



Михаил Барятинский

Бронетранспортеры Гитлера

«Ганомаг» и «Бюссинг-Наг»



Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника В.Петелина

Барятинский М.Б.

Б26 Бронетранспортеры «Ганомэг» и «Бюссинг-Наг» — М.: Коллекция; Яуза; Эксмо, 2010. — 96 с.: ил. Серия «Война и мы. Танковая коллекция».

ISBN 978-5-699-41201-3

«Оружие победы» — это неофициальное звание является самой желанной наградой для любого оружейника, высшим признанием заслуг. В Красной Армии такими символами Победы стали легендарные Т-34, Ил-2, «Катюши». А в Вермахте — кроме общеизвестных «тигров», «мессеров» и «штук», еще и великолепные бронетранспортеры Sd.Kfz.250 и Sd.Kfz.251, больше известные по названию фирм-производителей — «Ганомэг» и «Бюссинг-Наг». Осознавая жизненную необходимость сопровождать на поле боя танки пехотой, разные армии решали этот вопрос по-разному. В РККА с начала 1930-х годов и до конца Второй Мировой применялся танковый десант, располагавшийся непосредственно на броне танка. В III Рейхе, имевшем значительно более мощную автомобильную и тракторную промышленность, пошли иным путем, создав полугусеничные бронетранспортеры, обеспечившие гитлеровцам преимущество в подвижности и защищенности мотопехоты. За годы войны было выпущено более 22 тысяч таких машин 40 различных модификаций, вооруженных не только обычными пулеметами, но и пушками, тяжелыми противотанковыми ружьями, зенитными автоматами и даже реактивными минами. Об их создании, совершенствовании и боевом применении рассказывает новая книга ведущего историка бронетехники.

ББК 63.3

ISBN 978-5-699-41201-3

© М.Барятинский, 2010
© ООО «Издательство «Яуза», 2010
© ООО «Издательство «Коллекция», 2010
© ООО «Издательство «Эксмо», 2010

СОДЕРЖАНИЕ:

«РУССКИЙ ТИП ТАНКА».....	5
ПОЛУГУСЕНИЧНЫЕ ТЯГАЧИ ВЕРМАХТА.....	14
БРОНЕТРАНСПОРТЕРЫ ВЕРМАХТА.....	36
Легкий бронетранспортер Sd.Kfz.250 («Бюссинг-НАГ»).....	39
Средний бронетранспортер Sd.Kfz.251 («Ганомат»).....	60
Колесно-гусеничный бронетранспортер Sd.Kfz.254.....	88
ТРОФЕЙНЫЕ БРОНЕТРАНСПОРТЕРЫ.....	91
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ.....	94
ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ.....	94





Прежде чем начать рассказ о немецких полугусеничных бронетранспортерах необходимо, хотя бы вкратце, ответить на вопрос, что такое вообще эти полугусеничники? Когда и как они появились? Почему в течение нескольких десятилетий их созданием занимался едва ли не весь мир? И почему, наконец, после Второй мировой войны они полностью «сошли со сцены»? Однако, обо всем по порядку.

Есть такая поговорка: «Россия – родина слонов!» Возникла она как здоровая реакция населения СССР на неумеренное прославление советской пропагандой деяний отечественных ученых и изобретателей. При знакомстве с советской научно-популярной литературой возникало ощущение, что все или почти все, что создано человеческой мыслью имело русские корни. Паровоз, автомобиль, трактор, самолет, радио, танк – список можно продолжать почти до бесконечности. «Обрусения» избежали, пожалуй, только порох, однозначно придуманный китайцами, и колесо, претендовать на изобретение которого было бы как-то уж слишком. К сожалению, от советской недалеко ушла и современная российская научно-популярная литература, с постоянством достойным лучшего применения продолжающая рассказывать все те же басни. Самое печальное, что при этом без внимания порой остаются реальные российские приоритеты. Один из них – полугусеничный движитель. И хотя он не является в полном смысле русским изобретением, тем не менее был создан, испытан и впервые нашел применение именно в России.

«РУССКИЙ ТИП ТАНКА»

То, что сейчас называется авторским свидетельством, в дореволюционной России именовалось «Привилегия». В фондах Российского государственного военно-исторического архива хранится пожелтевшая от времени «Привилегия», выданная 31 мая 1914 года «Заведующему Технической частью Собственного Его Императорского Величества гаража французскому гражданину А. А. Кегрессу» на «автомобиль-сани, движущиеся посредством бесконечных ремней с нажимными роликами и снабженные поворотными полозьями на передней оси».

Первый в мире полугусеничный автомобиль Кегресс испытал еще в 1909 году. В течение последующих пяти лет, совершенствуя свой гусеничный движитель и последовательно испытывая его на автомобилях «Лесснер-Мерседес» и «Руссо-Балт», изобретатель добился его полной работоспособности и надежности.

Началась Первая мировая война. В октябре 1915 года Кегресс представил на рассмотрение Технического комитета Главного военно-технического управления (ГВТУ) Русской армии образец, чертеж и описание автомобиля-саней своей конструкции. Реакция была мгновенной: «крайне желательно испытать приспособление Кегресса на автомобилях разных систем, а

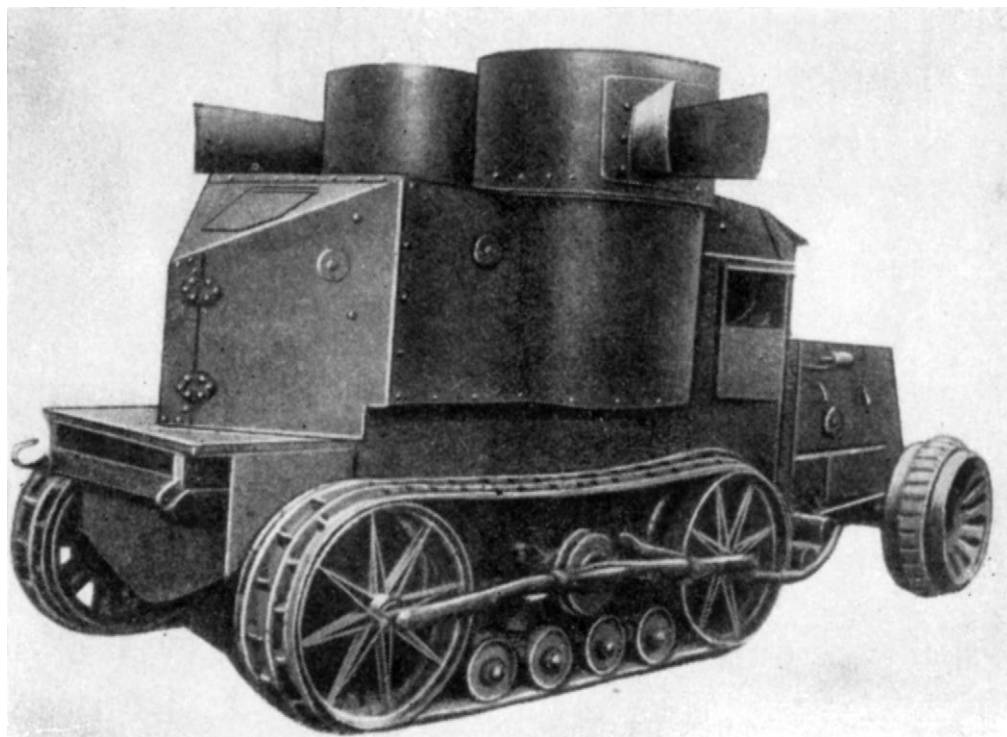
особенно возможность их применения для броневых автомобилей, что может иметь большое значение».

Здесь следует пояснить, что в броневых автомобильных взводах и автомобильных ротах Русской армии к тому времени имелось до сотни броневиков и несколько тысяч грузовых и легковых автомобилей. Использовались они в основном только в хорошую сухую погоду и, главным образом, на дорогах. Относительное исключение составляли только полноприводные грузовики «Джеффери» и «ФВД», которых в войсках было немного. Кроме того, более ста броневых автомобилей как иностранного, так и русского изготовления были признаны непригодными для фронта из-за низкой надежности именно ходовой части.

Русское командование торопилось — весной 1916 года в распоряжение Кегресса передали один из 60 заказанных для Русской армии броневых автомобилей фирмы «Остин», так называемой «второй заготовки», в качестве шасси которого использовался 1,5-тонный грузовик той же фирмы с двигателем мощностью 50 л. с. Первые машины этой серии начали прибывать в Россию зимой 1916 года. В августе Кегресс предъявил первый в мире полугусеничный броневый автомобиль к испытаниям.

Два образца полугусеничной техники первой половины XX века. Русский броневый автомобиль «Остин-Кегресс» в цеху Путиловского завода. Петроград, осень 1919 года (вверху). Немецкий бронетранспортер Sd.Kfz. 251. Восточный фронт, 1944 год (внизу)

**Бронеавтомобиль
«Остин» 2-й серии
с двигателем
Кегресса.
1916 год**



В течение двух месяцев — августа и сентября 1916 года — машина прошла обширную программу испытаний на проходимость в окрестностях Царского Села и Могилева, а затем и на продолжительность работы во время пробега Могилев — Царское Село. Результаты превзошли все ожидания: «...автомобиль... свернул с дороги на целину, переехал придорожную канаву, затем пошел со значительной скоростью по мягкому травянистому грунту, свободно и плавно преодолевая различные неровности. ... Поднялся на Пулковскую гору напрямик по склону, по влажному растительному грунту. При подъеме шофер имел возможность местами ставить вторую скорость. Перегревания мотора замечено не было. Наконец, автомобиль без особых усилий перешел небольшое кочковатое болото, где местами вода сплошь покрывала почву. Никаких поломок замечено не было, за исключением погнутия левых направляющих дуг...».

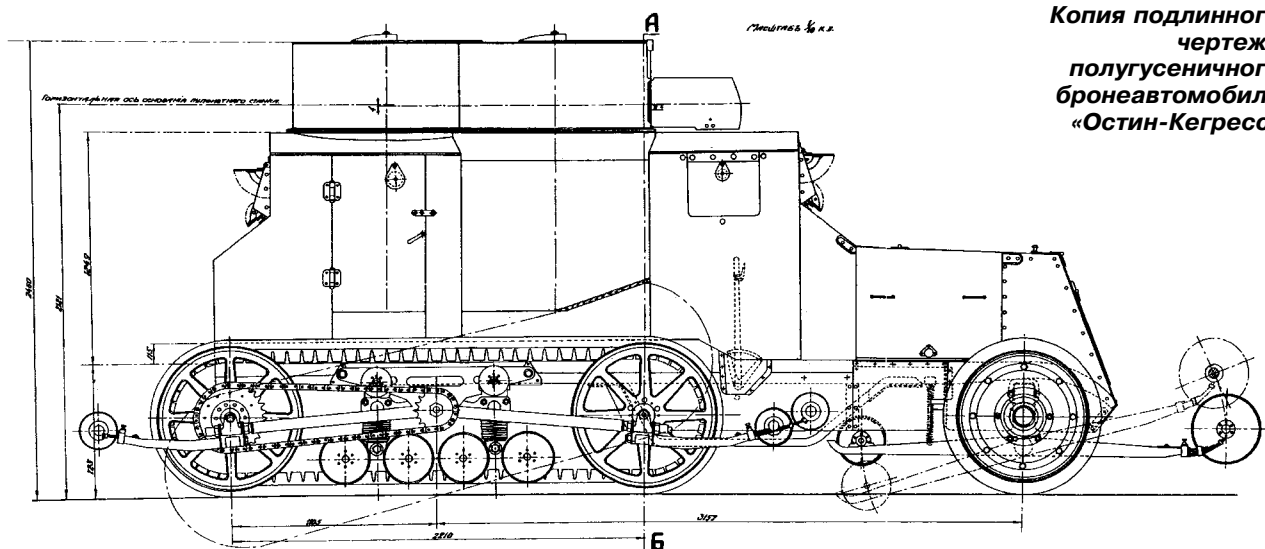
Пробег Могилев — Царское Село имел своей целью испытать «приспособление Кегресса» на выносливость при движении по шоссе, после того как машина прошла 286 верст по бездорожью Могилевской

губернии. Нагруженный по-боевому до полной массы в 332 пуда (5312 кг), бронеавтомобиль преодолел 725 верст за 34 часа 15 мин. при незначительных повреждениях.

Испытательная комиссия с чистой совестью вынесла свое заключение: «потребность Действующей Армии в автомобилях, могущих проходить по бездорожью, крайне велика и спешна, а потому, по мнению Комиссии, следует принять все меры к скорейшему изготовлению приспособлений Кегресса для необходимого количества автомобилей всех типов: броневых, грузовых и легковых».

В октябре 1916 года Технический комитет ГВТУ собрался для обсуждения программы работ прапорщика Кегресса, которая не может не поразить своим размахом. Помимо усовершенствования уже имеющегося двигателя к бронеавтомобилю «Остин», Кегресс планировал его изготовление для 3-тонного грузовика «Паккард» и создание гусеничного прицепа к нему, а также для бронеавтомобиля на шасси «Фиат», бронировка которого предполагалась на Ижорском заводе. Технический комитет расширил программу: в нее с согласия Кегресса был дополнительно

**Копия подлинного
чертежа
полугусеничного
броневедомобиля
«Остин-Кегресс»**



включен пункт о разработке двигателя для шасси «ФВД», бронировкой которого должен был заниматься Путиловский завод. Кроме того, комиссия предложила, помимо грузовых «Паккардов», поставить на полугусеничный ход и 31 бронированный на Обуховском заводе пушечный броневик на шасси той же марки. В перспективе же предлагалось оснастить двигателем Кегресса практически весь автомобильный парк Русской армии!

К сожалению, этим обширным планам не суждено было сбыться. Сказались как бурные политические события 1917 года,

так и задержки с поставками шасси из-за границы. Первые из 150 заказанных шасси «Фиат» и «Остин» начали поступать в Россию лишь с февраля 1917 года. Ижорский завод смог приступить к бронировке «Фиатов» лишь летом, изготовив к октябрю только 16 машин. Одно шасси этой марки было передано Кегрессу для установки его «приспособления». Путиловский же завод приступил к бронировке шасси «Остин» и того позже — в сентябре 1917 года, и первые броневики, широко известные под маркой «Остин-Путиловец» (хотя автору этих строк ни разу не попадалось в истори-



**Броневедомобиль
«Остин-Кегресс»—
«Украинец»—
подбитый в бою
с польскими
войсками. 6-й
автобронеполк
Красной Армии,
март 1920 года**

**Бронеавтомобиль
«Остин-Кегресс»
во время
маневров. 43-й
автобронеотряд
Красной Армии.
Московский
военный округ,
1922 год**



ческих документах такое название), вышли из его цехов уже в 1918 году. Кегресс разработал движитель и к этой машине, но установить не успел — после революции он покинул Россию и вернулся во Францию. Не был им изготовлен и полугусеничный «Фиат».

Во время гражданской войны Ижорский завод, ставший основным производителем броневинов всех типов, как «Фиатов», так и «Остинов», выпустил 12 бронеавтомобилей «Остин-Кегресс», которые активно использовались во вре-

мя отражения наступления Юденича на Петроград и в период советско-польской войны 1920 года.

Для полугусеничного бронеавтомобиля Путиловского завода был полностью позаимствован бронекорпус с вооружением от его колесного собрата. Компоновочная схема расположения двигателя, агрегатов и узлов трансмиссии также сохранилась прежней. Эта машина имела конструктивные особенности, относящиеся к гусеничному движителю и оборудованию переднего моста, которые делали со-

**Королева Мэри
в автомобиле
«Ситроен-
Кегресс»,
предлежащем
штабу 20-й
батареи 9-й
бригады
Королевской
полевой
артиллерии, во
время инспекции
в Олдершоте. 24
мая 1923 года**



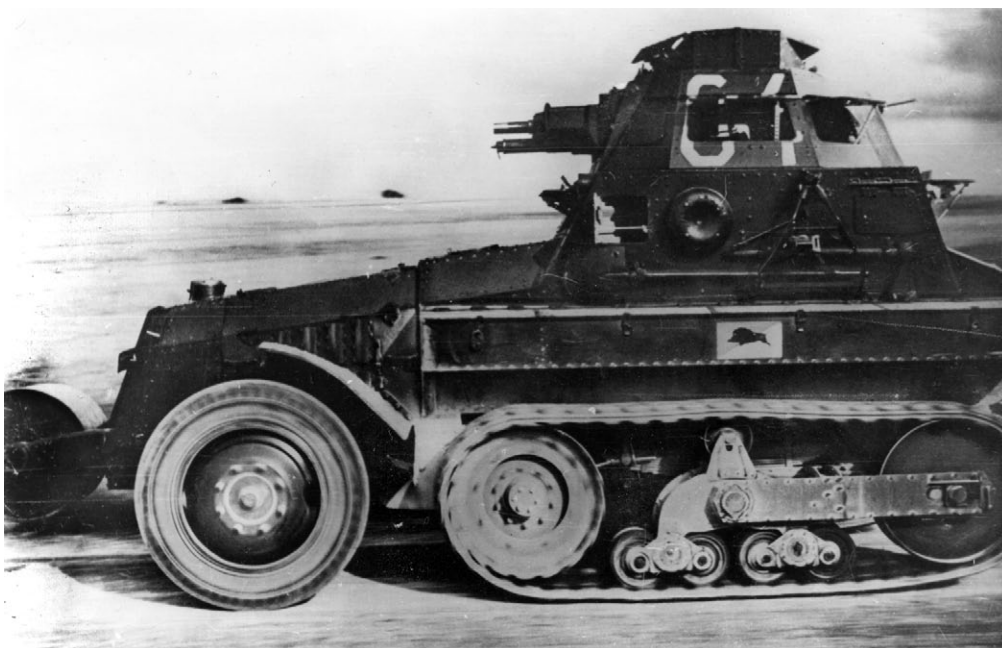


Французский полугусеничный броневеомобиль «Шнейдер-Кегресс» М29. В 1929 – 1930 годах было изготовлено 96 таких машин

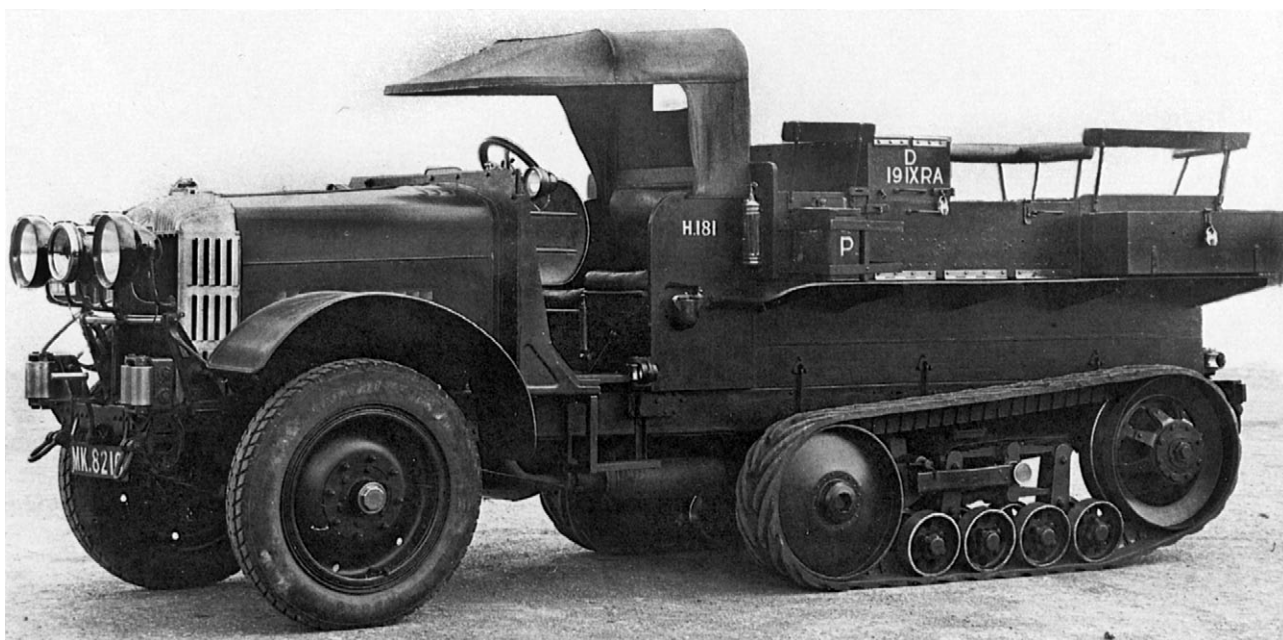
поставимыми параметрами проходимости переднего (колесного) и заднего (гусеничного) мостов.

Гусеничный движитель состоял из следующих элементов: сплошной ленты из прорезиненной ткани с резиновым протектором, четырех сдвоенных опорных и двух поддерживающих катков, ведущего и направляющего колес. Подвеска — балансирующая. Передача тягового усилия к ведущему колесу осуществлялась при помощи цепной передачи. Регулирование

натяжения цепи и ленты производилось с помощью механизмов натяжения винтового типа. В трансмиссии броневеомобиль в качестве механизма поворота гусеничного движителя был сохранен дифференциал базовой машины. К дискам передних колес с обеих сторон крепились дополнительные барабаны, которые не препятствовали качению колес по хорошей дороге: когда же колеса погружались в грунт, они принимали на себя часть нагрузки, уменьшая удельное давление. Для облегчения движения по



Двигатель мощностью 70 л.с. позволял бронемашине М29 развивать по шоссе скорость до 50 км/ч



Полугусеничные артиллерийские тягачи:
вверху—
английский «Кросслей-Кегресс»
(1926 год),
внизу—польский Pz.Inz.222
(1939 год)

пересеченной местности бронеавтомобиль снабжался специальными барабанами, располагавшимися спереди и сзади гусеничного движителя и передних колес.

С уверенностью можно считать, что эта машина стала «венцом» русского периода творческой деятельности талантливого французского инженера. По проходимости и скорости движения она абсолютно превосходила французские и английские танки Первой мировой войны, не слишком уступая им в воору-

жении (добрую половину танков того времени составляли чисто пулеметные машины) и бронировании. Все это дало основание австрийскому майору Фрицу Хейглю — автору популярного в 1930-е годы танкового справочника — обозначить «Остин-Кегресс» как «русский тип танка» или «полутанк».

Вернувшись во Францию, Кегресс продолжил работу по совершенствованию своего движителя и созданию новых образцов полугусеничных машин. Первым

