



«ТИГР»

САМЫЕ
ИЗВЕСТНЫЕ
ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



САУ «Бишоп»



«ШЕРМАН» M4A5



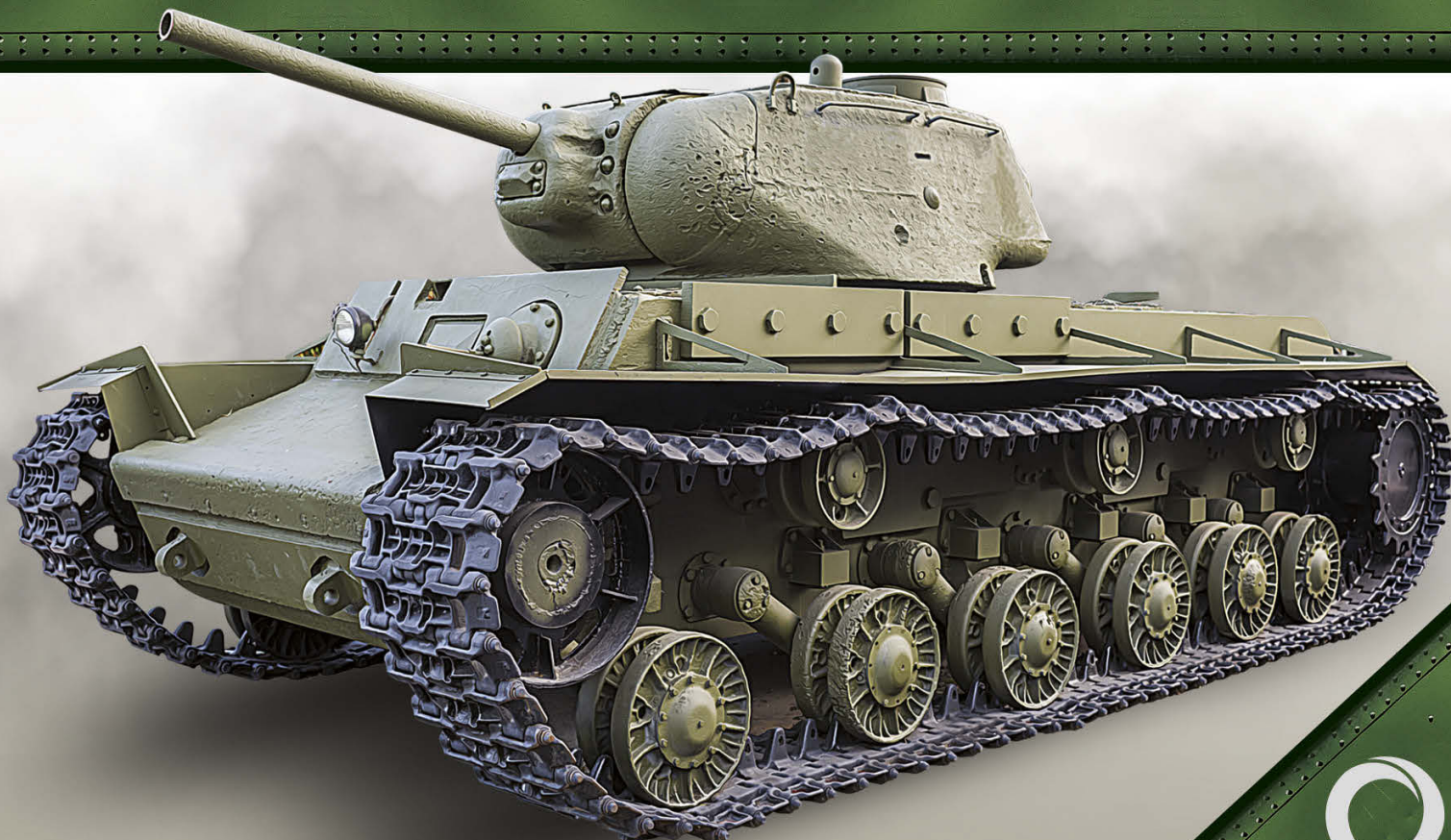
«ТЕРМИНАТОР»



T-34

В.О. Шпаковский

САМЫЕ ИЗВЕСТНЫЕ ТАНКИ МИРА



УДК 623.438.3
ББК 68.513
Ш83

Охраняется Законом РФ «Об авторском праве и смежных правах».
Воспроизведение книги любым способом, в целом или частично,
без разрешения правообладателя будет преследоваться
в судебном порядке

Иллюстрации А.С. Шепса

Шпаковский В.О.

Ш 83 Самые известные танки мира/В.О. Шпаковский. — М.: Издательство АСТ, 2017. — 264 с. —
(Самые известные)

ISBN 978-5-17-099204-1

Боевая мощь танков всегда являлась серьезным преимуществом на полях сражений. Как правило, в танкостроении использовались передовые достижения инженерной мысли. Современные танки отличаются от своих прообразов порой весьма ощутимо. Но каждый этап в развитии этого вида вооружения был важен.

Новая иллюстрированная энциклопедия рассказывает о самых известных танках за всю историю, начиная от предтеч и первых образцов до новейших разработок. Но не только о самых лучших танках вы узнаете на страницах книги. Самые неудачные модели, самые странные и необычные идеи в танкостроении, даже «танки для бедных» и «танки для богатых» представлены в издании. А подробный обзор танковых доктрин XXI в. позволит понять, как будет меняться танк в будущем.

УДК 623.438.3
ББК 68.513

ISBN 978-5-17-099204-1

© Шпаковский В.О., 2017
© ООО «Издательство АСТ», 2017
© Оформление. ООО «Издательство АСТ», 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
ГЛАВА 1. ТАНКИ-ПРЕДТЕЧИ	7
ГЛАВА 2. ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ	13
ГЛАВА 3. САМЫЕ ПЛОХИЕ ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ	37
ГЛАВА 4. ОТ ИДЕИ ДО МОДЕЛИ: ЛЮДИ И ТАНКИ	43
ГЛАВА 5. ОТ ИДЕИ ДО МОДЕЛИ: ЛЮДИ, ТАНКИ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА	59
ГЛАВА 6. ИДЕИ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ	67
ГЛАВА 7. ТАНКИ И «ЗАКОН ПАРЕТО»	77
ГЛАВА 8. СЕКРЕТНЫЕ ТАНКИ МИРА И ВОЙНЫ	83
ГЛАВА 9. ТАНКИ ДЛЯ PR И РЕКЛАМЫ	89
ГЛАВА 10. АМЕРИКАНСКИЕ ТАНКИ — ТРАКТОРЫ	103
ГЛАВА 11. САМЫЙ ЛУЧШИЙ В МИРЕ ТАНК... ..	109
ГЛАВА 12. В ПУСТЫНЕ И В ДЖУНГЛЯХ	117
ГЛАВА 13. ТАНКИ АЛЬТЕРНАТИВНОЙ ИСТОРИИ	133
ГЛАВА 14. ТАНКИ-ПРЕДВИДЕНИЯ	141
ГЛАВА 15. ТАНКОВЫЕ ДОКТРИНЫ XXI В.	159
ГЛАВА 16. ТАНК И ОРИГИНАЛЬНЫЙ ДИЗАЙН	169
ГЛАВА 17. ТАНКИ ПОД... КРЫШЕЙ!	177
ГЛАВА 18. ДОРОЖЕ ЧИСТОГО ЗОЛОТА... ..	181
ГЛАВА 19. ТАНКИ В МУЗЕЯХ	191
ГЛАВА 20. ТАНКИ В КИНО	205
ГЛАВА 21. «НАУЭЛЬ» — ЕЩЕ ОДИН ТАНК «ДЛЯ БЕДНЫХ»	213
ГЛАВА 22. ТАНКИ «ДЛЯ БЕДНЫХ» И ТАНКИ «ДЛЯ БОГАТЫХ»	219
ГЛАВА 23. ЕСТЬ ЛИ ШАНСЫ У БМПТ «ТЕРМИНАТОР»?	231
ГЛАВА 24. «КОЛХОЗНЫЙ» ТЮНИНГ ДЛЯ БТР И ПИКАПОВ	239
ГЛАВА 25. МОЩЬ «АРМАТЫ» ЗАКЛЮЧЕНА В ШЕСТИ ЗОНАХ!	247
ГЛАВА 26. БТР «БУМЕРАНГ»: «ОГОНЬ НА КОЛЕСАХ»	255
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	261

ПРЕДИСЛОВИЕ

И когда наши танки помчатся,
мы с тобою пойдем воевать,
не затем добывали мы счастье,
что б врагу дать его растоптать!

*Песня из кинофильма «Свинарка и пастух»,
30-е гг. XX в.*

Когда 9 мая 2015 года на военном параде в Москве на Красной площади были показаны новейшие российские танки «Армата», равнодушных к этой технике ну просто не осталось. Ведь каждый такой танк — это щит и меч нашей спокойной жизни и залог счастья наших детей. Ну а чисто внешне люди, даже весьма далекие от техники, просто не могли не заметить их совершенного облика, впечатляющей силы и мощи, слитых в нем воедино. Однако любая машина, будь то обычный ингалятор, электрическая хлебопечка или тот же танк, прежде чем воплотиться в металле, появляется в сознании многих людей в виде идеи. У одних идеи связаны с тем, какая маши-

ны была бы желательна бойцам на поле боя. У других — и это как раз обычно те, кто создает ее по указаниям первых, то есть военных, — идеи касаются того, какая броня и какого состава на нем будет стоять, какой двигатель приведет его в движение, какое орудие поместится в башню и так далее. Вот почему «идея» — это всегда интересно, ибо она — квинтэссенция ума или человеческой глупости. А «танковая идея» не менее интересна, чем, скажем, любая другая. И вот как раз о великих танковых идеях в этой книге и рассказывается...

*В.О. Шпаковский, кандидат
исторических наук, доцент*

ГЛАВА 1

ТАНКИ-ПРЕДТЕЧИ

И сказал Каин Авелю, брату своему: пойдем в поле.
И когда они были в поле, восстал Каин на Авеля,
брата своего, и убил его.

Бытие, 4.8

Самое интересное в этой истории — о первом в мире убийстве одного человека другим. А чем Каин убил Авеля, потому что ведь именно это его преступление и положило начало всем войнам на Земле? Причем Авель, как пастух, имел при себе средство для самообороны — пастушеский посох, который земледельцу Каину был ни к чему. Значит, у него было при себе что-то такое, что компенсировало это «преимущество в вооружении». Нож или серп, то есть присущие его занятию орудия труда! А так как он был земледельцем, то, скорее всего, это был именно серп — ведь чем-то же он жал возвращенные злаки? И вот этим-то предметом он и убил своего брата!

Так что даже такая книга, как Библия, учит нас тому, что необходимо нападать на противника по возможности внезапно, врасплох и иметь над ним превосходство в вооружении. Отсюда, кстати, и пошло состязание средств нападения и защиты, противоборство

«меча и щита», примеров которому в истории человечества просто тьмы! Быстроту врага уже в древности пытались парировать доспехом, надев его поверх одежды (или же специально носили под одеждой кольчугу, чтобы защититься от наемных убийц!), и щитом. Копья и стрелы применяли, чтобы нанести урон издали, а мечи, секиры и булавы — вблизи.

Известно, что всякое явление, в том числе и в области техники, проходит в своем развитии пять (да-да, целых пять!) этапов. Первый — зарождение, когда на предмет еще никто серьезно и не смотрит. Второй — это когда явление или предмет уже в достаточной степени известны, но находятся, так сказать, в процессе освоения. Третий этап — новация доминирует и становится обыденностью — «ах, кто же этого не знал!». Четвертый этап — она устаревает, отмирает и заменяется чем-то новым. Пятый — она существует на периферии общественного развития. Вот и в развитии



*Танкетка «Моррис-Мартель»
двухместного типа, мод. 1927 г.*

бронетанковой техники все эти этапы прослеживаются очень наглядно.

Известно, например, что русские воины нередко выходили в поход, так сказать, на «русский лад». То есть одетыми в доспехи, при полном вооружении, и лишь потом, отойдя от своих подальше, всю эту тяжесть с себя снимали и дальше шли налегке, а все свое бранное снаряжение везли на телегах. То есть учитывали роль общественного мнения и то, что мы сегодня называем словом PR. Вот только никакого воина в латах и на коне верхом записывать в предшественники танка нельзя, ну разве что — да и то с большой натяжкой, в предшественники одноместной танкетки «Моррис-Мартель» образца 1925 г.!

И вот, исходя из этой точки зрения, можно ли считать, что боевые колесницы древних эпох, будь то колесницы древних египтян, ассирийцев, китайцев и народов «Степного коридора» — это предтечи современных танков? Скорее всего, нельзя, и вот почему. Даже в тех случаях, когда лошади у этих колесниц имели защитные попоны, защита воинов на этих колесницах оставалась индивидуальной, а не групповой!

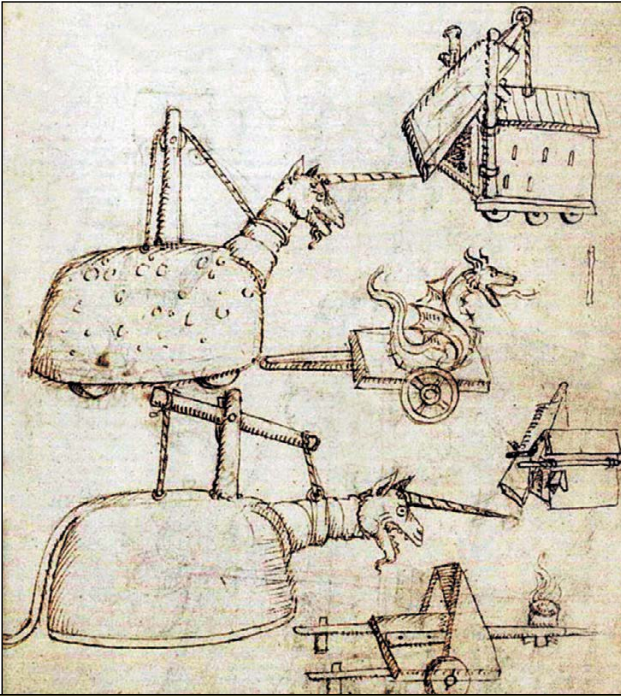
Боевой слон — это «танк древности»: да или нет? И опять та же проблема: слон в броне, а вот его «экипаж» чаще всего располагался открыто, хотя известны описания «окованных башен» на спинах боевых слонов. То есть это, скорее всего, все-таки БТР и вдобавок еще и БТР без крыши. Ведь и коллективного оружия у воинов на слонах тоже не было. Они вооружались копьями, металлическими дисками, мушкетами (в армии у Аурангзеба), луками, но не могли себе позволить даже маленькую пушечку, поскольку слоны боялись громких звуков.

Существует точка зрения, что предыстория танка начинается в XIV веке, поскольку до нас дошли чертежи инженера из Сиенны по имени Мариано до Джакопо (он же Мариано Таккола) с изображением странной конструкции



*Боевой слон Великих Моголов
из Британского музея оружия в Лидсе*

ТАНКИ-ПРЕДТЕЧИ



«Проект» Мариано до Джакопо

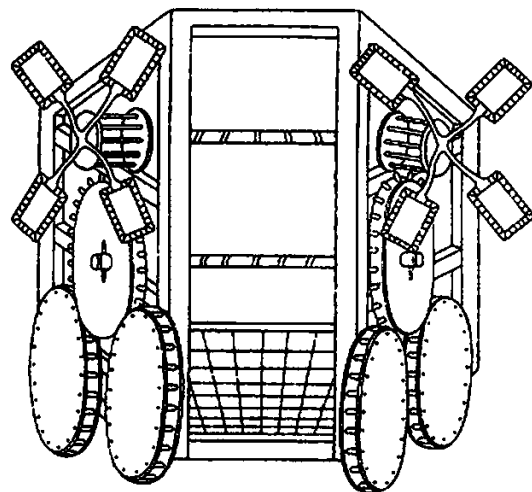
под названием «Боевой единорог». Устройство представляло собой нечто вроде купола, укрывавшего небольшую группу воинов, а вот нести они его должны были на себе. Коллективным оружием являлся рог этого чудища, предназначенного для тарана неприятельских войск, но вот какими на нем были средства наблюдения — неизвестно.

Как это видно из изображения его машины на рисунке, один вариант имел колеса, а вот другой как раз и носили на себе «бойцы». И рог можно было поднимать и опускать. Наверное, это было предусмотрено для безопасности.

В 1456 году в шотландской армии вроде бы появились деревянные боевые колесницы, приводимые в движение парой лошадей, находившихся у них внутри. Но... тут возникала проблема с дорогами. И понятно, что мощность живого двигателя была также недостаточной и изобретатели это понимали. Можно бы-

ло попробовать использовать ветер. И неудивительно, что идея ветряного двигателя была положена в основу сразу нескольких проектов боевых машин. В 1472 году один такой проект предложил итальянец Вальтурио, а вот Симон Стевин (Нидерланды) не мудрствуя лукаво, придумал поставить на колеса небольшой парусный корабль (1599 г.). Надо сказать, что проект Вальтурио получился интереснее: по бокам своей повозки он предложил устроить крылья, подобные мельничным. Ветер должен был их вращать, и они через зубчатые колеса приводили бы его повозку в движение. Надо ли говорить, что будь такая машина построена, она бы, вне всякого сомнения, произвела бы на современников потрясающее впечатление, но вот как бы она разъезжала по неровному полю боя — это вопрос.

Ну и кому неизвестно, что над созданием боевой повозки работал (1500 г.) великий итальянский художник, ученый и инженер Леонардо да Винчи. «Также устрою я, — писал он, — кры-



«Аэромобиль» Вальтурио

тые повозки, безопасные и неприступные, для которых, когда врежутся со своей артиллерией в ряды неприятеля, нет такого множества войска, коего они не сломили бы. А за ними невредимо и беспрепятственно сможет следовать пехота». Этот текст стал хрестоматийным, однако вот что интересно: когда по сохранившимся чертежам эту машину начали делать, выяснилось, что там не хватает одного зубчатого колеса и без него она не поедет. То есть это либо специально Леонардо так сделал, либо чего-то просто недорассчитал. Также Леонардо да Винчи разрабатывал проекты деревянных конных устройств, вооруженных вращавшимися серпами. В некоторых лошадь находилась впереди, в некоторых — сзади, но это, понятно, никак не танки.

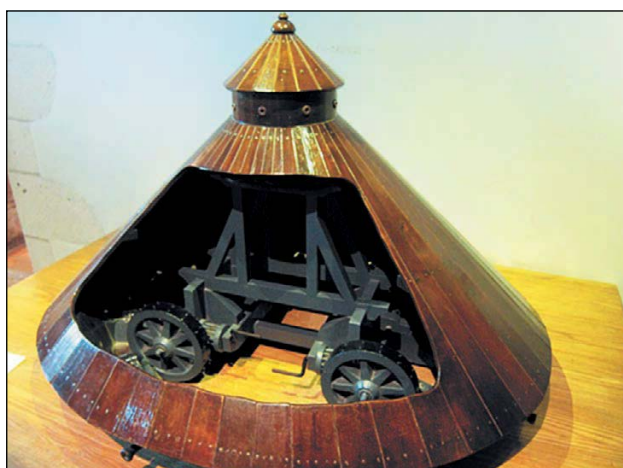
Существует любопытная гипотеза, высказанная уже в наши дни, что «танк» Леонардо на самом деле потому и имел мускульный привод, что не был рассчитан на движение по полю боя, а должен был играть роль мобильной башни на стенах крепости. Стена в

этом случае играла роль «шоссе», по которому, направляемая парапетами, она должна была кататься туда-сюда и приходить на помощь атакованному участку. Однако у самого Леонардо об этом ничего не сказано...

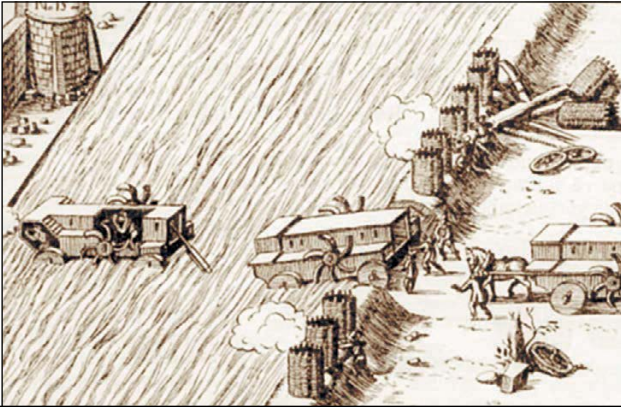
В 1558 году Холыпуэр (Германия) предложил проект подвижной крепости, вооруженной артиллерией, названный им «гуляй-город». Однако ничего нового, по сути, его проект не содержал, так как похожими были и наши русские «гуляй-города» и гуситские «вагенбурги». Последние, правда, в полевом сражении участвовать могли только лишь в качестве стационарного укрепления (это вроде как танковая башня, снятая с шасси и зарытая в землю в качестве долговременной огневой точки), но зато могли перемещаться с места на место и имели коллективное оружие и коллективные средства защиты.

В 1588 году итальянец Августино Рамелли пошел дальше всех — предложил защищенную и вооруженную пушками повозку, которая могла переплывать заполненные водой крепостные рвы. Для передвижения по воде она оборудовалась гребными колесами по обеим сторонам корпуса — удивительное инженерное решение для того времени. Вот только кто бы эти колеса вращал...

Наверное, потом были и другие предложения, пока, наконец, свой «танк» Екатерине Второй не предложил сам Вольтер. В августе 1769 года между ним и российской правительницей завязалась, так сказать, «творческая переписка», из содержания которой можно сделать вывод, что Вольтер, считая, что поскольку в предстоящей России войне с Турцией русским войскам придется действовать на равнинах, то есть смысл вооружить их усовершенствован-



Танк Леонардо — современная реконструкция на основе дошедших до нас рисунков великого мастера



Боевая плавающая повозка Августино Рамелли (со старинной гравюры. Италия, 1588 г.)

ным типом боевых колесниц! Он даже отправил ей чертежи своих машин, и та вроде бы дала указание их построить. А вот что было дальше, об этом история умалчивает, и сведений о действии «танков» Вольтера в боях нет. Нет о них и сведений в последующих письмах Екатерины к Вольтеру.

Между прочим, военный инженер Никола Жозеф Кюньо (1725—1804) в 1771 г. построил целых три паровых автомобиля, один из которых предназначался для перевозки пушек. Вольтер, возможно, знал об испытаниях этих машин в Париже. И достаточно было бы объединить эти два изобретения Вольтера и Кюньо, чтобы получилось хотя бы что-то отдаленно похожее на танк. Но этого так и не произошло.

А вот японцы после революции Мейдзи создали свой собственный «механизм», считающийся прообразом танка, хотя и по-прежнему на конной тяге. Это была бронированная башня с амбразурами, которая могла сниматься с ходовой части и использоваться в качестве ДОТа. Однако вести огонь через амбразуры можно было и на ходу. Так что тут есть броня (коллективная защи-

та), хотя вот оружие все также индивидуальное. Так что и это никакой не танк!

Таким образом, вполне можно считать, что непосредственными предтечами всех современных танков явилась именно эта примитивная «боевая повозка», потому что даже созданные в то же время паровые трактора предназначались отнюдь не для войны, а для сугубо мирной работы. Английский безрельсовый бронепоезд, на котором в Южной Африке в годы Англо-бурской войны 1899—1902 гг. возили солдат в глубь материка в общем-то тоже не танк, а лишь слегка вооруженное транспортное средство. Броневи́к Симмса — это не танк потому, что у него отсутствовали гусеницы. Ну а проект танка В.Д. Менделеева 1911 года — работа сродни проекту Леонардо — есть над чем поудивляться, но пытаться воплотить его в жизнь можно было только от больного ума! Ведь вес его предполагался на уровне 180 тонн, и... как его перевозить к месту боя? Как менять колеса с гусеничного на железнодорожный ход? Какие мосты смогли бы его выдержать?

Ну а что было дальше, сегодня в общем-то известно всем очень хорошо. Ни один из тогдашних проектов танков не был воспроизведен в металле, хотя тому же Гюнтеру Бурштыню в 1911 году военные, например, предложили попытаться счастья у частных производителей, среди которых (и это тоже понятно!) она тоже никого не заинтересовала!

Между тем еще в конце XIX в. в Германии были изготовлены установки Fahrpanzer («подвижная броня»), или «коробки для пилуль». Так их называли на своем армейском жаргоне солдаты, причем на вооружение германской ар-



*«Танк Бурштыня» — современный
новодел из Венского военного музея*

мии они были приняты еще в 1894 году! Предназначались они для мобильной обороны на фронте, куда доставлялись все на том же «тележном ходу». Внешне они имели вид цилиндра со стенками и куполом, сделанными из броневой стали. На дне каждой такой «коробки» были небольшие колеса, с помощью которых башню скатывали на землю и устанавливали на рельсы, ведущие в заранее подготовленное бетонное укрепление в форме буквы «U». Там они и должны были находиться, причем на поверхности был виден только сам броневой купол с орудием, а вся цилиндрическая часть закрывалась землей и бетоном!

Вооружали их изначально 53-мм пушками Грюзона, которые имели снарядами весом 1,75 кг с начальной скоростью 495 м/сек и могли давать до 30 выстрелов в минуту! Угол наклона ствола был равен 5°, подъема — 10°, что было вполне достаточно для стрельбы по неприятельской пехоте в упор! Что и говорить, придумано было очень здорово. Ведь вместо того, чтобы устанавливать такие бронекупола по всему фронту,

немцы строили для них всего лишь бетонные «гнезда», и только когда в том была нужда, вооружали их при помощи этих «пилюльных коробок», создавая видимость (и не только видимость) надежно укрепленной оборонительной линии!

Называли их также «бронекаретками майора Шумана», по имени одного из их создателей. Позднее они выпускались с орудиями разных фирм и калибров от 37 до 65-мм, а впервые собственно в Германии были использованы в боях под Ипром 31 июля и 16 августа 1917 года в качестве мобильного средства противотанковой обороны.

Однако, если внимательно присмотреться этим «пилюльным коробкам», то... нетрудно увидеть, что ведь это не что иное, как целая четверть настоящего танка! Достаточно водрузить такую башню на шасси трактора «Холт», поставить спереди отделение управления, а мотор расположить сзади, как перед нами окажется готовый танк. Причем 5° наклона ствола пушки для него было бы вполне достаточно, потому что такой же наклон имел даже наш знаменитый Т-34, и этого ему, по мнению военных, было вполне достаточно! Но немцы до такого танка, к счастью, не додумались, и... расплатились за это сокрушительным поражением в Первой мировой войне!

Таким образом, хотя все составные части будущего танка и появились задолго до его «рождения», мы просто не можем сегодня назвать конкретную машину, ставшую своего рода «предтечей» для танка Первой мировой войны. Ближе всего к ней был вроде бы проект Гюнтера Бурштыня, однако и он представлял собой всего лишь интересную идею и... не более!

ГЛАВА 2

ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

Приготовьтесь к войне,
Возбудите храбрых;
пусть выступят,
поднимутся все ратоборцы.
Перекуйте орала на мечи
И серпы ваши — на копья;
Слабый пусть говорит: «я силен».
Иоиль 3,9-10

То, что войны — это «локомотивы истории» сегодня не надо никому доказывать. Едва начавшись, война сразу меняет приоритеты в обществе, армия становится важнейшим социальным институтом, причем победы ради люди готовы на все, в том числе и на создание таких диковинных орудий уничтожения, о которых в мирное время им стыдно было бы даже и подумать. Вот так наряду с огнеметами и химическим оружием в годы Первой мировой войны и появился первый танк, ставший воплощенным результатом торжества «Великой танковой идеи». Вот только появился он совсем не так, как об этом обычно рассказывается в научно-популярной, да в общем-то и научной литературе.

Дело в том, что самый первый, сделанный в металле «танк», цель создания которого заключалась в том, чтобы рвать колючую проволоку противника и прокладывать дорогу пехоте, на танк не был похож совершенно! А построено

это «устройство» было во Франции и называлось «машина Буаро». Изготовлена она была в двух вариантах, по праву заслуживших название самых странных боевых машин своего времени. Дело в том, что в то время французским солдатам в бою мешала не столько заметность их красных штанов и синих мундиров и даже германские пулеметы, сколько опутывавшие поля сражений заграждения из колючей проволоки!

Разрезать ножницами их было долго, хлопотно и опасно. Поэтому были придуманы специальные «подрывные» гранаты, для того чтобы эту проволоку перебивать! Но все это были полумеры, поэтому требовалось радикальное средство, способное проложить среди проволочных заграждений широкую дорогу для пехоты, и вот эту-то задачу и попытался решить инженер М.Буаро.

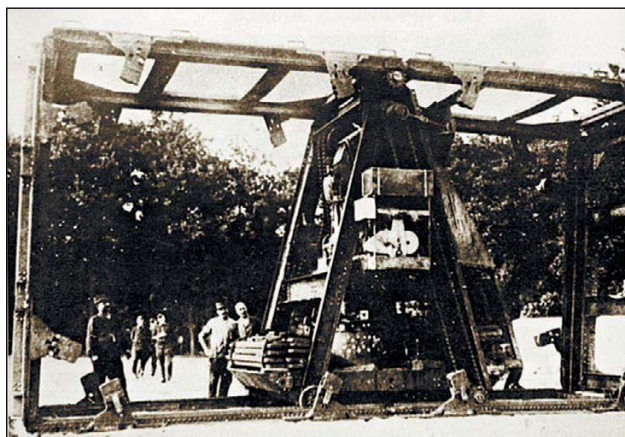
Его первая машина, испытывавшаяся в декабре 1914 года, а затем в 1915 году, представляла собой восьмиметровую

раму из шести опорных плит, соединенных между собой при помощи шарниров. Внутри рамы находилась пирамидальная конструкция, в которой был установлен мотор мощностью 80 л.с. и также места для двух членов экипажа. Получалась, что эта пирамида благодаря наличию на ней колес медленно перекатывалась по опорным плитам, а те, словно огромные траки, «мостили» перед ней дорогу. Вес в 30 тонн и впечатляющие размеры позволяли этой «машине» в принципе проложить себе дорогу через любые проволочные заграждения, вот только скорость ее была всего 3 км/ч! Кроме того, ею было практически невозможно управлять. Да и размеры были таковы, что она представляла собой очень хорошую цель для артиллерии, вот почему от нее и отказались сразу после испытаний.

Вторая версия была более компактной, имела бронированный корпус и могла преодолевать окопы в 6 футов шириной. Однако скорость ее оказалась даже меньше, чем у первой — всего лишь 1 км/ч, а радиус поворота был равен 100 метрам, что, согласитесь, для боевой машины было совершенно не-

приемлемо. Предполагалось установить в ее дверцах, расположенных по бортам, два пулемета, тем более что экипаж ее конструктор увеличил до 3 человек. Однако даже и в таком виде она, что называется, «не пошла»!

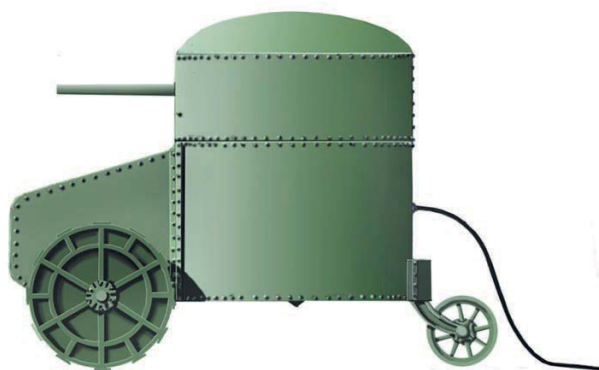
Узнав о провале испытаний «машин Буаро», другой француз — инженер Д.Л. Брето предложил свой вариант преодоления проволочных заграждений, а именно — особый механический резак в виде вертикальной пилы с механическим приводом. Изготовить образец устройства взялась фирма «Прето», по имени которой его устройство и получило название «Бретон-Прето», а смонтировали его на шасси 5-тонного колесного трактора, который был бронирован и вооружен пулеметом «Гочкис» в небольшой башне. С 22 августа 1915 года начались ее испытания, причем заказано таких «тракторов» было 10 штук. В сентябре решили установить его приспособление на броневомобиль «Рено» М.1915, у которого в этом случае пулеметная башня должна была сниматься. Затем в качестве шасси был выбран американский гусеничный трактор «Джеффри Квад», использовавшийся во французской армии для буксировки тяжелых орудий, но на испытаниях он застрял в окопе, так что оттуда его едва извлекли. За этой конструкцией последовал трактор «Бэби Холт», одетый в корпус из специальной котельной стали и поступивший на испытания в декабре 1915 года. Резак Брето на этой стадии на него не устанавливался, хотя такая схема и прорабатывалась в чертежах. Полностью бронированный «Бэби Холт» должен был иметь два пулемета «Гочкис» — один на носу справа по курсу, другой в башне наверху. Машина в этом виде построе-



«Машина Буаро»

ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

«Танк» Обрио и Габэ



на не была, однако опыт ее разработки в определенной мере проявил себя в дизайне более позднего танка «Шнейдер» СА.1.

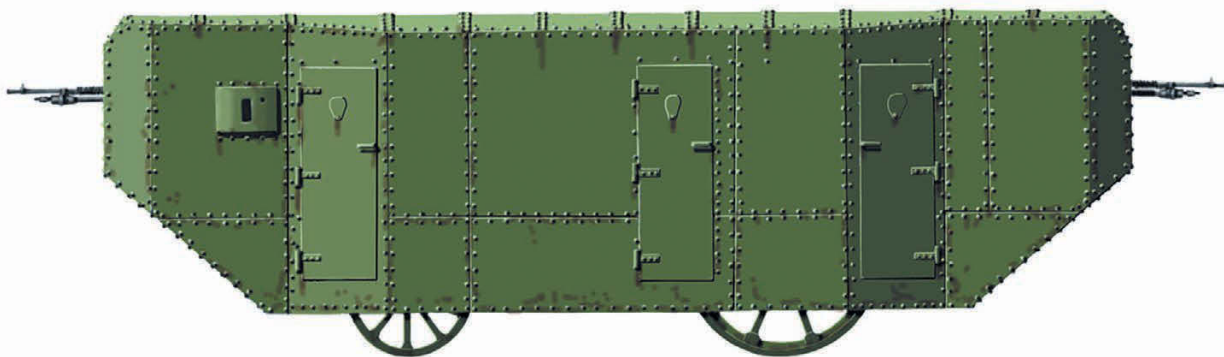
Германские конструкторы так и не догадались моторизовать свою бронированную «коробку из-под пилюль», а вот два французских инженера Габэ и Обрио, по сути дела, сделали эту работу за них, причем в том же 1915 году. На базе сельскохозяйственного трактора «Фильтц» они построили довольно странную боевую машину, имевшую вид бронебашни с расположенным спереди моторным отсеком и двумя ведущими колесами большого диаметра, как у сельскохозяйственного трактора. Вооружена она была 37-мм скорострельным орудием, а экипаж машины состо-

ял из двух человек: водителя и командира, выполнявшего одновременно и функции стрелка. Самым необычным в ее конструкции помимо внешнего вида была двигательная установка, состоявшая из электромотора, получавшего питание по кабелю! Да-да, внутри у этого «танка» не было ни аккумуляторов, ни генератора тока — зато при движении он тянул за собой кабель, сматывавшийся со специальной катушки. А уже к ней был подсоединен мобильный либо стационарный электрогенератор! Понятно, что боевая машина, волочившая за собой «хвост» из кабеля, для нужд армии была непригодна. И тогда оба конструктора разработали более совершенный вариант с бензиново-электрической двигательной установкой на гусеничном ходу. Длина машины третьего варианта составляла 6 м, ширина — 2,50, высота — 2, при боевом весе 8—10 т. В августе 1915 года конструкторам было заказано 10 таких машин.

Однако двигатель мощностью всего лишь 45 л.с. был для такого «танка» явно слабоват. Поэтому заявленной скорости эта машина так и не развила, да и проходимость из-за своих тракторных колес она тоже не отличалась.

Еще раньше, а именно в марте 1915 года, инженер П. Фрот из компании

Боевая машина П. Фрота





Английский танк Mk.I с собственным именем «Айрон Дюк»

«Северный канал» предложил построить полностью симметричную колесную боевую машину — своего рода «тяни-толкай» весом 10 тонн с двумя постами управления, чтобы она могла бы двигаться на поле боя вперед-назад, не разворачиваясь. Двигатель мощностью 20 л.с. помещался в центре корпуса. Экипаж должен был состоять из 9 человек, включая четырех стрелков из пулеметов и трех их помощников. Скорость машины составляла 3—5 км/ч, но вот по пересеченной местности она фактически не могла передвигаться.

Ну а теперь давайте перенесемся на землю Туманного Альбиона, в Англию, и посмотрим какие необычные танки —

предки более поздних серийных машин предлагались конструкторами там. И окажется, что появлению первого английского танка «Марка I» предшествовало немало наивных, но тем не менее вполне серьезно представлявшихся проектов, тогда как другие (и подчас весьма глупые!) разрабатывались даже тогда, когда первые танки уже активно сражались!

Так, например, капитан Муррей Суэтер предложил танк всего лишь на одной гусенице, но зато состоявший сразу из двух «тележек», расположенных друг за другом тандемом. Тележки могли смещаться относительно друг друга, и таким образом машина могла поворачи-

ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

чивать. При этом на каждой из них должен был размещаться свой собственный двигатель «Роллс-Ройс» мощностью 46 л.с. Тележки объединялись общей рамой-платформой, на которой должна была располагаться бронебашня, вооруженная 114-мм орудием. Длина «танка» предполагалась около 10 м, а его боевой вес порядка 25 тонн.

Проект колесной машины представил и капитан Королевской военноморской авиационной службы Томас Хеттерингтон. Имея броневую защиту толщиной 80 мм, она должна была иметь три колеса: два спереди, диаметром 12 метров — ведущие и одно заднее — рулевое. На бронеплатформе предполагалось разместить три башни, с двумя 102-мм орудиями в каждой. Сразу два дизельных двигателя должны были обеспечить машине движение со скоростью 8—12 км/ч.

Казалось, что для технически продвинутых англичан, имевших мощную военную промышленность, построить такую машину особого труда бы не составило. Однако, когда проект рассмотрели, выяснилось, что ее масса может достигнуть 1000 тонн, а, кроме того, гигант высотой 14, длиной 30 и шириной 24 метра был бы хорошей мишенью для германской артиллерии. Тем не менее англичане построили ее уменьшенный макет в дереве и уже по нему приняли решение все работы над «крейсером» Хеттерингтона прекратить, что и было сделано в июне 1915 года.

Четырехколесную боевую машину с паровым двигателем, причем тоже составную, предложили Уильям Фостер — глава компании «Уильям Фостер и К°» — и Уильям Триттон. Однако получилась она какой-то очень уж узкой и потому на поле боя была бы явно неус-

тойчива, поскольку оно все изрыто воронками от снарядов. Узкая машина могла легко опрокинуться набок, а раз так, то и делать ей там было совершенно нечего.

В то же время уже в июле 1915 года инженер-полковник Эвелен Белл Кромптон представил проект тоже составного, но уже четырехгусеничного танка, с вооружением в четырех башнях, располагавшихся на обоих его корпусах одна за другой, словно башни на боевом корабле! Машина по проекту получила обозначение Mk.III (два первых до этого были забракованы), но хотя она и оказалась лучше, чем предыдущие проекты, рекомендовать ее к постройке «Комитет сухопутных кораблей», созданный заботами Уинстона Черчилля, все-таки не стал, посчитав ее слишком громоздкой и сложной!

Не прошли и проекты конструктора Роберта Френсиса Макфая — талантливого канадского инженера, обладавшего, однако, сварливым и неуживчивым характером. Интересно, что уже самый первый его проект предусматривал гребной винт, что позволяет говорить о



Танк Mk.I грузится на платформу для отправки на фронт. Для маскировки на нем сделана надпись на русском языке

том, что она им задумывалась как амфибийная! Имеется он также и на другом его проекте. Причем предполагалось его поднимать и опускать, чтобы предохранить от поломок при ударах о землю. Интересно, что главной особенностью двух последних его машин было трехопорное гусеничное шасси.

При этом передняя гусеница должна была играть роль рулевого устройства, т.е. поворачиваться в разные стороны, а также изменять свое положение относительно корпуса в вертикальной плоскости. Конструктор предусмотрел спереди и специальный резак для колючей проволоки, и откидывающийся кверху «нос» из броневых листов для защиты этой рулевой гусеницы и ее ведущего колеса.

Второй его проект представлял собой танк на четырех гусеницах, однако две передние из них были расположены одна за другой. Высоко расположенная передняя гусеница должна была при этом облегчать преодоление вертикальных препятствий, а все остальные обеспечивать относительно невысокое давление тяжелой машины на грунт.

Соответственно вооружение на ней могло устанавливаться как в самом корпусе, так и в двух спонсонах по обеим сторонам от него. Но проект показался военным слишком уж изощренным, так

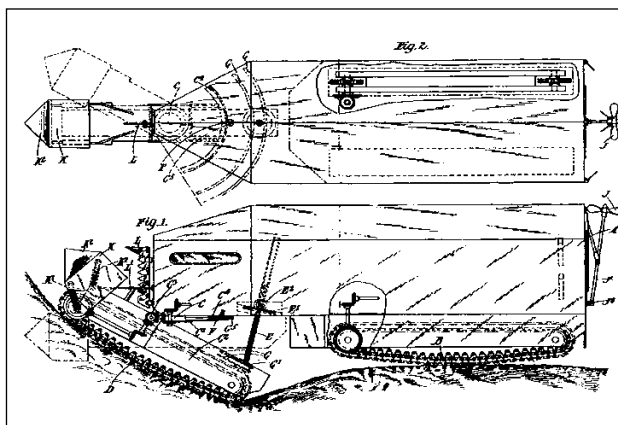


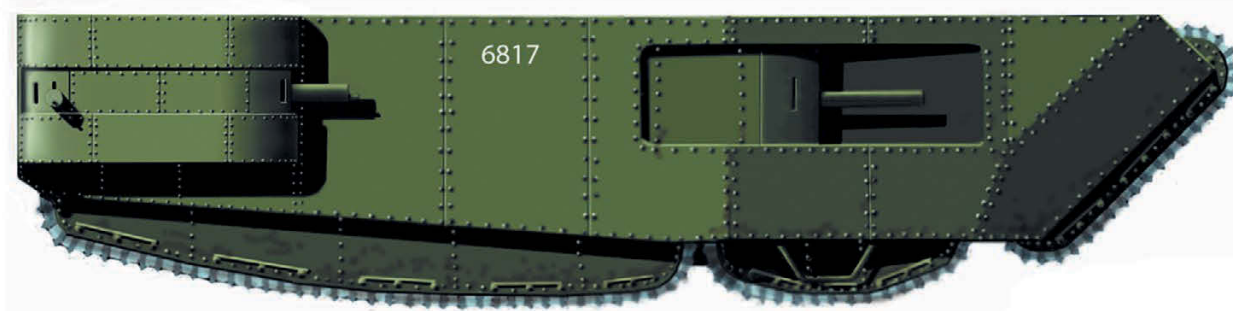
Схема амфибийного танка Макфая

что в итоге от него тоже отказались. Хотя интересная бы могла получиться машина, во всяком случае, наверное, не хуже, чем серийный английский танк Mk.I, да и все остальные танки из этой же серии.

Теперь стоит заметить, что, несмотря на успехи первых английских танков, работы по их усовершенствованию продолжались всю войну, а в основу многих новых разработок почему-то легла идея о тождественности «сухопутного флота» морскому!

Так, на море флотилии кораблей всегда управлялись с корабля-флагмана — обычно самого вооруженного, защищенного и потому тяжелого корабля. Вот почему в задании на образец танка «Лидер флотилии» отмечалось, что он

Танк Макфая №2



ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

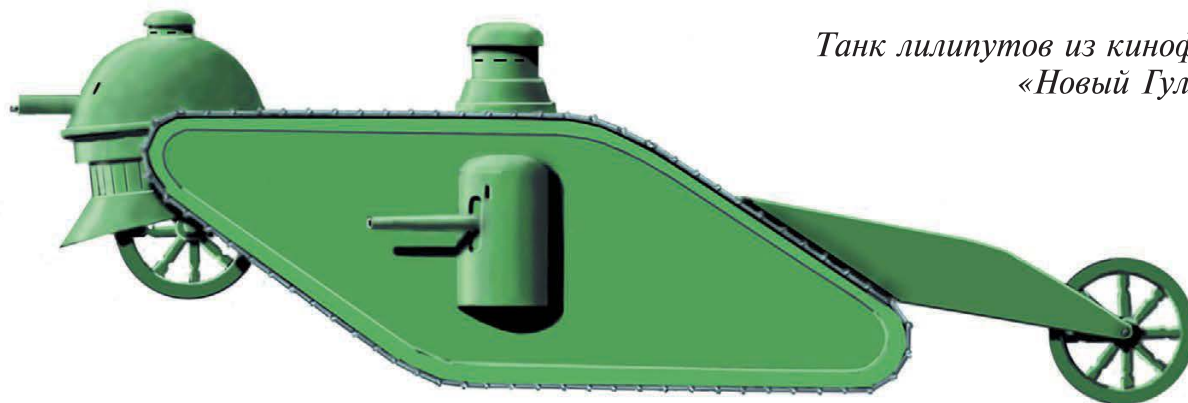
должен выдерживать попадания снарядов германских полевых орудий без вреда для себя, иметь два 57-мм орудия и скорость 6 миль в час, т.е. двигаться несколько быстрее, чем серийные танки Mk.I. Кроме того, его главной особенностью должна была стать значительная длина, чтобы форсировать окопы и рвы любой мыслимой ширины, а по высоте он не должен был превышать уже имеющиеся танки, чтобы не затруднять перевозку по железной дороге.

Здесь надо сделать некоторое отступление и отметить, что самые необычные танки ромбической формы были созданы отнюдь не творческим гением англичан, а... благодаря фантазии советских мультипликаторов, снявших в 1935 году мультипликационный фильм «Новый Гулливер», с успехом демонстрировавшийся не только у нас, но также и за границей! Выглядят они там очень натурально и имеют вполне продуманную конструкцию: башня сверху и наклонена немного вперед, чтобы было удобнее обстреливать окопы, а два пушечных спонсона по бокам выступают за габариты танка совсем незначительно.

Но самое забавное, что впоследствии практически точно такой же танк, причем на «самодельном» шасси, все-таки был построен для съемок в кинофильме

«Индиана Джонс и последний крестовый поход», где он находится в распоряжении «нехороших» немцев, преследующих Индиану Джонса. У этого танка тоже три пушки, одна в верхней башне и две по обеим сторонам корпуса в спонсонах. Благодаря такому расположению этот танк, будь он построен на самом деле, мог бы обстреливать цели и вблизи, и вдали, но... почему-то сами англичане по этому пути не пошли! Танк выглядит совсем как настоящий, и это именно благодаря ему была снята самая знаменитая сцена фильма, в которой Инди гонится за этим танком. Причем по ее мотивам компания Hasbro выпустила даже игрушечные фигурки главного героя, танка и лошади!

Кто бы мог подумать: первоначально погони за танком в сценарии не было вообще! Но потом Джордж Лукас решил снять в фильме огромный танк времен Первой мировой войны. Продюсер и режиссер долго ломали голову над тем, как воплотить в жизнь эту идею: осмотрели множество танков в разных музеях мира и, наконец, построили две одинаковые машины самостоятельно. Первый танк был на ходу, то есть имел и двигатель, и трансмиссию, и его снимали на общих планах. Второй двигателя не имел (его тянул грузовик с платформой), и на нем сни-



*Танк лилипутов из кинофильма
«Новый Гулливер»*



«Немецкий» танк из кинофильма «Индиана Джонс и последний крестовый поход»

мали крупные планы с Харрисоном Фордом, Шоном Коннери и эпизоды драки на танке. По замыслу создателей фильма, отец Инди находился в танке, и Джонс должен был спасти его и остановить эту махину. Многие трюки в этой сцене актер выполнял сам, лишь изредка позволяя немного поработать каскадеру. Дублером Харрисона Форда в картине был известный каскадер Вик Армстронг: он занимался всеми трюками в фильме, наиболее опасным из которых стал четырнадцатифутовый прыжок Индианы со спины скачущей лошади на движущийся танк. От исполнения этого трюка актер, конечно, отказался, зато выполнил многие другие. По словам самого каскадера, единственным способом отговорить Харрисона от участия в опасном трюке было соврать ему, что если все будет выполнять актер, то дублер останется без работы и, соответственно, без денег. Только тогда Форд нехотя уступал свое место каскадеру.

Естественно, что в реальности подобная машина никогда не существовала, однако формой корпуса этот новодел больше всего походил на танк Mk.VIII, созданный в самом конце Первой мировой войны. Ну а сейчас

остатки этого танка находятся в театре Индианы Джонса в штате Флориде, что в парке «Мир Уолтера Диснея».

Успех ромбических английских танков повлиял и на французских военных и инженеров, и они захотели иметь такой танк у себя. Было решено, что сконструирует его фирма «Сен-Шамон» для замены предыдущего, не слишком удавшегося ей образца. При этом, судя по проекту, данный образец у французов получился явно лучше, чем у их британских коллег. Так, его главным оружием являлась 75-мм длинноствольная пушка (напомним, что танки англичан вооружались парой 57-мм пушек, располагавшихся по бортам корпуса) в передней стенке корпуса между гусениц. Водитель же танка должен был сидеть высоко над ней в овальной башне с крестообразно прорезанными смотровыми щелями.

В каждом из выступов по бортам корпуса располагалось по два пулемета, хитроумно сдвинутых относительно друг друга таким образом, что со стороны правого спонсона вперед могли стрелять два пулемета, а вот назад — только один, тогда как слева, наоборот — два назад и один вперед, а непосредственно в обе стороны по два! Танк, обозначен-

ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

ный в проекте, как CHAR 25T, должен был иметь три дверцы для удобства входа и выхода экипажа — две по бортам и одну сзади.

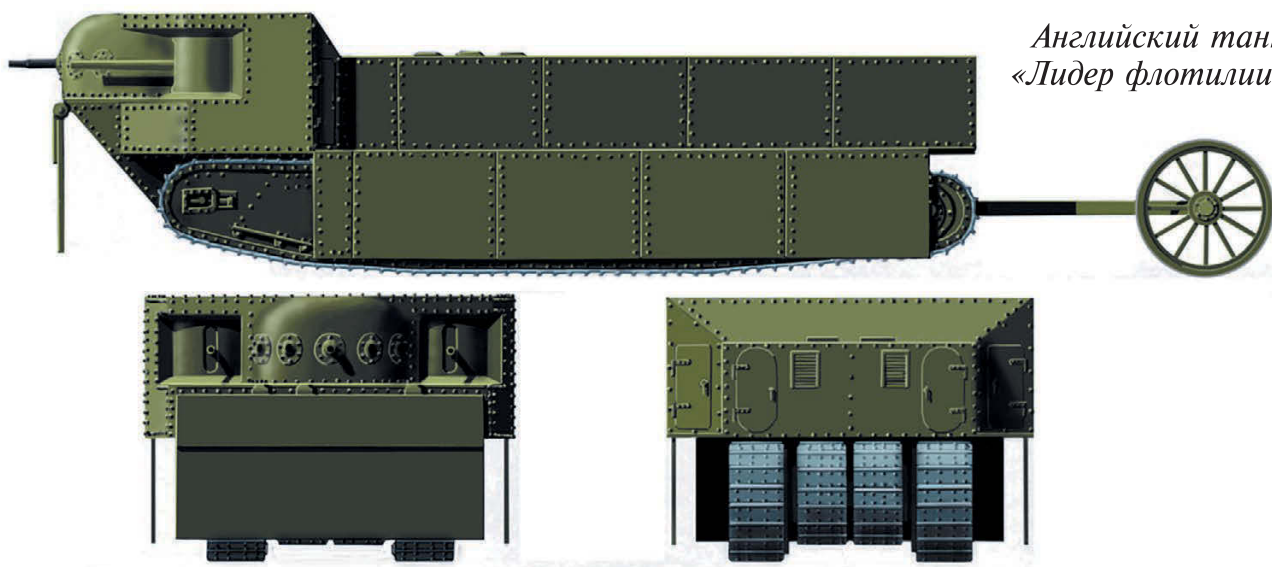
Трансмиссия была электрическая, как и на предыдущем танке этой фирмы. Однако построен он не был и так и остался в чертежах на бумаге.

У англичан же идея «Лидера флотилии» в итоге вылилась в проект очень длинного танка с вооружением в двух казематах, переднем и заднем, причем располагаться в них должны были два 57-мм орудия и целых 13 пулеметов! Лобовая броня предполагалась толщиной в два дюйма, что, по мнению его авторов, было бы вполне достаточно для защиты от снарядов германских полевых орудий.

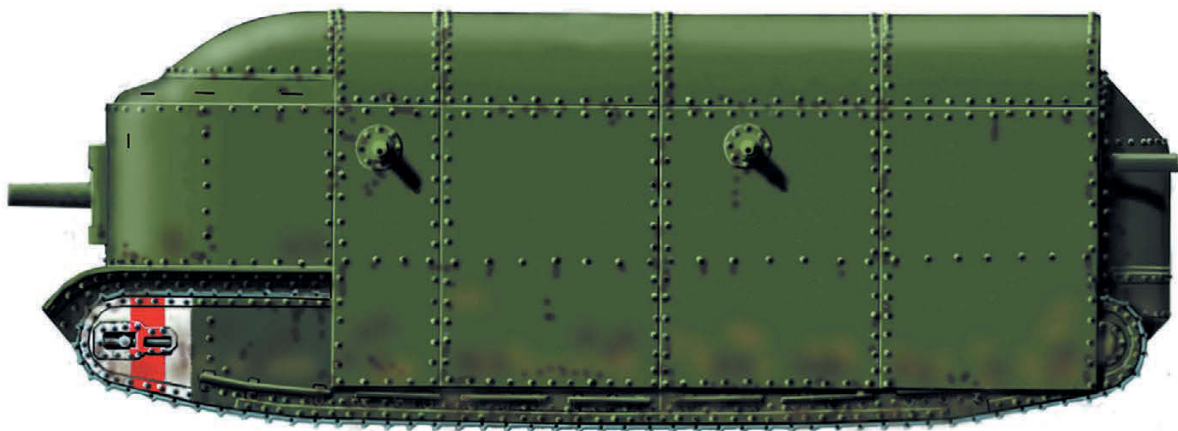
Развитием проекта стала разработка компании Фостера от 13 июля 1916 года, у которого гусеницы спереди и по бортам должны были защищаться свободно свисающими с корпуса листами брони толщиной в те же два дюйма. От расположенных в задней части корпуса пулеметов решили отказаться, сосредото-

чив все вооружение из двух пушек и пяти пулеметов «Льюис» в носу. Зато в задней части корпуса под днищем танк получил две дополнительные короткие гусеницы, предложенные инженером Уильямом Триттоном, которые вместе с «хвостом», по идее, должны были обеспечить повышение его проходимости на поле боя в несколько раз!

Машина получилась просто огромной, 32 фута 6 дюймов без «хвоста» и 43 фута с «хвостом», т.е. длиной почти 13 метров, а приблизительный вес ее должен был составить около 100 тонн! Привести в действие подобную машину планировалось при помощи двух двигателей «Даймер» (с обычных английских танков) суммарной мощностью в 210 л.с., каждый из которых имел отдельную коробку передач. Тем не менее на ней не предусматривалось, чтобы каждый из этих двигателей работал на свою собственную гусеницу, как это было сделано на более поздней машине «Уиппет». И в итоге обе эти коробки передач одновременно работали сразу на все четыре гусеницы через один общий вал.



Английский танк
«Лидер флотилии»

Последний вариант танка «Летающий слон»

Внутренние гусеницы могли проворачиваться на своей оси независимо от гусениц внешних, что должно было помочь этому танку преодолевать самые большие воронки от снарядов и глубокие широкие рвы!

В июле/августе 1916 года проект танка «Летающий слон» (такое название получила в итоге эта большая и тяжелая машина) был вновь переработан и, хотя броню по бортам у него и гусеницы под корпусом оставили, вооружение танка теперь сократилось до одного орудия и пары пулеметов в носовой части. Причем параллельно с работой над «Лидером флотилии» англичане попытались просто-напросто удлинить свои серийные танки Mk.IV, а позднее и Mk.V за

счет удлинения их гусениц и переноса ведущих колес как можно дальше назад. Таким образом, удалось увеличить их длину до 11 метров. Танки эти получили название «Тедпойл тейл» — «хвост головастика», причем некоторое их количество было даже построено и отправлено на фронт. Вот только эксплуатация их показала, что удлиненные ветви гусениц не обладают нужной жесткостью. К тому центр тяжести новых танков оказался сдвинут вперед. А это могло привести к их заваливанию в траншею во время ее пересечения.

Лучшим решением оказались так называемые «марки со звездами», т.е. обычные танки Mk.V*(со звездой), у которых длина была увеличена за счет дополнительных секций, встроенных в среднюю часть. Во-первых, это позволяло увеличить запас топлива и в то же время сохранить прежнюю центровку, что положительным образом сказалось на их возможности преодолевать противотанковые рвы, хотя маневренность у них ухудшилась. К середине марта 1918 года их было построено уже более 700 штук. Но тут как всегда нашлись «экспериментаторы», предложившие оснастить и эти танки «хвостами» типа «Тедпойл



Танк Mk.IV «Тедпойл тейл»

ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ



Танк Mk.V (со звездой)*

тейл» и посмотреть, а вдруг из этого что-нибудь получится. И в итоге получился, наверное, самый длинный танк в мире. Его длина составила 12 метров, однако он был совершенно неуправляем и мог двигаться только по прямой!

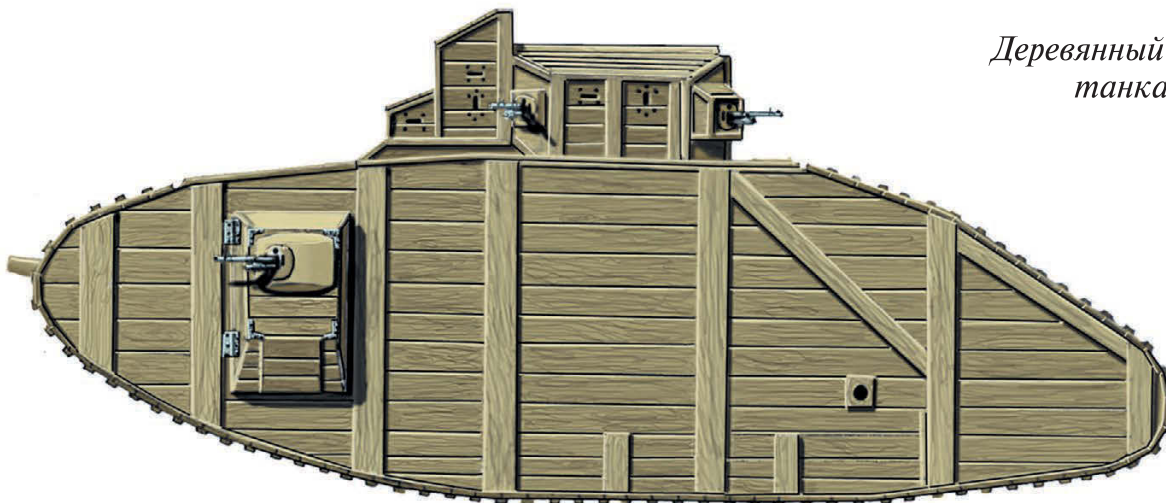
Одновременно английские конструкторы специально для нужд американской армии разработали ромбический танк Mk.VI. На нем спонсоны были заменены совсем маленькими, выступающими по бокам дверцами с пулеметными амбразурами, а 57-мм пушка установлена в носовой части корпуса между гусеницами.

Соответственно место водителя переместили в высокую рубку над корпусом, а позади нее установили каземат для не-

скольких пулеметов, имевших благодаря своему высокому расположению отличные зоны обстрела. Двигатель находился в изолированном отсеке, да к тому же еще его и сдвинули в сторону, что, правда, несколько ухудшило весовые характеристики танка и усложнило его управление. Американский департамент вооружения заказал несколько таких машин, но впоследствии отказался от них в пользу тяжелого танка Mk.VIII, а танк Mk.VI остался в деревянном макете.

Интересно, что практически тут же появился и проект тяжелого танка Mk.VIII, который должен был иметь вес около 50 т и еще целых пять дополнительных секций, встроенных в корпус: две впереди его орудийного спонсона и три позади него! В этом варианте этот танк тоже должен был бы иметь длину около 12 м, и если бы он был построен, то, несомненно, это был бы действительно самый длинный танк в мире!

Тем временем в своем последнем варианте, воплощенном в металле, «Летающий слон» получил всего лишь одно 57-мм орудие в передней части корпуса и шесть пулеметов по бокам и сзади.



Деревянный макет танка Mk.VI

Броня его защищала от снарядов 77-мм германского полевого орудия на всех дистанциях огня, но вес оказался равным 100 тоннам, что, несмотря на все его четыре гусеницы, превратило его в хорошо заметную и малоподвижную мишень. В связи с этим никакого развития эта машина так и не получила и сразу же после испытаний была разобрана на металлолом! Другую машину, очень похожую по конструкции и на этот «вагон» и на злополучный «танк Менделеева», предложил и канадский инженер Стефан Купчак. Она имела шасси трактора «Холт», коробчатый броневой корпус и одно 75-мм орудие в передней части.

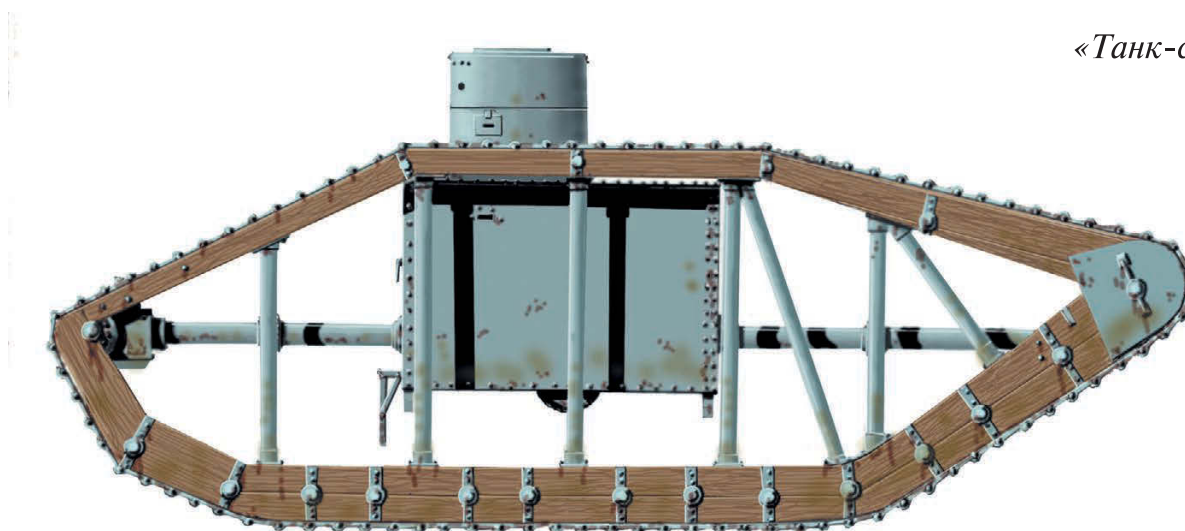
Поскольку свой проект он передал Британскому военному министерству в конце 1918 года, то ему ответили, что пусть, мол, он предоставит... полноразмерную машину для демонстрации, причем за свой счет, что для конструктора оказалось непосильной задачей.

Сами американцы наряду с тем что использовали в Европе танки англичан и французов, также попытались создать и что-то свое, вот только ничего особо путного у них из этой затеи не вышло!

В 1917 году они начали с того, что свой первый танк сделали на шасси трактора «Холт», который им очень понравился. При этом он даже внешне походил на английского «Маленького Вилли» — имел корпус прямоугольных очертаний, но, правда, с V-образной носовой частью, чтобы от нее рикошетировали пули. Здесь же было установлено и орудие — 75-мм горная гаубица фирмы «Виккерс», хотя и короткая, но зато удобная для танка. Два пулемета «Браунинг» располагались в небольших спонсонах по бортам — традиционное решение для того времени.

А вот своим внутренним устройством этот танк был совершенно не похож на английские машины, из-за чего и получил свое необычное название: «Холт бензино-электрический». Дело в том, что привод гусениц на нем был такой же, как и на французском танке «Сен-Шамон». Сначала бензиновый двигатель водяного охлаждения мощностью 90 л.с. вращал генератор, который производил электрический ток, питавший два электромотора, работавшие каждый на свою гусеницу. Управлять таким танком было удобно: достаточно было

«Танк-скелет»



ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

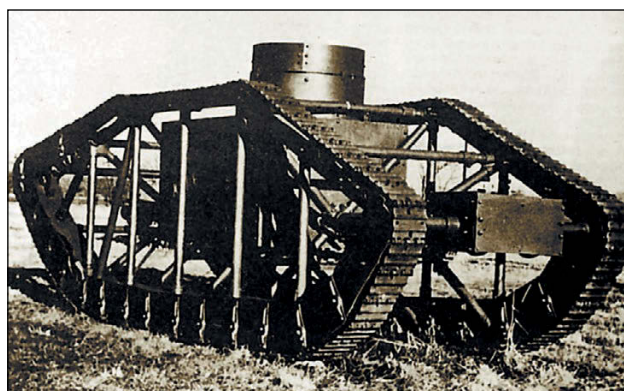
изменить напряжение, подаваемое на электродвигатель, как он начинал крутиться быстрее или медленнее и, соответственно, то же самое происходило и с его гусеницами. Попасть в него можно было через большую прямоугольную дверь в задней стенке корпуса, что было также удобно во всех отношениях. Но как бы там ни было, а на вооружение танк все-таки не приняли, поскольку военным показалось, что у него мала скорость и что с такой ходовой частью он будет плохо преодолевать рвы и воронки от снарядов на поле боя.

Другой необычной машиной стал американский «танк-скелет» (хотя известно и другое его название «танк-паук»). Что до причины столь странного названия и, добавим, не менее его странного дизайна, то она заключалась в том, что американские инженеры очень внимательно... изучали опыт использования европейских танков в боях. А вот он показал, что маленькие танки на поле боя имеют много преимуществ перед большими. Они дешевле в производстве, им требуются менее мощные, а значит, и сложные моторы, и меньше топлива, наконец, в них значительно труднее попасть!

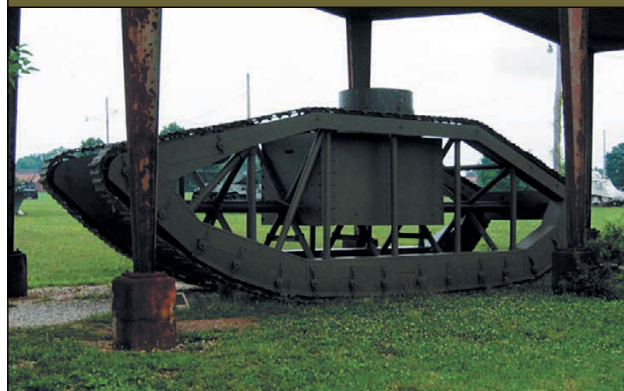
А вот главным их недостатком как раз и были их небольшие размеры, из-за которых тем же французским танкам ФТ-17 было трудно, а подчас и просто невозможно преодолевать широкие противотанковые рвы. Поэтому-то инженер Эдвин М. Виллок из компании «Пионер трактор компании» из Виноны в Миннесоте и решил увеличить размеры легкого танка, но при этом... сохранить его малый вес!

Сделано это было довольно оригинальным способом: все лишнее пространство в нем было заполнено... возду-

хом, а все нужные детали связаны каркасом из труб! Вот так и получился «танк-скелет», или «танк-паук», имевший гусеницы, как у больших английских ромбических танков, но маленькую башню с 37-мм орудием (или пулеметом) и расположенный между ними коробчатый корпус для двух двигателей (суммарной мощностью в 100 л.с.) и двух членов экипажа. Даже коробка передач и та была расположена отдельно между гусеницами. Получалось, что на одну тонну веса у этого танка приходилось целых две лошадиные силы, тогда как у более тяжелого и металлоемкого английского Mk.V только пять! При этом толщина брони «танка-скелета» была по тому времени вполне приемлемой — 12 мм. Вот только скорость у не-



«Танк-скелет» на испытаниях (вверху) и на «заслуженном отдыхе» в экспозиции музея (внизу)

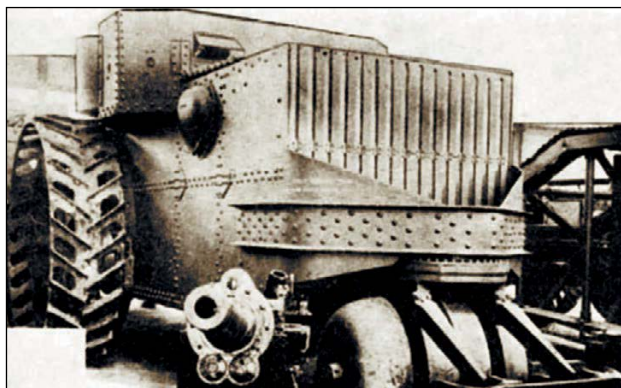


го оказалась относительно невелика и составляла всего лишь 8 км/ч. Но зато он легко разбирался на части и потом столь же легко собирался при помощи самых обычных инструментов, что, безусловно, увеличило список его достоинств, поскольку повышало ремонтно-пригодность.

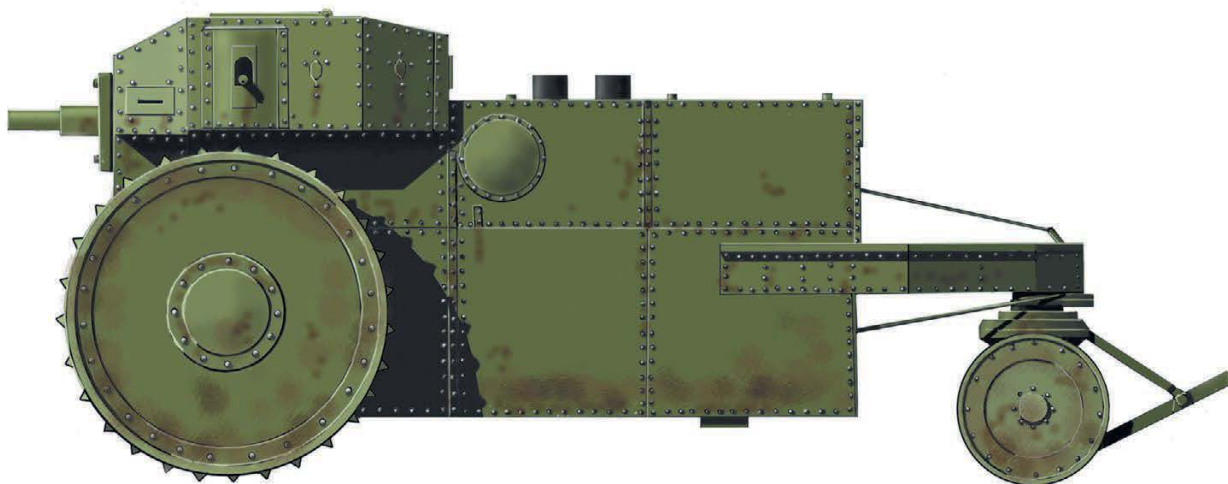
Размеры танка были следующими: длина — 7,65 м, ширина 2,56 м, высота — 2,89 м, что позволяло ему свободно форсировать противотанковые рвы и за счет своего веса разрывать проволочные заграждения. «Танк-скелет» интенсивно испытывался летом 1918 года на Абердинском полигоне в штате Мэриленд, причем испытания эти оказались настолько успешными, что промышленности был сделан заказ сразу на 1000 таких танков! Но уже осенью того же года Первая мировая война завершилась и весь заказ отменили, потому что в перспективе второй такой войны, как только что закончившаяся «Великая война», не предвиделось!

Впрочем, самое удивительное заключается в том, что, создав достаточно хорошие для своего времени танки на гусеницах, американские инженеры чуть

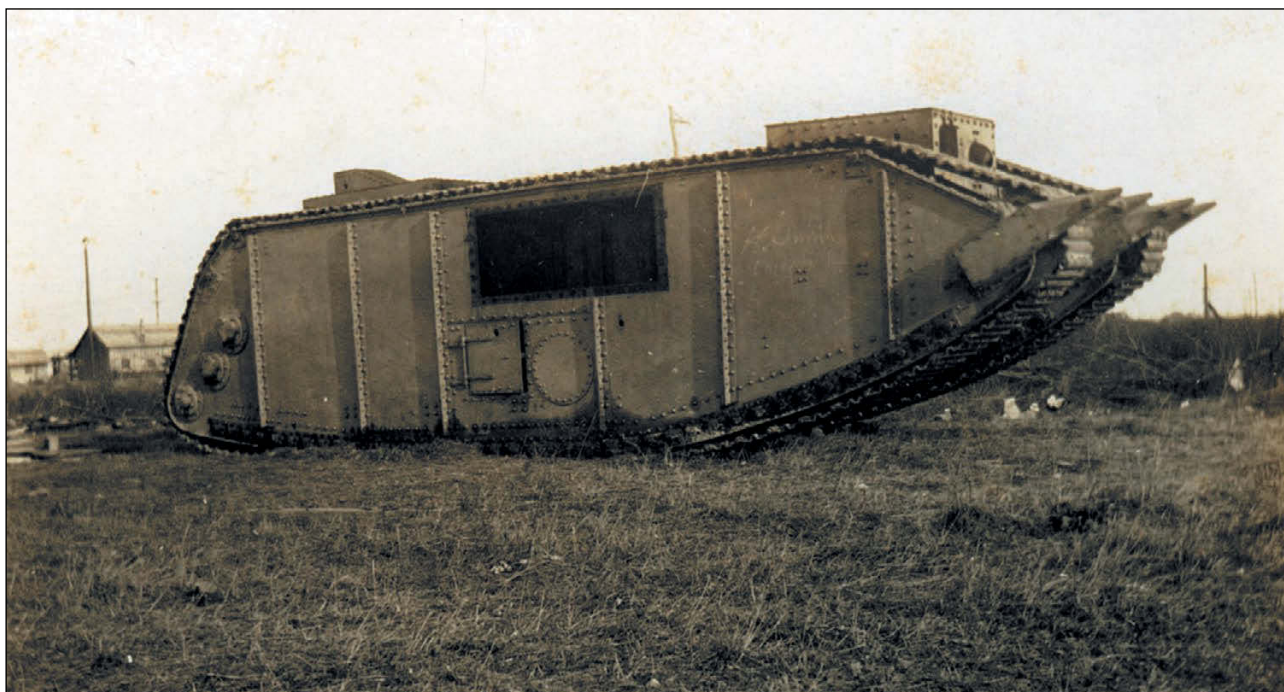
ли не одновременно с ними пытались строить и танки на колесах, да еще и с паровым двигателем! Одна из этих странных машин была построена, причем отнюдь не в самом начале войны, а в феврале 1918 года, когда всем уже было ясно, что гусеничные машины по своей проходимости превосходят колесные. Внешне этот механизм имел вид трехколесного детского велосипеда. Вот только ведущие колеса у него располагались спереди, а рулевой каток, да еще и с «хвостом» для преодоления окопов противника, сзади. Испытания «Парового колесного танка» — такое назва-



Американский трехколесный паровой танк



ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ



Американский паровой гусеничный танк 1918 г. Бортовые спонсоны с вооружением сняты

ние получил этот странный механизм у американских военных, — проходили с марта по май 1918 года на Абердинском испытательном полигоне. Выяснилось, что проходимость у него даже хуже, чем у танков на шасси от трактора «Холт». При этом вооружен он был точно так же, как и гусеничный танк с «бензино-электрическим приводом» — одной 75-мм горной гаубицей в передней стенке корпуса и двумя пулеметами по его углам, чтобы стрелять поверх колес сразу в обе стороны! Диаметр колес составлял 2,4 м, при ширине 90 см, т.е. они не были уж очень велики, отсюда и невысокая его проходимость! Толщина брони — от 5,8 до 16 мм, длина 6,77, ширина 3,07, а высота танка ровно 3 метра, что автоматически превращало его в хорошую мишень!

В годы Первой мировой войны в США был построен и паровой гусенич-

ный танк, имевший привод от двух паровых машин и двух паровых котлов, пар в которых вырабатывался посредством сжигания керосина. Проект был разработан генералом Джоном А. Джонсоном, а финансировали его строительство (потребовавшее, кстати, 60 000 долларов, что по тому времени являлось огромной суммой) два патристически настроенных банкира из Бостона.

Интересно, что керосин служил этому танку не только топливом, но использовался и в его главном оружии — огнемете в башне, который мог выбросить огненную струю на целых 80 метров, в то время как максимальная дальность действия других тогдашних огнеметов едва-едва дотягивала до 18! Дополнительным вооружением этого танка являлись четыре пулемета, располагавшиеся у него в двух спонсонах по бортам. Толщина брони достига-

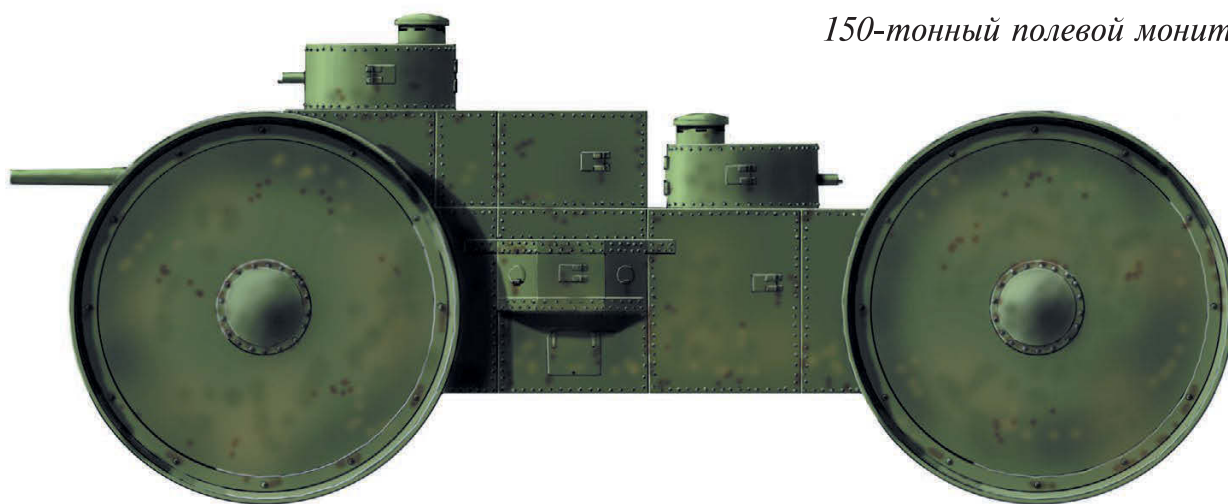
ла 13 мм, суммарная мощность двигателей — 500 л.с., а экипаж состоял из 8 человек. Скорость хода была всего лишь 6 км/ч при боевом весе машины в 50,8 т. Все эти относительно низкие боевые характеристики и предопределили его судьбу. Построен был всего лишь один экземпляр. Испытания его состоялись в апреле 1918 года, после чего в июне он был отправлен во Францию, где получил от французов название «Америка». Машина оказалась очень прожорливой, поэтому использовалась только на парадах и во время одного из них сломалась. В итоге паровая машина на танках так и не прижилась.

Впрочем, обе эти конструкции можно считать еще вполне благоразумными, потому что тогда же в США существовал, правда только на бумаге, проект огромного колесного танка, получившего название «150-тонный полевой монитор». Как и в случае с машиной на трех колесах, в движение его должны были приводить сразу два паровых двигателя, работающих каждый сразу на два колеса. Для этого у каждого из них (как и на современных машинах повышенной проходимости) была

своя отдельная коробка передач. При этом рулевыми были только передние колеса, а два задних поворачиваться не могли. Диаметр всех колес составлял 6 метров, что, по идее, должно было обеспечить «полевому монитору» хорошую проходимость.

Но, если российский «Царь-танк» производил впечатление своими колесами 9-метровой высоты, то американский «танк» — своим вооружением. Да и неудивительно, ведь по замыслу конструкторов на нем должны были стоять сразу два 152-мм морских орудия, которыми обычно вооружались крейсера! Вспомогательным вооружением служила целая батарея из 10 пулеметов «Кольт» образца 1895 г., из которых четыре спаренных располагались в двух башнях, а остальные шесть должны были вести огонь через амбразуры в корпусе.

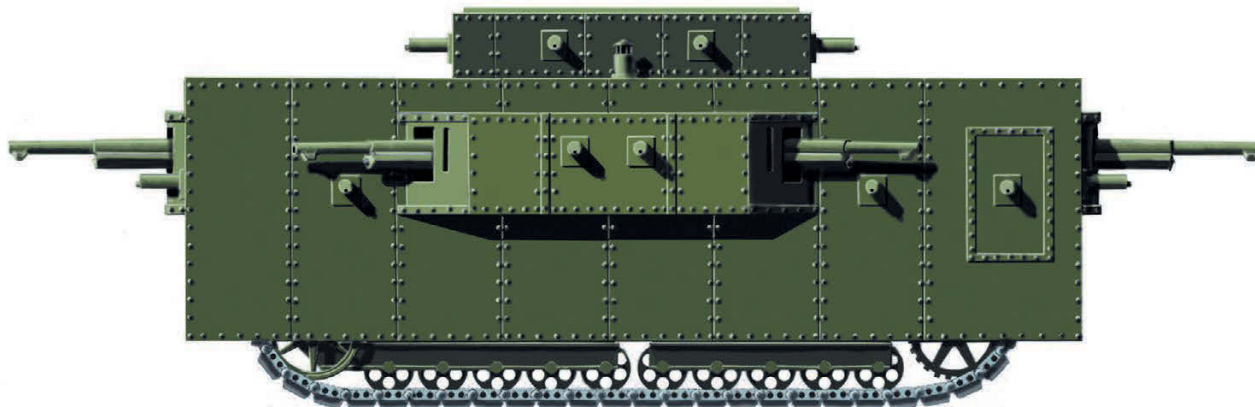
Экипаж монстра должен был состоять из 20 человек, т.е. был даже больше, чем на знаменитом германском танке А7V. При этом толщина брони его была относительно невелика — всего 6—18 мм, поэтому она не смогла бы сопротивляться снарядам германской 77-мм полевой пушки, а значит, и смысла в этой



150-тонный полевой монитор

ТАНКИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

«Траншейный разрушитель»

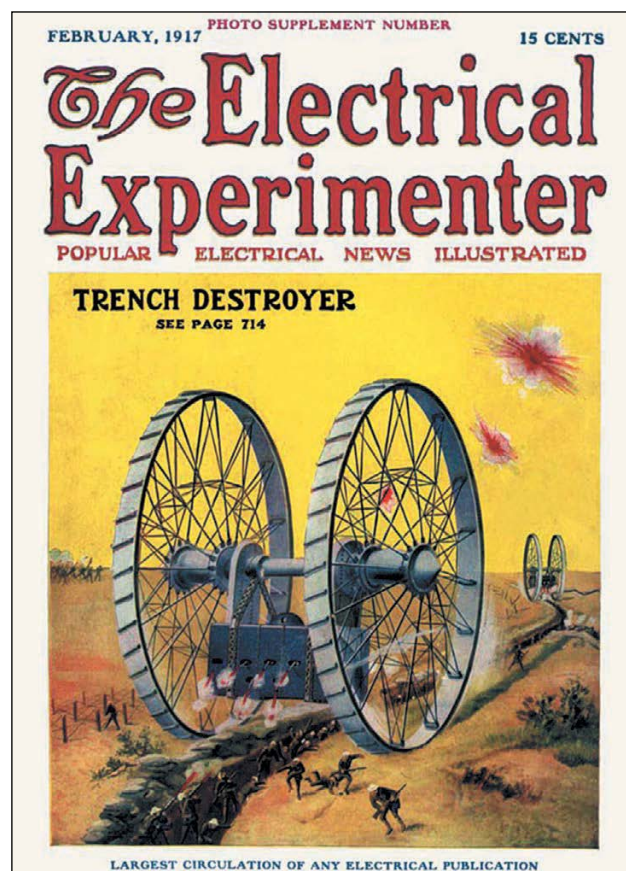


машине не было никакого! Слишком большим был и вес — 150 тонн. Поэтому неудивительно, что данная разработка так и не покинула чертежной доски. А потому в историю мирового танкостроения вошел только один колесный танк — это построенный в России «Царь-танк», а также еще и германский «Треффас-ваген»!

Впрочем, 150-тонный вес отнюдь не был максимумом, выше которого американские конструкторы боевых машин не пошли. Известен и проект машины под названием «Траншейный разрушитель» весом в 200 тонн, т.е. она была бы даже более тяжелой, чем германский сверхтяжелый танк «Колоссаль»!

По своему устройству это должен был быть бронированный «вагон» на ходовой части все того же трактора «Холт», но соответственным образом удлиненной. Вооружение «разрушителя» должно было состоять из 6(!) 75-мм французских пушек обр. 1897 года, огнемета и еще 20 пулеметов «Браунинг» с круговым обстрелом. Экипаж «монстра» планировался в 30 человек, т.е. опять-таки больше, чем у танка «Колоссаль» с его 22—27 членами экипажа, и 4 77-мм пушками. Однако если немцы все же построили хотя бы одну та-

кую машину, а для другой приготовили практически полный комплект деталей, хотя и без двигателей, то американцы строить «разрушитель» так и не стали,



«Траншейный разрушитель» с обложки американского журнала

избавив этим себя от необходимости потом его же еще и разбирать.

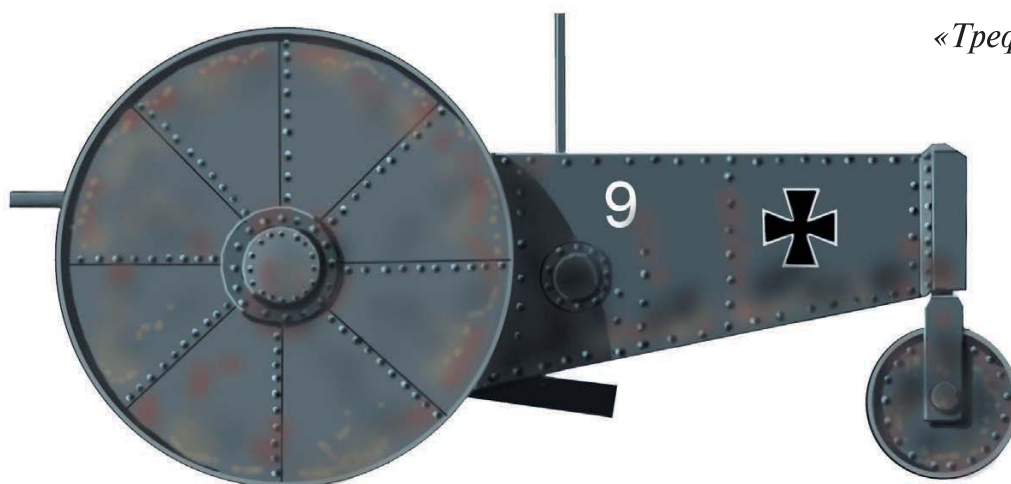
Другой «траншейный разрушитель» появился в США в качестве рисунка на обложке научно-популярного журнала «The Electrical Experimenter» в феврале 1917 года. Возможно, что автор этого наводящего ужас оружия придумал его, находясь под впечатлением от «чертового колеса» или же первых сельскохозяйственных колесных тракторов, но на уровне идеи машина вышла у него просто устрашающая: максимальная наступательная мощь при максимальной защите экипажа. Помимо двухколесного известна модификация траншейного разрушителя под названием «белчья клетка». Вот только автор его совершенно не подумал о том, как эта машина будет транспортироваться к полю боя, да и каково будет вести огонь из раскачивающейся на оси ее колеса кабины, он тоже, разумеется, не объяснил. Но... журналы с такими картинками на обложках хорошо покупали, так что толк от его стараний, несомненно, был, и для этого издания совсем не малый!

Интересно, что немцы также попробовали сделать свой собственный колес-



«Треффас-ваген» во время испытаний

ный боевой танк на трех колесах, причем подготовили его проект еще в 1916 году, поручив изготовление коммерческой фирме из Бремена «Ганза-Ллойд». Машина, получившая название «Треффас-ваген», была закончена постройкой 1 февраля 1917 года и имела два больших металлических колеса-барабана с развитыми грунтозацепами для увеличения проходимости и один, похожий на бочку, рулевой каток сзади под корпусом. Каждое из колес было 3,3 м в диаметре и, конечно, далеко не дотягивало до колес нашего «Царь-танка», но тем не менее вполне могло давить загражде-



«Треффас-ваген»

ния из колючей проволоки на поле боя. Однако вооружен был этот «ваген» явно очень слабо — всего лишь 20-мм автоматической пушкой ТУФ и двумя пулеметами в шаровых установках по бортам позади колес. Экипаж состоял из четырех человек, а вес равнялся 18 тоннам. Машину построили и испытали в феврале—марте 1918 года, однако результаты показались военным не слишком впечатляющими, поэтому в октябре того же года ее разобрали на металл.

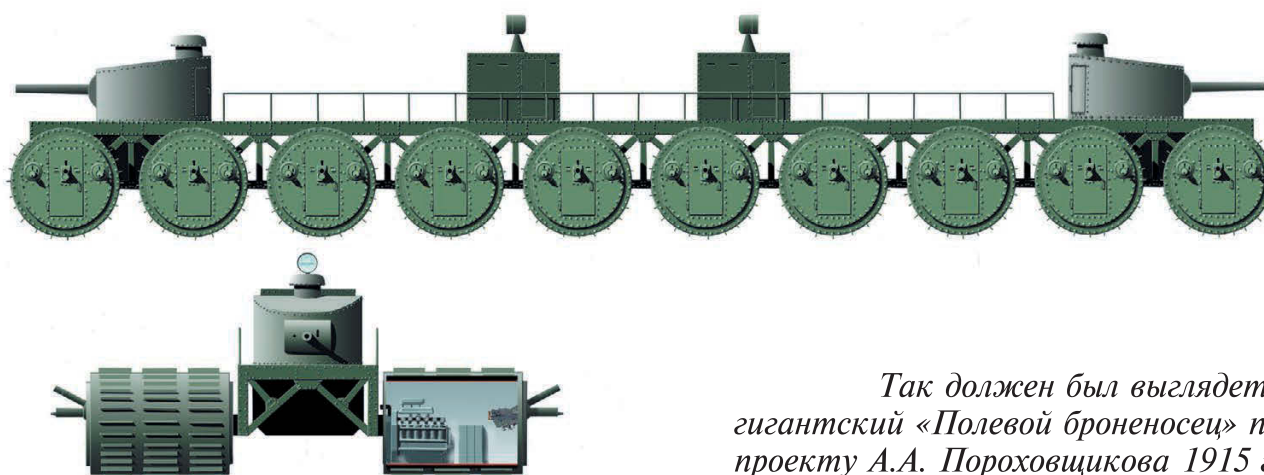
Что касается нашей с вами России, то здесь проектов машин на больших колесах и помимо «танка Лебеденко» хватало с избытком. Например, уже в августе того же 1915 года инженер А.А. Пороховщиков (известный проектами своих «танков» «Вездеход» и «Вездеход-2») предложил проект «Земного броненосца» в двух вариантах — полевом и крепостном.

Бронирование первого рассчитывалось на защиту от огня полевой артиллерии, второго — от огня крепостной. Машина по эскизному проекту выглядела не то чтобы необычно, а просто чудовищно. В варианте «Полевого броненосца» стальная мостовая ферма длиной 35 и шириной 3 м опиралась на 10 ведущих бронированных барабанов (по типу катка) диаметром 2,3 м каждый. Внутри каждого барабана должно было находиться силовое отделение с бензиновым двигателем мощностью 160—200 л.с., сцеплением, коробкой передач, генератором, вентилятором, топливным баком и инструментом, а на его наружной стороне — амбразуры для двух пулеметов и бомбомета! Таким образом, в 20 «барабанах» находилось бы 40 пулеметов и 20 бомбометов — т.е. огневая мощь этого «танка» предполагалась прямо-таки исключительной. Однако

Пороховщикову и этого показалось мало, и он в передней и задней частях фермы на специальных платформах предусмотрел еще и установку двух броневых башен, каждая из которых несла тяжелое орудие калибра 4—6 дм (101,6—152,4 мм) и спаренное с ним орудие меньшего калибра. В центральной части возвышалась бронированная рубка с рабочими местами для командира броненосца, артиллерийского офицера и его помощника, старшего механика, телеграфиста, сверху рубки монтировался прожектор. Весь экипаж «Полевого броненосца» составлял бы 72 человека. Толщина брони — 101,6 мм. «Расчетная» (точнее, предполагаемая изобретателем) скорость должна была составлять от 4,4 до 21 км/ч. Пороховщиков утверждал, что его «броненосец» благодаря своим размерам смог бы преодолевать препятствия шириной до 11 м. Почему-то такой важный вопрос, как поворот машины, изобретателем так и не был продуман. Зато для переброски «броненосца» по железной дороге он предложил ставить его на железнодорожный ход.

«Крепостной броненосец» отличался от «полевого», кроме бронирования, наличием вместо двух бронебашен палубы, на которой под защитой брони размещался бы десант до 500 человек. Получалось подобие namного увеличенных «штурмовых машин» Средневековья, но Пороховщиков в своей фантазии namного превзошел своих предшественников. 13 августа 1915 года на заседании Технического комитета ГВТУ было справедливо отмечено:

«...даже без детальных расчетов можно уверенно сказать, что предложение неосуществимо. Было бы целесообразно для пользования в боевой обстанов-



*Так должен был выглядеть
гигантский «Полевой броненосец» по
проекту А.А. Пороховщикова 1915 г.*

ке распределять вооружение броненосца на отдельные подвижные звенья, не связанные в одну жесткую систему».

Обычно такие изобретатели никакой критики своих проектов не воспринимают и идут «до конца». Но предложение о «распределении по звеньям» Пороховщиков все-таки принял к сведению и к концу 1915 года представил доработанный проект «Земного броненосца», состоявшего теперь из «шарнирно соединенных звеньев» или бронеплощадок, «могущих отклоняться друг от друга по всем направлениям».

Бронеплощадки и здесь были двух вариантов — с броневыми орудийными башнями и с рубками для десанта. Каждая площадка состояла из двух комплектов барабанов и каркаса с бронированием. Понятно, что и этот проект как совершенно нереализуемый рассматривать не стали. При этом самое удивительное, что предлагал его не какой-нибудь студент-недоучка, а инженер с законченным техническим образованием, который просто не мог не понимать, насколько глупо и неработоспособно то, что он предлагает.

Интересно, что идея колес-барабанов в те годы, видимо, что называется, «но-

силась в воздухе», потому что некто С. Подольский уже в октябре все того же 1915 года предложил машину уже на шестиметровых катках, вот только толкать ее должен был не двигатель, а рота солдат! При этом для обстрела разбегающегося в испуге противника изобретатель предложил установить по краям этого странного сооружения башенки с пулеметами!

В 1916 году в Технический комитет ГВТУ (Главного военно-технического управления) поступил проект 50-тонной машины на 10 высоких колесах, из которых 6 были ведущими, а 4 — поворотными. Корпус должен был иметь защиту из 9-мм брони, а сама она двухъярусную компоновку: внизу двигатели и трансмиссия, сверху 6 пушек и 6 пулеметов!

В апреле 1917 года инженером-механиком С.Навроцким была предложена машина весом 192 тонны, высотой 8,52 м, длиной 11,72 м и шириной 8,52 м, причем также в форме трицикла. Вот только «трицикл Навроцкого» в отличие от американской и германской машин был развернут на 180 градусов. То есть он имел передний приводной каток диаметром 6,5 м и два задних, также с приводом, диаметром по 2,5 м.