проводят операцию против советских партизан при поддержке трофейного броневика БА-10М. Предположительно 1942 год. Машина перевооружена 20-мм пушкой и пулеметом MG-34 (АСКМ).

87. Трофейный броневик БА-10М одной из частей СС. 1942 год. Эта машина использовалась для проведения операций против советских партизан (РГАКФД).

88. Трофейный броневик БА-10М одной из частей вермахта. 1941 год. На башне нанесен крест большого размера (РГАКФД).



ГЕРМАНИЯ. Части вермахта в ходе первых же боев на территории СССР захватили большое количество средних бронемашин советского производства, причем многие из них были в полной исправности. Судя по фотографиям, использование трофеев началось уже в ходе первых боев. Однако сказать, сколько средних бронемашин использовалось вермахтом и частями СС, сказать очень сложно, так как никакой статистики на эту тему нет. Известно только, что в составе полицейских танковых частей в 1942 – 1944 годах использовалось 9 бронемашин БА-10, получивших в вермахте обозначение BA 203(r). В целом, по мнению автора, в 1941 – 1944 годах в составе вермахта и СС могло использоваться до 70 средних бронемашин, причем большинство из них составляли БА-10.

РУМЫНИЯ. К октябрю 1941 года в ходе боев с советскими частями румынская армия захватила 103 броневика, из которых примерно 60 составляли пушечные. Пока не удалось найти никаких подробностей их применения румынами, но достоверно известно, что какая-то часть из трофейных машин использовалась.

ШВЕЦИЯ. В 1942 году командование шведской армии обратилось к финнам с просьбой о продаже нескольких трофейных советских пушечных бронемашин для использования их в качестве учебных. 26 октября был подписан контракт на поставку трех корпусов БА-10 по цене 5000 крон за каждый. Фактически шведы получили только бронекорпуса с башней – двигатели, трансмиссии, вооружение и колеса отсутствовали. Однако шведы довели эти машины до ходового состояния и под обозначением «pansarbil m/31 F» они поступили на оснащение пехотной школы в Розерсберге, недалеко от Стокгольма. Здесь эти броневики эксплуатировались в качестве учебных до конца 1950-х годов.



89. Трофейный броневе-
томобиль БА-6, переделан-
ный в звуковещательную
установку и использовав-
шийся в составе одной из
рот пропаганды вермахта.
1942 год (АСКМ).

90. Переделанный в само-
ходную лебедку трофей-
ный советский броневе-
томобиль БА-10, использо-
вавшийся в финской армии
под обозначением ВА-10Н.
Снимок сделан зимой 1973
года, в настоящее время
эта машина находится
в финском музее броне-
танкового вооружения
в Пароле (фото из коллек-
ции Esa Muikky).



Уважаемые читатели!

Наши издания вы можете приобрести в редакции по адресу: 127015, г.Москва, ул. Новодмитровская, д.5А, 16 этаж, офис 1601 (проезд до станции метро «Дмитровская»).

Телефон/факс: (495) 787-36-10

Для оптовых покупателей предусмотрена система скидок.

Для получения по почте выпусков «Фронтальной иллюстрации» сделайте денежный перевод в сумме 200 за экземпляр по следующим банковским реквизитам: ООО «Стратегия КМ», ИНН 7720240859, р/с 40702810538130102266, БИК 044525225, к/с 30101810400000000225, Сбербанк России г.Москва Тверское ОСБ 7982.

Для гарантии получения выпусков на бланке денежного перевода в графе «Для письменного сообщения» разборчиво укажите Ф.И.О., точный адрес и названия изданий. Квитанцию о переводе отправьте по адресу: 121096, г.Москва, а/я 373, Коломийцу Максиму Викторовичу.

Наложенным платежом издания не высылаются!

ФРОНТОВАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ FRONTLINE ILLUSTRATION

Периодическое иллюстрированное издание.

Учредитель и издатель: ООО «Стратегия КМ»

Генеральный директор: Максим Коломиец

Руководитель проекта: Нина Соболева

Адрес: 127015, Москва, ул.Новодмитровская, д.5А,
16 этаж, офис 1601

Телефон: (095) 787-36-10

E-mail: magazine@front.ru

Сайт в интернете: www.front2000.ru

Художественный редактор: Евгений Литвинов

Корректор: Раиса Коломиец

Чертежи: Виктор Мальгинов

Цветные рисунки: Сергей Игнатьев

Распространение и маркетинг: Кристина Муллабаева, Петр Степанец

Оригинальная концепция, авторский текст,
иллюстрации: ООО «Стратегия КМ»

Печать: ИПЦ «Апрель»

Подписано в печать 05.05.06. Формат 215х290.

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Тираж 3000 (1-й завод — 1000).

Все права защищены.

Издание не может быть воспроизведено полностью или частично
без письменного разрешения издателя.

При цитировании ссылка обязательна.

All rights reserved.

This publication may not be reproduced in part or in
without prior written permission of the publishers.

Издание зарегистрировано в МПТР России.

Регистрационное свидетельство:

ПИ № 771256, выдано 29 ноября 1999 года.

Уважаемые читатели!

Сообщаем, что со второго полугодия 2006 года вы можете оформить подписку на альманах «Фронтальная иллюстрация».

Наш подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — **80385.**

Следующий выпуск:

№ 2 — 2006 «Танковые асы СССР и Германии 1941–1945 гг.»

Frontline ILLUSTRATION

ПРИГЛАШАЕМ В МАГАЗИН-КЛУБ "ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ"!

Режим работы: с 10.00 до 20.00
без перерывов и выходных.



Для всех любителей авиационной, бронетанковой, железнодорожной, корабельной техники, а также для всех, кто интересуется военной историей мы предлагаем большой выбор моделей-копий и аксессуаров к ним от известных фирм, тематическую и справочную литературу, видеофильмы

У нас более 25.000 наименований товаров!

Магазин является официальным дистрибьютером фирмы RODEN.

RODEN

**Розничная продажа!
Рассылка по почте!
Доставка по Москве
курьером!**

Телефоны/Факс: (095) 933-64-41, (095) 505-40-37
Интернет: <http://www.club-tm.ru>, E-mail: info@club-tm.ru
Также Вы можете получить прайс-лист по почте
Стоимость услуги 100 рублей
Почтовый адрес: 105215 г Москва, а/я 5,
Сумарокову Борису Юрьевичу



Единственный в Москве специализированный модельный магазин с залом самообслуживания где Вы можете внимательно изучить товар до покупки!

Наши консультанты помогут Вам советом в постройке различных моделей, подборе к ним аксессуаров и в выборе литературы



Принимаем на комиссию

Приглашаем к сотрудничеству производителей моделей, представителей фирм, торгующих моделями, издательства и авторов книг

Принимаем к оплате кредитные карты основных платежных систем и переводы в системе Webmoney



Наш адрес: г Москва, метро "Проспект Мира", спорткомплекс "Олимпийский", подъезды 7, 9, 9А, Торговый Центр "Новый Колизей", 3 этаж

Фронтальная иллюстрация №4-20

