

Оглавление

Предисловие автора, которое обязательно надо прочитать	4
Тяжелый 1941 год и его уроки.....	6
Из истории ленд-лиза	13
Первые британские танки в Битве за Москву.....	30
Неуязвимая «Матильда» и суровая реальность.....	43
Какой танк лучше?	55
Английский БТР Universal Carrier в Красной Армии.....	58
Замечания по боевому использованию бронетранспортеров и бронеавтомобилей.....	65
САУ СУ-57 – только документы и никаких фантазий.....	78
Трехэтажная помощь и другие чудеса.....	90
Черчилль, но не премьер-министр	105
Лучший из предложенных	113
Трофейные танки и другая бронетехника	126
«Тетрарх» – и это все о нем	138
«Росомаха» из Америки.....	143
Хитрости статистики (вместо послесловия).....	147

Предисловие автора, которое обязательно надо прочитать

Обозначенная в названии книги тема в значительной степени политизирована за счет разнонаправленных спекуляций по поводу значения поставок союзников СССР во Второй мировой войне (по ленд-лизу и вне ленд-лиза). В зависимости от текущей политической конъюнктуры вопрос освещался разными авторами в диапазоне от «они были плохие и ничем не помогли» до «танки и самолеты ленд-лиза спасли Москву». Последнее утверждение, кстати, несмотря на абсолютное несоответствие историческим фактам и очевидную даже школьнику абсурдность, регулярно находит своих почитателей среди некоторой части «любителей истории БТТ». Психологические проблемы и мировоззренческие особенности не будем обсуждать, но будем иметь в виду. Человек часто находит подтверждение своим взглядам в весьма сомнительных источниках и, найдя таковые, радостно определяет их в разряд непреложных истин. И, наоборот, неудобные факты, даже документально подтвержденные, записывает в происки врагов, а документы объявляет сфабрированными. Философия страуса – философия XXI века.

Применительно к военно-технической тематике во многом такое положение вещей обусловлено потоком красивых и красочных изданий журнального формата, заполнивших в 90-е годы прошлого века «информационный вакуум» по истории развития бронетехники, артиллерии, военной авиации и их боевого применения. На подобного рода литературе выросло целое поколение. Очень часто это были банально «неадаптированные» переводы западных изданий без указания источников, содержащие тенденциозные оценки

нашей истории и написанные без учета огромного массива документов ЦАМО (Центрального архива министерства обороны РФ), которые были рассекречены только в 2007 году.

Автор при поддержке консультантов постарался в изложении фактов опираться только на архивные документы и не копировать чужие монографии. Мы не ставили себе цели перечислить досконально все поставляемые в СССР модификации бронетехники союзников, а попытались сосредоточиться на описании их реального применения и оценках эффективности такого применения со стороны командного состава Красной Армии. Причем рассматривали мы не «воспоминания ветеранов» о событиях 30-летней и более давности, а написанные для вышестоящего командования отчеты, донесения и рапорты военного и первого послевоенного времени – максимум до 1946 года. То, что читатель увидит далее, не претендует на полную энциклопедию БТТ зарубежного производства, применяемой нашими войсками в Великой Отечественной войне. Это, скорее, сборник документальных очерков, которые позволяют оценить реальную значимость иностранных танков и других бронемашин в системе вооружения Красной Армии, включая трофейные образцы.

Мы не претендуем на истину в последней инстанции, т.к. и в документах всегда присутствует элемент субъективности – кто-то попытался свалить на технику свои личные просчеты, кто-то не до конца разобрался в вопросе, всякое бывает. Оценка достоверности источника – тонкий вопрос. Но несколько источников разного уровня, не связанные между собой прямой подчиненностью, уже дают более-менее объективную картину.

При подготовке текста были использованы статьи, ранее опубликованные на канале «Молодость в сапогах». Автор выражает глубокую признательность читателям за конструктивные замечания и дополнения.

Тяжелый 1941 год и его уроки

Подробный разбор причин катастрофических потерь Красной Армии в бронетехнике в начальный период Великой Отечественной войны выходит за рамки выбранной темы. Отметим просто, что так, увы, все и было – значительные потери в танках на фоне временной паузы в выпуске новых боевых машин из-за эвакуации промышленности на восток страны создали очень напряженную ситуацию в плане пополнения матчасти и обеспечения вновь формируемых частей и соединений боевой техникой. А кроме того следует отметить, что некоторых типов бронетехники отечественного производства, необходимость которых на фронте стала очевидна с началом войны, в Красной Армии просто не было, во всяком случае, в достаточном количестве. Прежде всего, это бронетранспортеры (БТР) и самоходные зенитные установки (ЗСУ) на их базе.

Понимание необходимости наличия бронетранспортеров в составе механизированных частей и соединений у командования РККА, безусловно, присутствовало и перед войной. Соответствующие задачи ставились конструкторским коллективам. Делались попытки создать бронетранспортер на базе хорошо освоенного промышленностью легкого танка Т-26, но полученные образцы военных стандартно не удовлетворяли по своим характеристикам.

Такое положение вещей было частично обусловлено отсутствием четкой концепции боевого применения бронетранспортера, в результате получались своеобразные ящики на гусеницах, где невозможно было находиться из-за общего перегрева конструкции. Перетяжеленные относительно базовой модели бронетранспортеры имели весьма посредственные ходовые характеристики, плохо подходили для ве-

дения огня с хода, да и высадка десанта в боевых условиях была продумана слабо. Нужны были новые технические решения, новые, более мощные двигатели, а по большому счету – совсем другое шасси.



Самый первый вариант бронетранспортера на базе Т-26, ТР-1.

Компоновка относительно базовой модели изменена – двигатель и трансмиссия расположены спереди, десантный отсек сзади. Серийно не выпускался. Отсутствие видения «тактической ниши» бронетранспортера бросается в глаза – достаточно было убрать крышу и часть брони, чтобы дать возможность десанту вести огонь с борта и быстро покинуть машину в случае необходимости.

Постепенно сформировались требования к перспективному БТР на танковом шасси со стороны Автобронетанкового управления Красной Армии, которые были утверждены к концу мая 1936 года – максимальная унификация с легким танком Т-26 (замена только верхней части подбашенной коробки) и между разными типами транспортеров (один и тот же корпус для командирской машины, артиллерийского тягача, перевозчика боеприпасов, БТР для перевозки личного состава, инженерного имущества или раненных). В результате появился образец, обозначенный как ТР-26. Три опытных транспортера летом 1936 сделали на заводе № 185¹. От

¹ Ленинградский завод опытного машиностроения им. М.С.Кирова.

недостатков предыдущих моделей (недостаточная мощность двигателя, большая нагрузка на ходовую часть, перегрев конструкции и т.п.) избавиться так и не удалось, так что машины подобного типа большого распространения не получили, преимущественно эксплуатировались тягачи Т-26Т, которых в различных вариантах исполнения на начало июня 1941 года насчитывалось порядка 200 единиц.



Немецкие солдаты изучают захваченный артиллерийский тягач Т-26Т.
Такие машины часто использовались в качестве командирских.

Нет сомнений, что имея СССР еще хотя бы год в запасе, советская промышленность успела бы начать выпуск бронированных машин на полноприводном шасси, которое имело большие перспективы в плане создания целой линейки бронетехники – бронетранспортеров, броневедомостей, а также ЗСУ на их базе. Такой проект был, причем воплощенный в металле. Два прототипа прошли успешно испытания, но по ряду организационных (и, видимо, сугубо субъективно-карьерных, связанных с выполнением плана) причин се-

рийный выпуск до начала войны наладить не смогли. После 22 июня 1941 года промышленность некоторое время не имела возможности дополнительно заниматься внедрением в производство новых сложных образцов боевой техники, так что броневедомитель ЛБ-62 не вышел за стадию опытного образца, о чем можно сожалеть, но история не терпит сослагательного наклонения, как известно.



ЛБ-62 существовал всего лишь в двух экземплярах, пройдя полностью программу испытаний к середине мая 1941 года. Готовился проект постановления о начале серийного производства на заводе ГАЗ, но заводское руководство всячески этот процесс затягивало, мотивируя невозможностью перестройки производственных линий, загруженных дополнительно авиационными заказами.

Наш рассказ о зарубежной технике, поэтому просто справедливости ради упомянем еще санитарный колесный бронетранспортер БА-22 (в серию не пошел) и серийный «Комсомолец», гусеничный легкобронированный артиллерийский тягач, периодически используемый в качестве танкетки или легкого БТР. Уже понятно, что нормальных бронетранспортеров в СССР к началу Великой Отечественной просто не было, и не было возможности наладить их выпуск

в военное время – соответствующие мощности были полностью загружены производством танков.

Отсутствие соответствующей колесной или гусеничной базы сказалось отрицательно и в вопросе создания ЗСУ, способных защищать войска от нападения с воздуха на марше и следовать при необходимости в боевых порядках БТ и МВ (бронетанковых и механизированных войск – стандартное сокращение того времени). Счетверенные зенитные пулеметы, 25-мм и 37-мм зенитные автоматы (пушки) ставили просто в кузов грузового автомобиля или тягача, что делало такую зенитную установку крайне уязвимой на поле боя.

В таких условиях вопросы взаимодействия танков и пехоты решались крайне тяжело. «Собственная пехота» формируемых в 1941 году новых танковых бригад передвигалась на грузовиках или просто на броне танков, неся постоянно высокие потери. Пехота же стрелковых частей часто с танками толком взаимодействовать не могла – из-за недостаточного уровня подготовки командного состава тех частей и соединений, которым придавались танковые роты и батальоны, мы этот вопрос еще рассмотрим подробно в последующих главах.

Обычным для Красной Армии документом на протяжении всей войны был «список закрепления пехоты за танками» – такие бумаги писались командирами рот и батальонов, если, конечно, обстановка позволяла. На легкий танк Т-60, например, усаживали пять человек, на средний и тяжелый – по 8–12. Танкодесантная рота в моторизованном (мотострелковом) батальоне танковой бригады таяла на глазах, неся в каждом бою серьезные потери и в начальный период Великой Отечественной, и в победном 1945.

Отдельно стоял вопрос обеспечения разведки. Советские легкие разведывательные танки Т-40, Т-37/38 могли плавать, но их конструкция не давала возможности перевозить десант разведчиков, способных вести наблюдение вне боевой машины, под защитой брони. Не имели они зачастую и средств

связи, так что качество и оперативность передаваемых ими сведений не позволяли командиру адекватно оценить обстановку. Легкие колесные бронеавтомобили БА-20, ФАИ и др. могли действовать только по дорогам и на слабых грунтах оказывались абсолютно недееспособными. Более подходящим для ведения разведки средством был бы бронетранспортер на базе гусеничного, полугусеничного или колесного шасси повышенной проходимости с соответствующим вооружением (крупнокалиберный пулемет или ПТР), оборудованный радиостанцией или хотя бы имеющий возможность перевозить под защитой брони разведгруппу в 3–5 человек².



Советский легкий танк Т-40 или Т-30 с десантом автоматчиков.

В случае внезапного боестолкновения, что для разведгруппы вполне ожидаемо, разведчики на броне легкого танка практически обречены, даже если противник откроет огонь только из стрелкового оружия. Забегая вперед, отметим, что

² Все приведенные выше соображения не являются результатом размышлений автора, а взяты из документов ЦАМО – разного рода опросников и отчетов командиров частей и соединений об эффективности применения различных типов вооружения, которые писались «в рамках обобщения опыта войны».