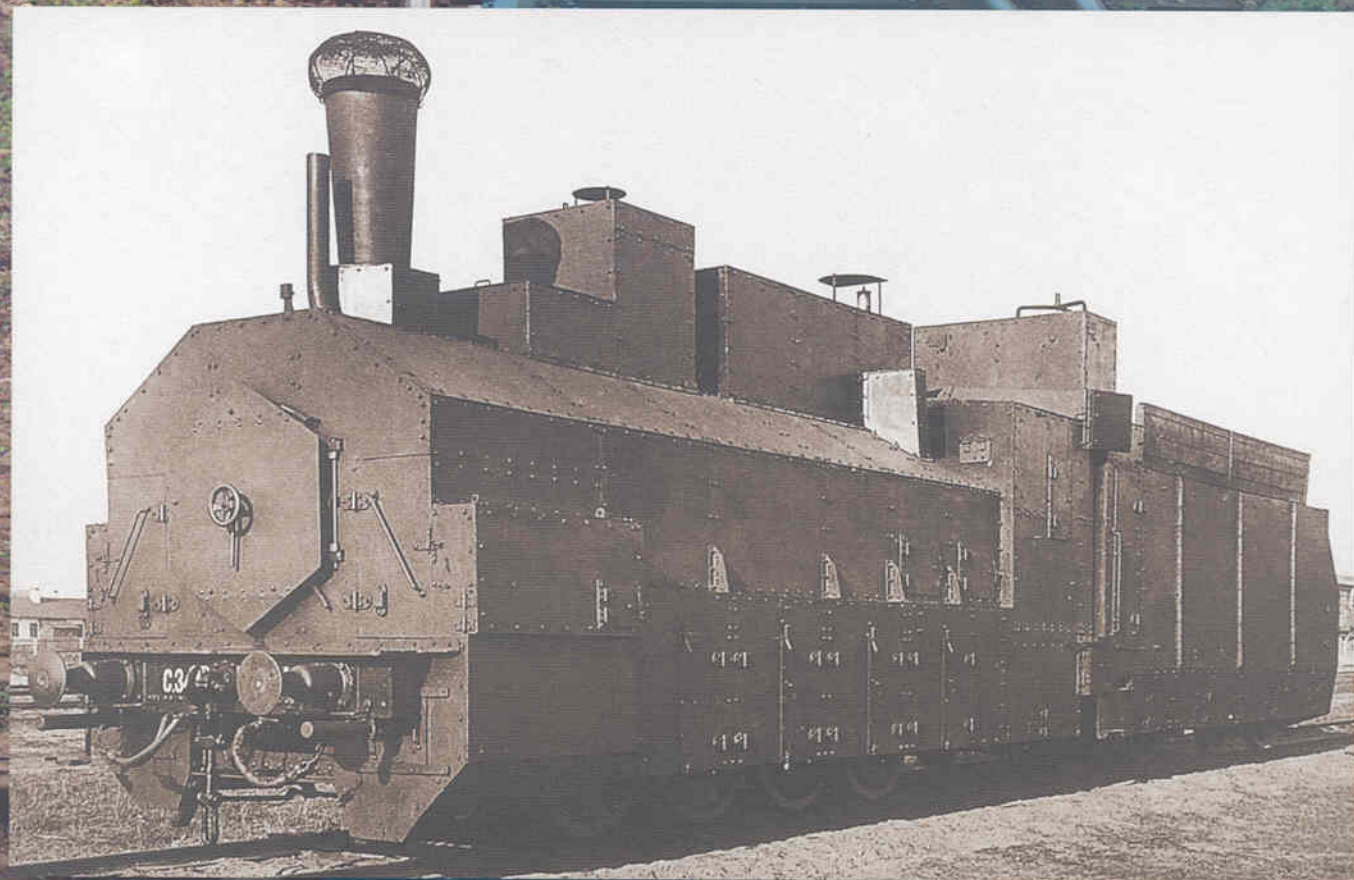


Фронтовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ • 3-2004



БРОНЕПОЕЗДА

КРАСНОЙ АРМИИ

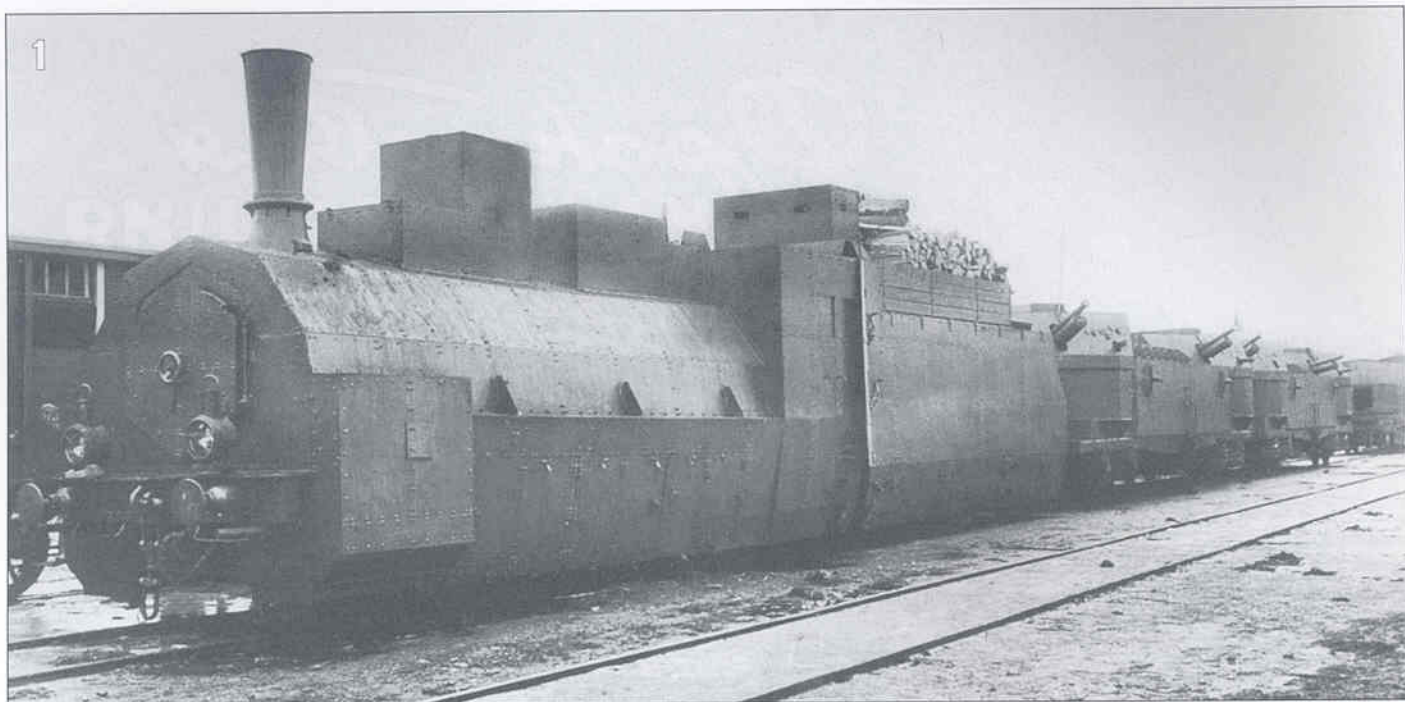
1930–1941 гг.

Прокто́вая
ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Максим Коломиец

**БРОНЕПОЕЗДА
КРАСНОЙ АРМИИ
1930–1941 гг.**

Издательство «Стратегия КМ»



ВВЕДЕНИЕ

Мы – мирные люди, но наш бронепоезд
Стоит на запасном пути!
Михаил Светлов, «Песня о Каховке», 1932 год.

Несмотря на большое количество публикаций по истории различной военной техники Второй Мировой войны, появившихся в последние годы, тема бронепоездов до сих пор остается «в тени». И это при том, что данный вид военной техники получил в нашей стране наибольшее развитие: за XX век количество стальных крепостей, построенных на территории России и СССР, было больше, чем во всех остальных странах мира вместе взятых!

Единственными трудами по бронепоездам (не считая небольшого количества отдельных статей), изданными у нас за последние пятнадцать лет, являются: «Бронепоезда в Великой Отечественной войне» А. Ефимьева, А. Манжосова, П. Сидорова (Москва, «Транспорт» 1992), «Крепости на колесах» И. Дороговова (Минск, Харвест, 2002) и «Броненосцы железных дорог» Л. Амирханова (С.-Петербург, «Остров», 2005). Если первая из них базируется главным образом на воспоминаниях ветеранов-бронепоездников, и несмотря на ряд ошибок, содержит довольно много интересной информации, то две вторые не выдерживают никакой критики.

Так, работа И. Дороговова, в которой он использовал (без ссылок) большое количество статей и чертежей других авторов, содержит огромное количество фактических ошибок и всевозможных «ляпов». Кроме того, эта книга носит ярко выраженный антисоветский характер, хотя автор пишет вроде бы не о политике, а об истории военной техники.

Самая последняя работа по бронепоездам, выпущенная небольшим тиражом в Петербурге в прошлом году, также далека от совершенства. В качестве первоисточников Л. Амирханов главным образом использовал, помимо указанных выше двух книг, несколько статей из журналов 30-х годов и отчет о работе управления бронепоездов ГАБТУ Красной Армии в годы Великой Отечественной войны. Книга содержит огромное количество фактических ошибок и неточностей, хотя имеет и ряд интересных архивных документов.

Учитывая все вышесказанное, а также практически полное отсутствие достоверной информации по отечественным бронепоездам, автор решил восполнить пробел по данной теме. Плодом многолетней работы в архивах и стала работа, предлагаемая читателю. Следует сказать, что несмотря на долгие поиски, большое количество документов по истории строительства и боевого применения бронепоездов Красной Армии найти не удалось: возможно, они не сохранились, возможно, больше повезет другим исследователям, которые будут заниматься изучением данной темы.

Выбор в качестве объекта рассмотрения советских бронепоездов довоенной постройки не случаен: они как бы разделяют собой две эпохи – Гражданскую и Великую Отечественную войны. Созданные с учетом опыта боев 1918 – 1922 годов они послужили основой для проектирования и изготовления новой, более совершенной, матчасти в 1941 – 1945 годах. Еще одним критерием выбора темы данной работы стало небольшое (по сравнению с Гражданской и Великой Отечественной войнами) количество изготовленных в 30-е годы бронепоездов и их достаточно единый типаж. Насколько хорошо удалось автору осветить данную проблему – судить читателям.

В архивных документах, цитируемых в данной работе, стиль и орфография оригинала оставлены без изменений. Кроме того, часто используется слово бепо, которым в 20 – 30-е годы сокращенно называли бронепоезда.

Бронепоездная тема не ограничится данной работой. В конце июня 2006 года «Фронт» и иллюстрация «выпустит» монографию «Отечественные бронедрезины и мотобронев вагоны». Кроме того, редакции хотелось бы знать, насколько читателям интересны такие темы как бронепоезда Русской Армии Первой Мировой войны, бронепоезда в Гражданской войне в России, бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне? Присылайте свои пожелания на адрес нашей редакции или e-mail: magazine@front.ru.

Автор выражает благодарность за помощь в сборе материала для данного выпуска Сергею Белостоцкому и Сергею Войцеховичу. Особая благодарность моему другу Михаилу Макарову за предоставленные материалы по организации бронепоездных частей Красной Армии.

СОСТОЯНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ В 1920-Е ГОДЫ

В годы Гражданской войны на территории бывшей Российской Империи было изготовлено и использовалось в боях более 400 различных бронепоездов – своего рода мировой рекорд. Правда, часть из них (и довольно значительная) была примитивных конструкций – как правило, их сооружали в железнодорожных депо или на небольших заводах часто даже без чертежей. Меньшее количество бронепоездов было изготовлено на крупных машиностроительных предприятиях европейской России по нескольким разработанным проектам. Такие бронепоезда изготавливались партиями от 5 до 20 единиц. В документах 20-х – начале 30-х годов встречаются следующие основные типы.

Сормовские бронепоезда, производство которых велось на Сормовском заводе общества железодельных, сталелитейных и механических заводов в Нижнем Новгороде. Всего с 1918 по 1920 год их изготовили более 20. С инженерной и боевой точек зрения эти бронепоезда являлись одними из лучших, изготовленных в годы гражданской войны. Каждый состоял из бронированного паровоза серии Ов с трех- или четырехосным тендером и двух двухбашенных бронеплощадок, каждая из которых вооружалась двумя 76,2-мм орудиями и 6 пулеметами Максима.

Брянские бронепоезда производились на Брянском машиностроительном заводе в городе Бежица Брянской губернии в 1919 – 1920 годах. Проект их бронирования разработал инспектор бронесил Южного фронта К. Сиркен. Брянский бронепоезд состоял из

1. Бронепоезд постройки Сормовского завода в Нижнем Новгороде, впоследствии известный как «сормовский тип». Нижний Новгород, 1920 год. Бронировка паровоза имеет многогранную форму, на тендере видна рубка для командира бронепоезда. В ходе Гражданской войны из-за недостатка угля бронепоезда часто топили дровами (АСКМ).

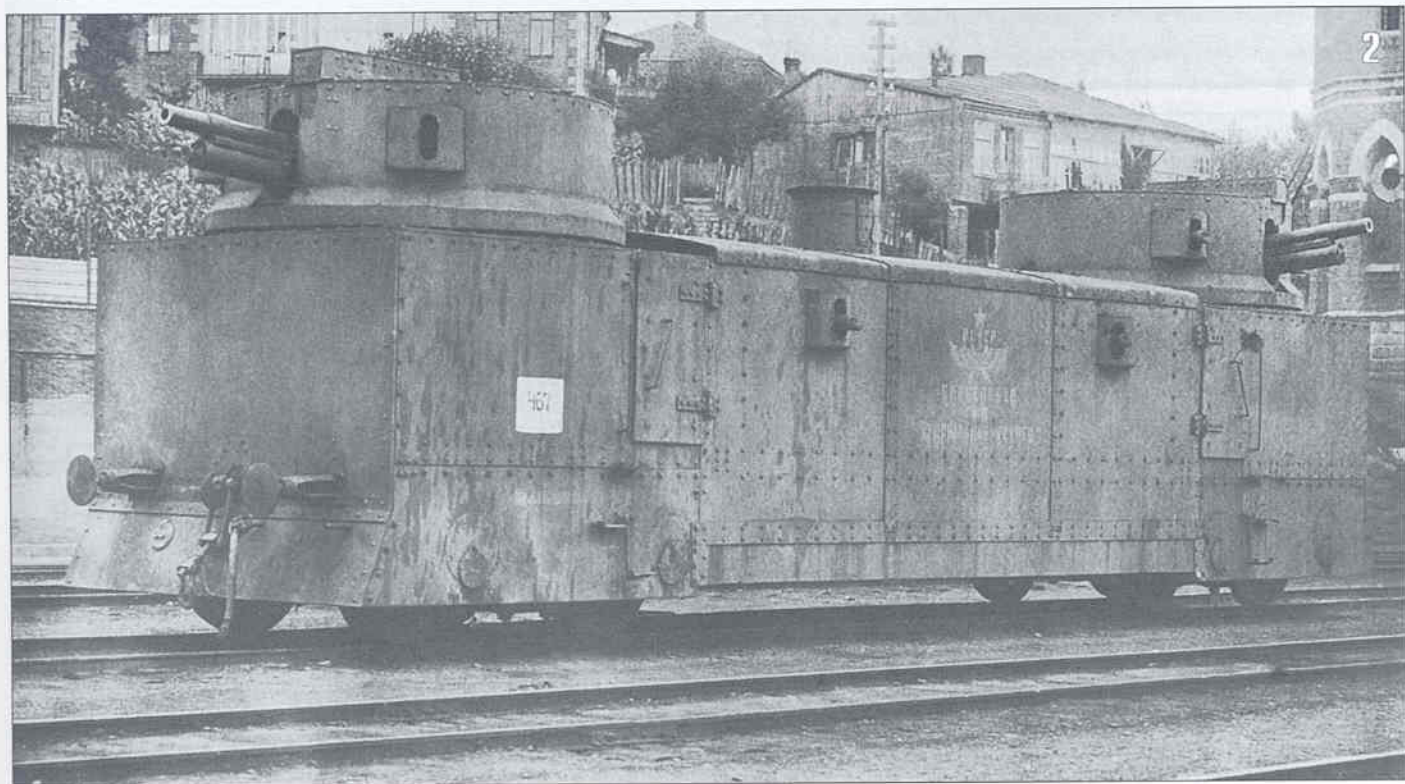
2. Бронеплощадка постройки Брянского завода (так называемый «брянский тип»), вооруженная двумя 76,2-мм пушками образца 1902 года и шестью пулеметами Максима. Фото сделано в 1922 году (возможно в Брянске) при постановке бронеединиц на учет. На борту виден присвоенный площадке военный номер – 467 – в белом прямоугольнике (АСКМ).

двух бронеплощадок с двумя 76,2-мм орудиями и шестью пулеметами на каждой, и бронепаровоза, имевшего оригинальную бочкообразную форму. Всего Брянский завод изготовил около 20 бронепоездов, кроме того, в ходе ремонта ряд бронеплощадок получил артиллерийские башни конструкции Сиркена. В документах такие площадки часто именовали брянскими.

К севастопольским бронепоездам относили матчасть, изготовленную на предприятиях Крыма (главным образом в мастерских севастопольского порта) белыми в 1919 – 1920 годах. Всего здесь было построено около 15 бронепоездов. Их особенностью было использование в качестве вооружения морских орудий, а также брони с кораблей Черноморского флота. В ходе последующего ремонта часть севастопольских бронеплощадок получили артиллерийские башни конструкции Сиркена.

Днепровские бронепоезда строили в 1918 – 1919 годах на заводе Брянском заводе в Екатеринославе (ныне Днепропетровск). Их характерной особенностью были бронеплощадки довольно больших размеров с двумя орудийными, а иногда и несколькими пулеметными башнями. Всего были изготовлено до 10 таких бронепоездов.

Ижорские бронепоезда производились с осени 1918 года на Ижорском адмиралтейском и механическом заводе в Колпино, под Петроградом. Каждый из них состоял из четырех бронеплатформ, центре которых находился пулеметный каземат с 8 пулеметами Максима, а на концах открыто располагалась 76,2-мм зенитные пушки Лендера, защищенные откидными броневыми бортами. Разработали на заводе и двухбашенную бронеплощадку, одна башня которой располагалась выше другой, что позволяло обоим орудиям вести



огонь вдоль состава. Всего в 1918 – 1920 годах в Колпино изготовили около 15 бронепоездов.

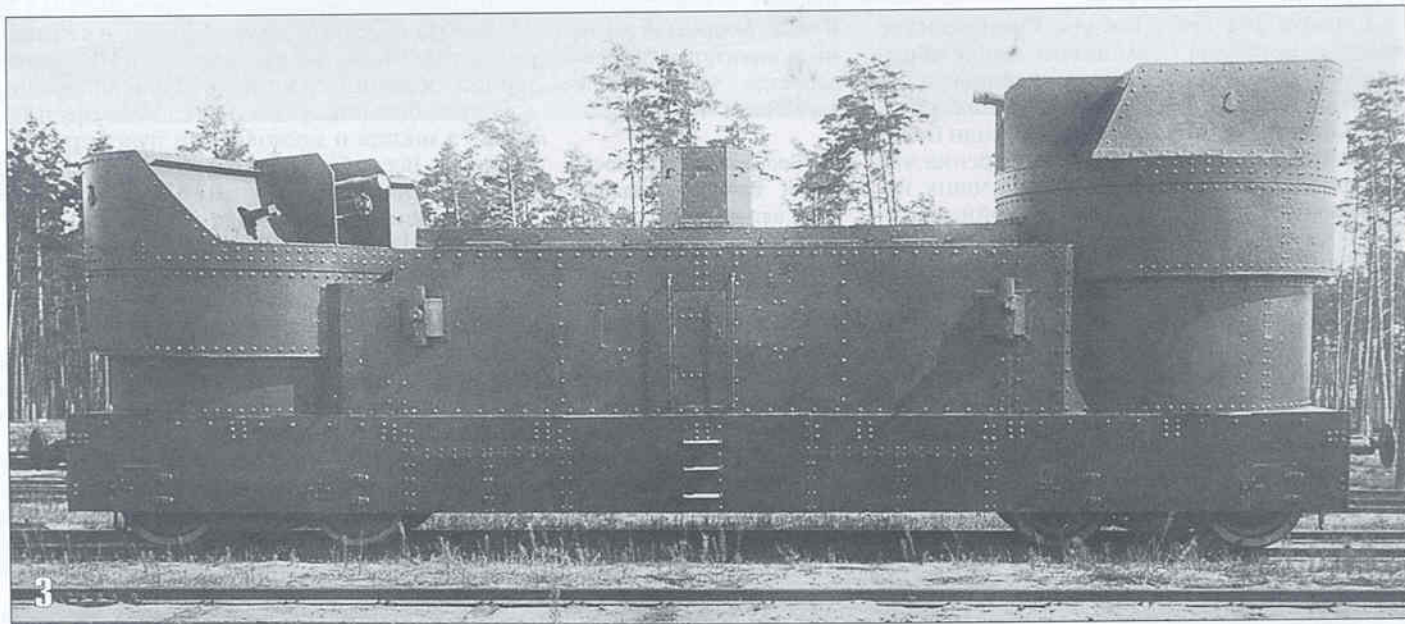
Новороссийские бронеплощадки, разработанные полковником артиллерии Добровольческой Армии Голяховским, строили на главным образом на заводе «Судосталь» в Новороссийске. Для них использовали корабельную броню, двух или четырехосные платформы с одним – двумя 76,2-мм орудиями и шестью – восемью пулеметами. Всего в 1919 году было изготовлено около 20 таких бронеплощадок.

К моменту окончания Гражданской войны в России (февраль 1922 года) в составе Красной Армии имелось 123 бронепоезда, не считая составов, находившихся на складах. Однако после окончания широкомасштабных боевых действий их количество начало сокращаться. Кроме того, существовавшее в период Гражданской войны Управление броневых сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА), занимавшееся вопросами снабжения,

Выбор места для базы хранения бронепоездов Красной Армии начался в сентябре 1924 года и вылился в целую проблему. Сначала предлагалось организовать ее в Тульских железнодорожных паровозо-ремонтных мастерских, но в ходе осмотра оказалось, что они требуют «переконструирования внутренней тележки для прохода в паровозные стойла». Кроме того выяснилось что освободиться мастерские могут не ранее чем через четыре месяца. В качестве временной меры, впредь до освобождения Тульских мастерских, для концентрации бронепоездных единиц решили использовать станцию Плеханово Сызранско-Вяземской железной дороги. Но и тут обстояло не все благополучно – оказалось, что на этой станции необходимо капитально отремонтировать 2,5 километра железнодорожного полотна, а денег для на это не было.

В результате по предложению районного инспектора артиллерийских приемок АУ

3. Двухбашенная бронеплощадка Ижорского завода, прошедшая ремонт на военном складе № 60. 1930 год. Недостатком этой конструкции, помимо большой массы, являлся высоко расположенный центр тяжести, что могло привести к опрокидыванию (АСКМ).



боевой подготовки и разработки новой техники для авто-бронетанковых отрядов и бронепоездов, в феврале 1924 года расформировали, а его функции передали в ведение артиллерийского управления (АУ). Учет бронепоездов стал заниматься отдел материальной части АУ РККА, в котором было всего 2 человека. К этому моменту, по неполным данным, в РККА числилось 105 бронепаровозов и 326 различных бронеплощадок.

В сентябре 1924 года, в связи с повсеместным сокращением Красной Армии начались мероприятия по уменьшению количества бронепоездов. При этом директивой заместителя председателя Революционно-военного совета (РВС) СССР М. Тухачевского за № 73618/1340/М от 20 сентября сокращаемые бронепоезда выводились в резерв: «Вся матчасть расформированных бронепоездов направляется на вновь формируемые базы хранения...»

На основании изложенного АУ предназначило в действующие бронепоезда матчасть более совершенную как по своей конструкции, так и по материалу бронирования».

РККА К. Сиркена для хранения бронепоездов решили приспособить территорию Радицкого вагоностроительного завода на станции Мальцево Брянской губернии. Для этого предлагалось использовать «все железнодорожные пути и боксы (цеха) №№ 4 – 10, литейную (под гараж), колесный цех, техническое бюро и контору, медницкий цех, кладовые, опечатываются как не могущие быть использованы в настоящий момент: деревообделочный, механический цеха, кузница, лесопилка». Приказом РВС СССР № 1206 от 25 сентября 1924 года здесь создается база бронепоездов и бронедрезин Красной Армии, предназначенная для хранения и ремонта бронеединиц. Ее начальником базы назначили К. Сиркена, а с декабря ее возглавил военный инженер Б.А. Исаков (на этой должности до февраля 1930 года).

Одновременно на территории Тульских железнодорожных мастерских сформировали тульский отдел бронезавода. С октября в Брянск и Тулу начала прибывать матчасть расформировываемых бронепоездов, однако этот процесс затянулся на несколько месяцев.

Так, председатель артиллерийского комитета АУ РККА 29 июня 1925 года докладывал: «На заводах «Большевик», «Красный Путиловец» и Ижорский находятся бронеединицы в количестве 32 бронеплощадок, большей частью трофейных (имеется ввиду захваченных у белых в ходе Гражданской войны). — *Прим. автора*». К началу 1926 года большая часть бронепоездной матчасти была сосредоточена в Брянске и Туле, а к концу того же года тульский отдел ликвидировали, переведя все бронеединицы в Брянск.

В 1925 году, используя производственные возможности бывшего Радицкого завода, на бронеплощадке организовали мастерские по ремонту бронеплощадок, бронепаровозов. К 1929 году мастерские могли производить до 24 капитальных ремонтов бронеединиц в год.

Постановлением РВС СССР № 367/82 от 11 ноября 1929 года создается управление по механизации и моторизации Рабоче-Крестьянской Красной Армии (УММ РККА), которое возглавил И. Халепский. При этом артиллерийское управление передавало в ведение УММ все вопросы, связанные с автобронетанковыми и бронепоездными частями. Новое управление получило в свое распоряжение и бронеплощадку РККА в Брянске, которую в декабре 1929 года переформировали в военный склад № 60. Начальником склада был назначен военный инженер В.П. Морозов.

В начале 1930 года УММ РККА произвело ревизию материальной части бронепоездов в частях и на военном складе № 60. По состоянию на 31 января состояние бронепоездного парка было следующим:

«Наличие легких бронеплощадок в частях РККА и на складе № 60 по типам:

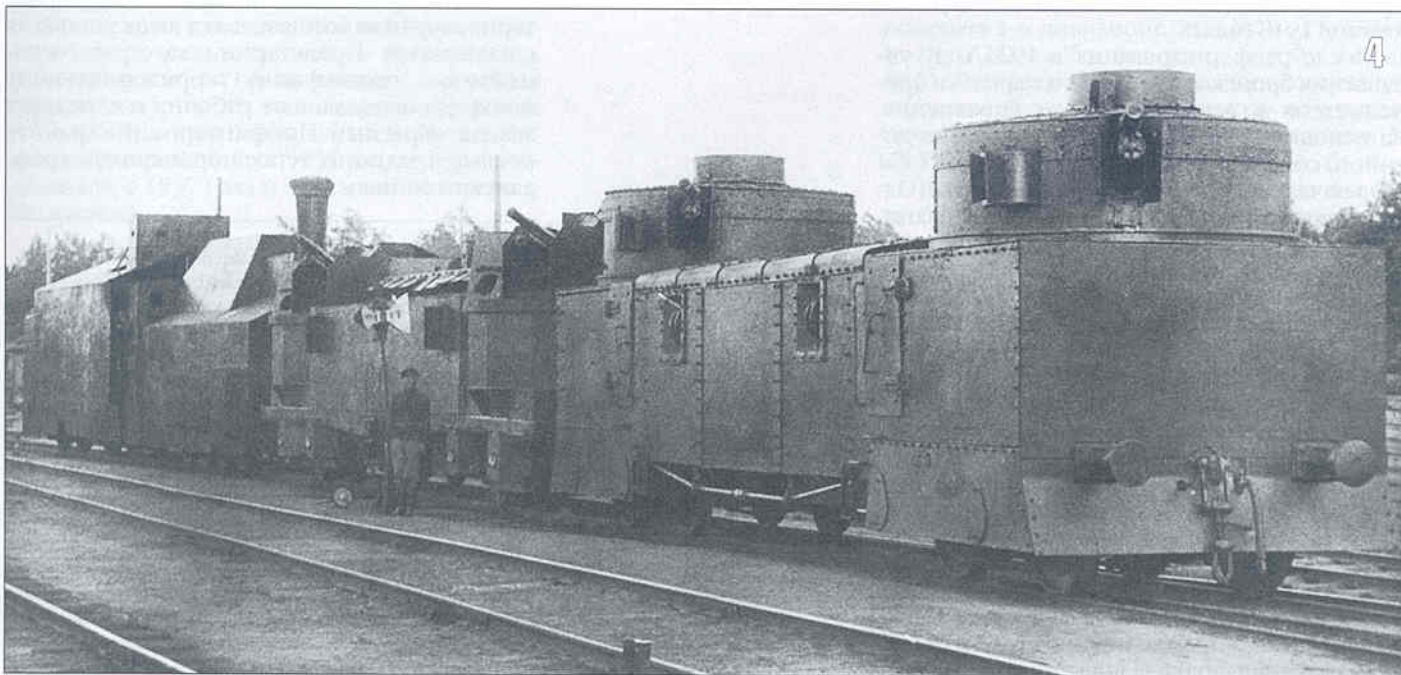
1. БВО. 2-й полк бепо: брянских — 6; сормовских — 6;
- 2-й дивизион бепо: брянских 4;
2. УВО. 1-й дивизион бепо: сормовских — 4;
3. СКВО. Бепо № 11: ижорских — 2; брянских — 2;
4. СибВО. Бепо № 60: брянских — 2;

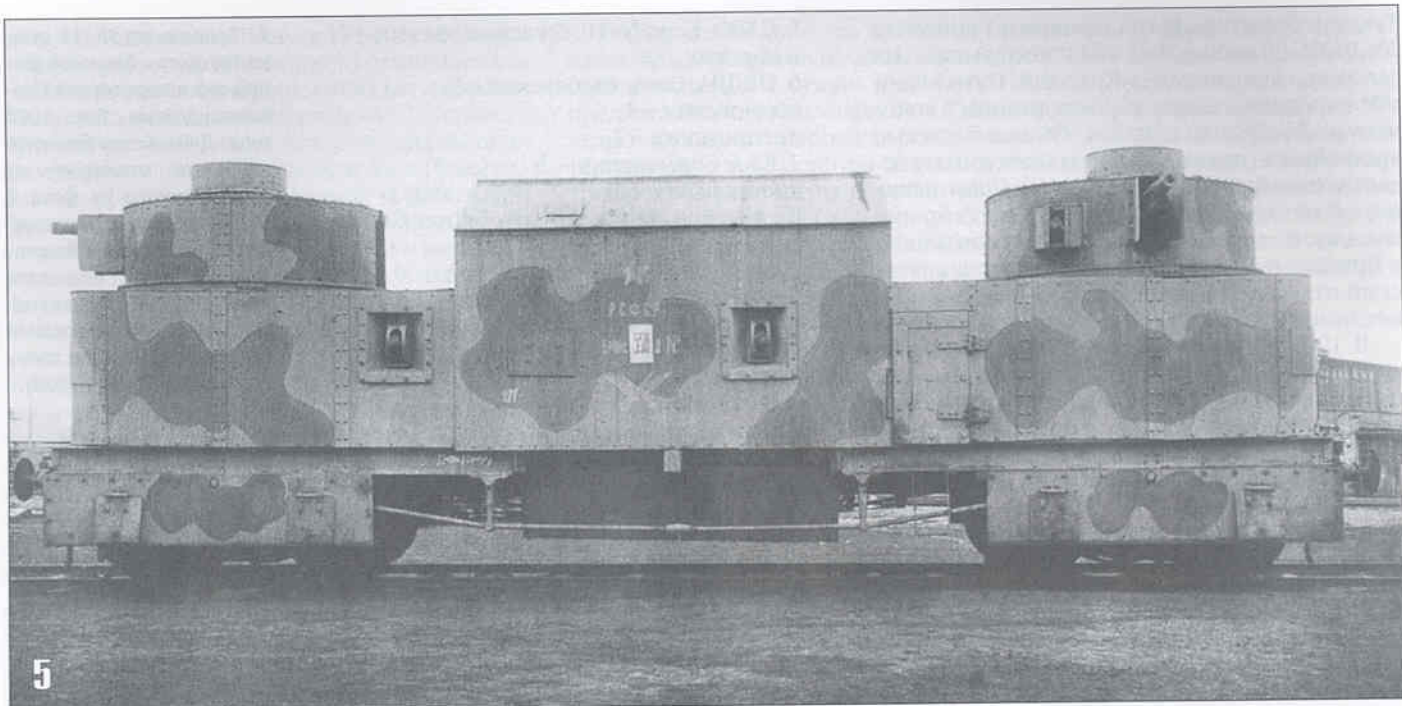
5. САВО. Бепо № 10: севастопольских — 2; ижорских — 2;
 6. ОКДВА. Севастопольских — 9; сормовских — 1; днепровских — 2;
 7. ККА. Сормовских — 2; днепровских — 2;
 8. Модернизированный бепо. Сормовских — 2;
 9. Склад № 60. сормовских — 12; Голяховского — 16. остальное наличие склада не учтено, но сормовских нет.
- Всего: сормовских — 27;
Брянских — 14;
Севастопольских — 11;
Днепровских — 4;
Новороссийских — 16;
Ижорских — 4.
ВСЕГО: 76 штук.
- Бронепаровозов:
Южно-Днепровских — 2;
Брянских — 21;
Сормовских — 13;
Ижорских — 3;
Севастопольских — 3.
ВСЕГО: 42 штуки».

4. Бронепоезд № 12 имени Троцкого с брянской (передняя) и сормовской бронеплощадками. Лето 1920 года. Данный тип брянской площадки отличался от изображенного на фото 2 главным образом конструкцией орудийных башен. Впоследствии площадка как на фото 4 послужила основой для проектирования бронеплощадок типа военного склада № 60 (АСКМ).

ОРГАНИЗАЦИЯ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ЧАСТЕЙ

К моменту окончания Гражданской войны (март 1922 года) в Красной Армии имелись бронепоезда трех типов: А — полевой ударный для решения задач в условиях ближнего боя, вооруженный четырьмя 76,2-мм орудиями и 15 — 20 пулеметами, Б — с двумя 107-мм пушками и 10 — 12 пулеметами, для огневой поддержки ударных бронепоездов и тип В — особого назначения, с одной — двумя 120 —





5

203-мм артсистемами и 5 – 8 пулеметами для подавления тыловых объектов противника. Бронепоезда типа А и Б состояли из бронепаровоза и двух бронеплощадок, а типа В – из 1 – 2 бронеплощадок, бронепаровоза и бронепогребов для хранения снарядов. Такое же деление сохранилось и после 1922 года, только бронепоезда типа А переименовали в легкие, типа Б в тяжелые, а типа В – в тяжелые железнодорожные батареи. Кроме боевой части в составе каждого бронепоезда имела база – несколько пассажирских и товарных вагонов для штаба, жилья команды и хранения боеприпасов. Подготовкой кадров бронепоездников занималась дислоцирующаяся в городе Карачев учебно-опытная бригада бронепоездов и десантных отрядов, сформированная 20 июня 1921 года на основе запасной бригады бронепоездов (была последняя создана еще в конце 1918 года).

После расформирования в 1924 году управления броневых сил РККА и передачи бронепоездов в артиллерийское управление, на основании директивы Революционно-военного совета (РВС) СССР от 20 сентября 1924 года началось сокращение их количества. Одновременно с этим изменялась и организационная структура бронепоездов, которые переводились на штаты мирного времени. Так, согласно этим штатам, каждый бронепоезд имел в своем составе от 47 до 33 человек (командир, комиссар, начальник связи, делопроизводитель, командир звена разведки, командир звена связи, 2 командира площадок, 4 начальника орудий (2 на тяжелом бронепоезде), 4 наводчика (2 на тяжелом), 20 орудийных номеров (10 на тяжелом), 4 начальника пулеметов, переписчик, повар, заведующий хозяйством, машинист, помощник машиниста, кочегар, повозочный), а также одну повозку с парой лошадей. База каждого бронепоезда включала в себя 2 классных вагона для штаба и канцелярии (т.е. пассажирских, как правило 2 или 3-го класса), 2 теплушки для личного состава, 1 ва-

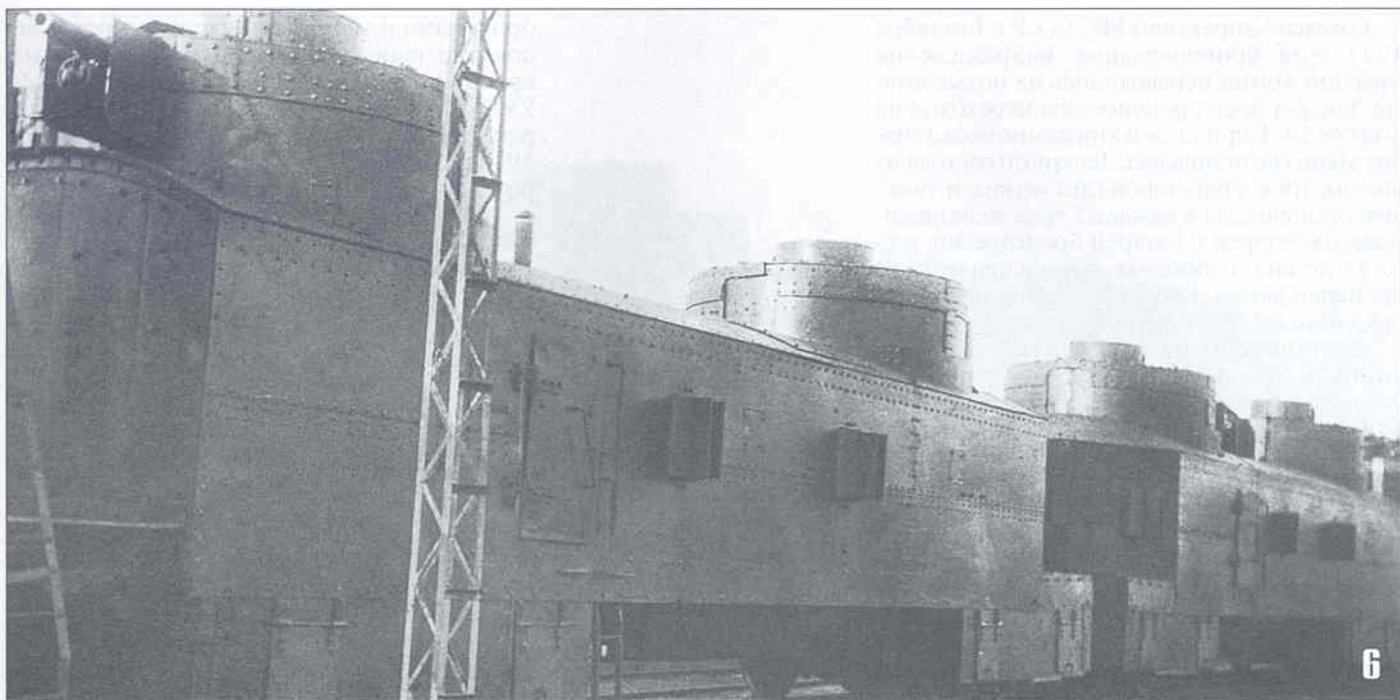
гон-кухню и 2 крытых вагона для вооружения и боеприпасов.

5. Бронеплощадка, захваченная у белых и прошедшая капитальный ремонт на Брянском заводе: она имеет стандартные брянские артиллерийские башни и бортовые пулеметные установки. 1922 год, место съемки неизвестно. Обращает на себя внимание камуфляж в виде больших пятен и военный номер 550 в белом прямоугольнике. В документах бронеплощадка проходила как брянская, хотя таковой не являлась (АСКМ).

гон-кухню и 2 крытых вагона для вооружения и боеприпасов.

Для подготовки кадров бронепоездных частей и обеспечения их мобилизационного развертывания в военной время учебно-опытную бригаду бронепоездов и десантных отрядов в период с 1 по 10 октября 1924 года переформировали в отдельный территориальный* полк бронепоездов. Последний по вновь утвержденному штату включал в себя два легких и один тяжелый бронепоезд, бронепоезд особого назначения со 120-мм орудиями и звено пулеметных бронедрезин. Шефом полка стали рабочие брянского завода «Красный Профинтерн». Они оказывали бронепоездникам самую различную помощь, а молодые рабочие завода проходили воинскую службу в полку бронепоездов. 1 мая 1925 года представители «Красного Профинтерна» вручили бойцам полка шефское знамя с надписями: «Пролетарии всех стран соединяйтесь – подшефному территориальному полку бронепоездов от рабочих и служащих завода «Красный Профинтерн» и «Храните боевые традиции героев-броневиков гражданской войны».

* Территориальная система вооруженных сил – содержание государством в мирное время в соединениях и частях минимального количества кадровых военнослужащих (главным образом командных кадров) и обучение в этих соединениях приписанного к ним переменного состава. При этом военнообязанные состоят на учете и обучаются методами вневойсковой подготовки и краткосрочных учебных сборов в территориальных формированиях, комплектуемых по территориальному признаку (проживание вблизи мест дислокации войсковых частей). При мобилизации военнообязанные вызываются в свои части, которые таким образом, укомплектовываются по штатам военного времени. В СССР территориальная система существовала в 1920 – 1930-е годы. В 1935 – 1939 годах Красная Армия полностью перешла на кадровую систему устройства.



6

Наряду с полком по штату, утвержденному приказом РВС СССР № 1181 от 28 сентября 1924 года, началось формирование дивизионов бронепоездов (по два легких и одному тяжелому в каждом). Так, с 13 октября по 1 ноября 1924 года в Киеве формируется 1-й Краснознаменный* дивизион полевых бронепоездов (бепо № 10, 11 и 154), а в Карачеве с 3 по 10 октября – 2-й дивизион полевых бронепоездов (бепо № 18, 20 и 33 в середине октября дивизион убыл в город Витебск, в мае 1930 года передислоцирован в Полоцк). С 25 февраля по 5 марта 1925 года из группы бронепоездов, находящихся на станции Навтлуг (Кавказская Краснознаменная армия) формируется 7-й дивизион (бепо № 7, 8, 9 и 12). При этом бронепоезд № 8 являлся учебным и входил в состав созданной при дивизионе школы начсостава.

Кроме того, в составе Красной Армии имелось три отдельных легких бронепоезда: (№ 10 (бывший № 14) на станции Эмир-Абад (Туркмения), № 11 на станции Грозный и № 13 «Красный Уфимец» на станции Никольск-Уссурийский (с 1935 года – город Ворошилов, с 1957 года и по настоящее время – Уссурийск).

6. Еще один тип сева-польской площадки, прошедшей ремонт и получившей брянские башни. 1921 год. Площадки такого типа впоследствии имелись в составе бронепоезда № 13 «Красный Уфимец» во время конфликта на КВЖД (АСКМ).

Приказом РВС СССР № 437 от 1 октября 1926 года бронепоездные подразделения переводятся на новые штаты. При этом территориальный полк переименовали во 2-й полк бронепоездов, а 1 и 2-й дивизионы полевых бронепоездов – в 1 и 2-й дивизионы бронепоездов.

Согласно новому штату 2-й полк бронепоездов насчитывал четыре бронепоезда (три легких и один тяжелый), железнодорожную батарею и батарею бронедрезин – всего 6 легких, 2 тяжелых бронеплощадки, 2 площадки со 120-мм орудиями, 2 бронепогребка для хранения 120-мм снарядов, 6 бронепаровозов и 3 бронедрезины. Дивизионы также переходили на новые штаты, но количество бронепоездов в них оставалось прежним – изменения касались лишь численности команд и вагонов базы. Кроме того, часть бронепоездов сменила номера: в 1-м дивизионе бепо № 10, 11, 154 на № 15, 17, 31, а в 7-м дивизионе № 7, 9, 12 стали № 27, 29 и 22 соответственно. Существующую в составе 7-го дивизиона школу начсостава переформировали в учебный бронепоезд № 28 (бывший № 8).

Таким образом, к началу 1927 года в составе бронепоездных частей РККА имелся 2-й полк, три дивизиона бронепоездов (1, 2 и 7-й) и три отдельных бронепоезда.

В связи с обострением отношений СССР и Китая 12 июля 1929 года на базе бепо № 13 разворачивается бронепоезд № 63, на следующий день убывший на участок Уссури – Иман для охраны госграницы. В августе 1929 года формируется Особая Дальневосточная армия (ОДВА), в состав которой включаются бепо № 13 и 63. Кроме того, для усиления ОДВА в ее состав в срочном порядке перебрасываются четыре новосформированных бронепоезда – № 64, 65, 66 и 67. Для координации боевого использования бронепоездов в ходе советско-китайского конфликта создали временные управления двух дивизионов (номеров они не имели).

* Дивизион получил орден Боевого Красного Знамени, которым был награжден бронепоезд № 61 «Имени III Интернационала» за участие во взятии Баку. После сокращения бронепоездных частей бепо № 61 вошел в бронепоезд № 4, куда и сдал знамя с орденом. В октябре 1924 года бронепоезд № 4 расформировали – площадки сдали на склад в Брянск, а бронепаровоз и 40 человек команды прибыли в Киев для укомплектования 1-го дивизиона полевых бронепоездов. Красное знамя с орденом Боевого Красного Знамени на основании устного распоряжения начальника штаба Украинского военного округа было передано командиру 1-го дивизиона. Приказом Киевского военного округа № 70 от 29 октября 1938 года за дивизионом документально было закреплено наименование 1-й Краснознаменный дивизион бронепоездов.

Согласно директивы РВС СССР с 1 октября 1929 года бронепоездные подразделения Красной Армии переводились на новые штаты. Так, 2-й полк бронепоездов переходил на штат № 10/4, при этом вооружение полка значительно увеличивалось. Теперь он состоял из школы, трех дивизионов (два легких и тяжелый бронепоезда в каждом), трех железнодорожных батарей и батареи бронедрезин, всего 12 легких, 6 тяжелых бронеплощадок, 12 бронепаровозов, 4 бронеплощадки со 120-мм орудиями и 3 бронепогребя.

Дивизионы бронепоездов переводились на штаты № 10/5 (1 и 2-й) и 10/6 (7-й дивизион). Разница заключалась в том, что по штату № 10/6 дивизион имел в своем составе дополнительные бронепоездные единицы – так называемый кадр 2-й очереди – которые укомплектовывались личным составом при проведении мобилизации в случае начала военных действий. Например, в 7-м дивизионе числилось четыре бронепоезда – три легких и тяжелый – из которых один легкий в случае начала боевых действий выделялся из состава дивизиона и должен был действовать самостоятельно. Этот бронепоезд содержался по штату № 10/7.

Для отдельных бронепоездов также было утверждено два штата – № 10/8 и 10/9. По первому содержались легкие или тяжелые кадровые бронепоезда, а второй штат действовал для кадров отдельных бронепоездов второй очереди, которые разворачивались в полноценные боевые единицы при проведении мобилизации. Например, при отдельном легком бронепоезде № 11 штата 10/8 имелся кадр второй очереди легкого бронепоезда штата № 10/9.

В конце 1929 года создается Управление моторизации и механизации (УММ) РККА, которое возглавил И. Халепский. Вместе с авто-

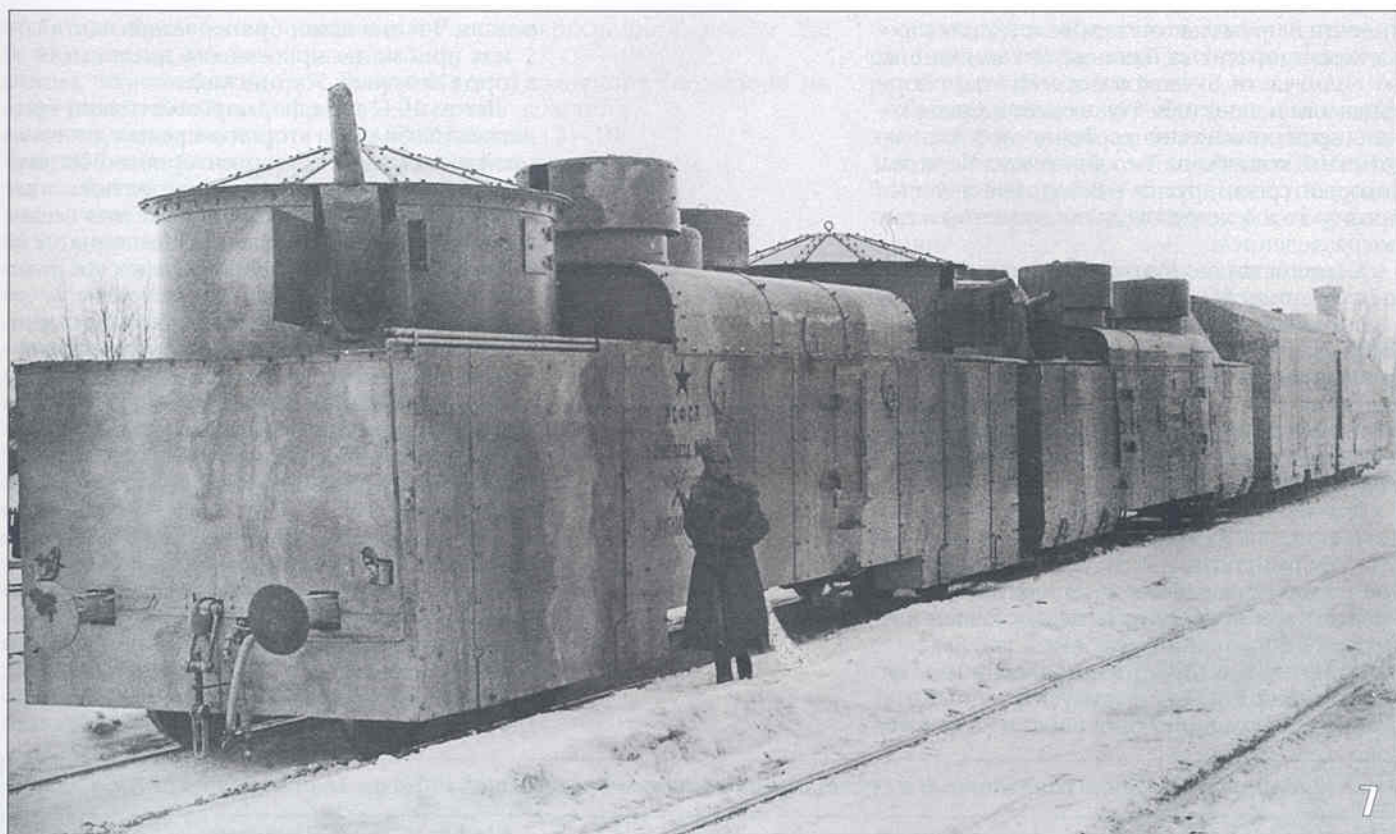
броневыми и танковыми частями в новое ведомство передали и бронепоезда. Первым крупным организационным мероприятием УММ РККА, проведенным на основании директивы Штаба РККА № 17033сс от 7 февраля 1930 года стало расформирование временных управлений дивизионов бронепоездов, и свертывание бепо № 64, 65, 66 и 67 в кадры второй очереди при 13-м (№ 64, 65) и 63-м (№ 66 и 67) отдельных бронепоездах. Это было сделано после завершения боевых действий на Китайско-Восточной железной дороге и перехода ОКДВА* на штаты мирного времени. Кроме того, приказом РВС СССР 13 февраля 1930 года 2-й полк бронепоездов переименовали во 2-й полк бронепоездов имени рабочих завода «Красный Профинтерн».

С февраля 1930 года специальная комиссия УММ РККА начала работу по обследованию бронепоездных частей для выявления их состояния. По результатам этой проверки И. Халепский в своем письме от 15 марта 1931 года докладывал народному комиссару по военным и морским делам: «На вооружении бронепоездных частей РККА на текущем довольствии состоит 22 бронепоезда, в неприкосновенном запасе 15, а всего разворачивается по

* 1 января 1930 года за успешное выполнение боевых задач в ходе боев с китайскими частями, Центральный исполнительный комитет СССР наградил ОКДВА орденом Боевого Красного Знамени, с этого момента она стала называться Особая Краснознаменная Дальневосточная армия (ОКДВА). В мае 1935 года из ОКДВА выделили Забайкальскую группу войск, вскоре реорганизованную в Забайкальский военный округ. 28 июня 1938 года ОКДВА переформировали в Краснознаменный Дальневосточный фронт (далее в тексте ДВФ) в составе 1 и 2-й Особых Краснознаменных армий.

Таблица 1. Сведения о количественном и качественном состоянии бронепоездов Красной Армии текущего довольствия по состоянию на 15 марта 1931 года.

Округ	Наименование части	Число бепо	Число бронеединиц	Состояние		Материал брони	
				Исправно	Неисправно	Сталь	Железо
БВО	2-й полк бепо	Легких – 6	Бронепаровозов – 6	4	2	4	2
		Тяжелых – 3	Бронепл-к легких – 12	12	–	6	6
		ВСЕГО – 9	Бронепл-к тяжелых – 6	6	–	6	6
	2-й дивизион бепо	Легких – 2	Бронепаровозов – 3	2	1	2	–
		Тяжелых – 1	Бронепл-к легких – 4	4	–	–	4
		ВСЕГО – 3	Бронепл-к тяжелых – 2	2	–	–	2
УВО	1-й дивизион бепо	Легких – 2	Бронепаровозов – 3	3	–	3	–
		Тяжелых – 1	Бронепл-к легких – 4	4	–	4	–
		ВСЕГО – 3	Бронепл-к тяжелых – 2	2	–	–	2
ККА	7-й дивизион бепо	Легких – 2	Бронепаровозов – 3	3	–	3	–
		Тяжелых – 1	Бронепл-к легких – 6	4	–	4	–
		ВСЕГО – 3	Бронепл-к тяжелых – 2	2	–	–	2
САВО	Бронепоезд № 10	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	1	–	1	–
			Бронепл-к легких – 2	2	–	–	2
СКВО	Бронепоезд № 11	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	1	–	–	1
			Бронепл-к легких – 2	2	–	–	2
ОКДВА	Бронепоезд № 13	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	–	1	–	1
			Бронепл-к легких – 2	2	–	–	2
	Бронепоезд № 63	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	1	–	–	1
			Бронепл-к легких – 2	2	–	–	2



варианту № 10 (так назывался мобилизационный план на случай начала боевых действий. – *Прим. автора*) – 37 бронепоездов. Кроме того, на военном складе № 60 находится легких бронеплощадок, требующих капитального ремонта и по восстановлении могущих быть использованными на обеспечения года войны – 62 штуки».

1 октября 1931 года 2-й полк бронепоездов переименовали в Отдельный полк бронепоездов имени рабочих завода «Красный Профинтерн». Одновременно было принято решение о расширении жилого и казарменного фондов, а также переброске полка ближе к ремонтной базе – военному складу № 60. Поэтому уже в конце октября силами бойцов полка при помощи шефов завода «Красный Про-

финтерн» началось строительство городка у станции Брянск-1 в месте под названием Мамонтово поле.

Летом 1932 года отдельный полк бронепоездов переменял дислокацию, переехав вновь отстроенный городок у станции Брянск-1 (Володарский поселок). С 10 по 13 сентября 1932 года полк бронепоездов был обследован начальником 4-го отдела 1-го управления УММ РККА Зуном, который сообщил Халепскому: «Считаю необходимым отметить громадную работу, проделанную командованием полка в деле обеспечения боевой подготовки. По сравнению с предыдущими годами полк значительно вырос, особенно по стрелковой подготовке. Большая заслуга в этом деле должна быть отнесена к энергии, настой-

7. Бронепоезд № 34 «Красноармеец» в составе двух бронеплощадок постройки Брянского завода в Екатеринославе (ныне Днепрпетровск), впоследствии известных как «днепровский тип». Зима 1920 года. Размеры бронеплощадок можно представить, сравнив с ростом стоящего рядом человека. В 20-е годы при ремонте с этих площадок снимали пулеметные башни для уменьшения массы (АСКМ).

Таблица 2. Сведения о количественном и качественном состоянии бронепоездов Красной Армии неприкосновенного запаса по состоянию на 15 марта 1931 года.

Округ	Наименование части	Число бепо	Число бронеединиц	Состояние		Материал брони	
				Исправно	Неисправно	Сталь	Железо
БВО	2-й полк бепо	Легких – 6	Бронепаровозов – 8	8	–	8	–
		Тяжелых – 2	Бронепл-к легких – 12	12	–	12	–
		ВСЕГО – 8	Бронепл-к тяжелых – 4	2	2	–	4
ККА	7-й дивизион бепо	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	1	–	–	1
			Бронепл-к легких – 2	2	–	2	–
САВО	Бронепоезд № 10	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	1	–	1	–
			Бронепл-к легких – 2	2	–	–	2
СКВО	Бронепоезд № 11	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	1	–	1	–
			Бронепл-к легких – 2	2	–	2	–
ОКДВА	Бронепоезд № 13	Легких – 2	Бронепаровозов – 2	2	–	–	2
			Бронепл-к легких – 4	4	–	–	4
	Бронепоезд № 63	Легких – 1	Бронепаровозов – 1	1	–	–	1
			Бронепл-к тяжелых – 2	2	–	–	2

чивости и правильному руководству со стороны командира полка Плявина, его помощника по политчасти Бученкова, отсека партбюро Угрюмова и начштаба Федосенкова. Среди командиров дивизионов особенно необходимо отметить командира 3-го дивизиона Чернова, который среди других командиров является примером в деле руководства вверенным ему подразделением.

Ходатайствую о награждении перечисленных товарищей».

Согласно директивы Генерального Штаба РККА от 23 января 1932 года 2-й дивизион бронепоездов из Полоцка передислоцировался на станцию Бочкарево Уссурийской железной дороги. Дивизион прибыл на новое место службы 13 февраля и вошел в состав ОКДВА.

Взамен убитого на Дальний Восток 2-го дивизиона 11 февраля 1932 года в Полоцке был сформирован 8-й дивизион бронепоездов (легкие бепо № 16, 45 и тяжелый № 21), матчасть для которого поступила с военного склада № 60.

Кроме того, с 10 марта по 8 апреля 1932 года приказом РВС СССР для усиления ОКДВА при Отдельном полку бронепоездов сформиро-

вали 9-й дивизион бронепоездов, который 1 мая прибыл на новое место дислокации – в город Никольск-Уссурийский.

Летом 1932 года формируется легкий бронепоезд № 60 кадра второй очереди, с дислокацией в Омске при 12-м артиллерийском полку.

В результате всех этих мероприятий к концу 1932 года в Красной Армии имелись следующие бронепоездные подразделения (см. таблицу 3). Их состав не менялся до середины 1936 года.

Небезынтересно привести акт о состоянии отдельного полка бронепоездов, составленный в начале 1935 года при передаче части одним командиром другому. Из этого документа можно сделать вывод, в каких условиях велась учеба и боевая подготовка бронепоездников РККА в 30-е годы (стиль и орфография сохранены):

«На основании приказа НКО № 0010 от 10.01.1935 г. командиром отдельного полка бронепоездов Плявиным К.А. произведена передача полка вновь назначенному командиру этого полка Брусину. Передача произведена с 4 по 8 февраля.

По штату в полку числится 485 человек (90 старший и средний начсостав, 165 млад-

Таблица 3. Сведения о состоянии и дислокации бронепоездных частей РККА на 16 декабря 1932 года.

Округ	Наименование и штат	Состав	Место стоянки	Шефы	Годовой праздник	Командир
БВО	Отдельный полк бепо, штат № 10/4	Территориальный, 3 дивизиона, 3 батареи, школа и батарея бронедрезин	Брянск	Завод «Красный Профинтерн»	10 сентября	Плявин Карл Андреевич
БВО	8-й дивизион, штат № 10/5	2 легких и 1 тяжелый бепо	Полоцк		11 февраля	Александров
УВО	1-й дивизион, штат № 10/5	2 легких и 1 тяжелый	Киев	Кабельный завод, Горловский и Щербиновский рудники	1 ноября	Гримзин Иван Васильевич
ККА	7-й дивизион, штаты № 10/6 и 10/7	2 легких и 1 тяжелый, 1 легкий второй очереди	Тифлис	Музтрест Грузинской ССР	5 марта	Устинов Анатолий Петрович
САВО	Бронепоезд № 10, штат 10/8 и 10/9	1 легкий, 1 второй очереди	Ашхабад		19 апреля	
СКВО	Бронепоезд № 11, штат 10/8 и 10/9	1 легкий, 1 второй очереди	Грозный	Железнодорожный узел	5 мая	Григорьевский
ОКДВА	Бронепоезд № 13 «Красный Уфимец», штаты № 10/8 и 10/9 (2 кадра)	1 легкий, 2 второй очереди	Никольск-Уссурийский			Курдунов
ОКДВА	Бронепоезд № 63, штат № 10/8 и 10/9 (2 кадра)	1 легкий и 2 второй очереди	Чита			Мишин Леонид Иванович
ОКДВА	9 дивизион, штат № 10/5	2 легких, 1 тяжелый	Никольск-Уссурийский	Депо станции, 32-я начальная школа	1 мая	Гримзин Иван Васильевич
ОКДВА	2-й дивизион, штат № 10/5	2 легких, 1 тяжелый	Бочкарево			
СибВО	Бронепоезд № 60 (при 12 артполку), штат № 10/9	Кадр одного легкого бп	Омск			

8. Легкий бронепоезд № 29 из состава 7-го дивизиона бронепоездов во время учений войск Закавказского военного округа. Лето 1936 года. Бронепоезд состоит из бронеплощадок типа военсклада № 60, причем хорошо видно, что бронировка их бортов отличается друг от друга: на ближней различимы заклепанные пулеметные амбразуры, оставшиеся в листах от броневана постройки периода Гражданской войны. Бронепоезд имеет бронепаровоз типа военсклада № 60 на жидком топливе – хорошо виден высокий бак для нефти на тендере. Такие паровозы, как правило, использовались в бронепоездах, дислоцируемых на Северном Кавказе, в Средней Азии и Закавказье (АСКМ).

ший начсостав и сверхсрочной службы, 230 рядовых).

Вооружение и транспорт (положено по штату – имеется в наличии):

Бронепаровозов: 12 – 10;
Бронеплощадки легкие: 16 – 14;
Бронеплощадки тяжелые: 8 – 6;
Бронедрезины: 16 – 0;
Мотодрезины: 12 – 0;
Орудия 76-мм: 32 – 28;
Орудия 107 мм: 8 – 6;
Пулеметы «Максима»: 168 – 168;
Пулеметы ДП: 0 – 12;
Винтовки драгунские: 464 – 464;
Револьверы Нагана: 760 – 602;
Бинокли: 148 – 128;
Стереотрубы: 16 – 9;
Буссоли: 40 – 31;
Телеграфные аппараты: 24 – 24;
Коммутаторы: 16 – 16;
Телефонов индукционных: 24 – 24;
Телефонов фонических: 140 – 90;
Противогазов БС: 1592 – 1592;
Легковых Форд-А: 1 – 1;
Грузовых Форд-АА: 2 – 2;
Автобус Форд-АА: 0 – 1;
Грузовой «Пирлесс»: 0 – 1;

Автомобиль «Пирлесс» в полку использован быть не может, подлежит реализации через Военное Фондовое Бюро.

Бронеплощадки все модернизированные, электрооборудование и телефония исправны. Аккумуляторы на бронеплощадках №№ 413, 441, 440 и 591 требуют капитального ремонта, у бронеплощадки № 452 лопнул боковой лист брони.

Все бронепаровозы и бронеплощадки требуют покраски.

Казарменный фонд.

Казарм имеется две одна двух и одна трехэтажные кирпичные, отсутствуют водопровод и канализация.

Столовая – одноэтажная кирпичная с асфальтовым полом. Помещение для столовой мало – кадровый состав пропускается в 2 очереди.

Баня и прачечная – кирпичное одноэтажное здание вполне удовлетворяет потребностям полка.

Дома начсостава – имеется шесть деревянных: комиссарских двухэтажных – два и одноэтажных два, один дом рубленый на 8 квартир и один на 2 квартиры. По нормальной кубатуре дома рассчитаны на 52 квартиры, фактически же размещены 79 семей. Обеспечен



Мотоциклы «Харлей-Девидсон»: 6 – 1;

Мотоциклы «Нортон»: 0 – 2;

Велосипедов: 59 – 45.

В полку имеются 3 учебные бронедрезины, требующие капитального ремонта. Запросить нач. АБТО о наряде на запасные части к ним для ремонта на складе № 60. Мотодрезин по табелю не положено, донести нач. АБТО с просьбой о внесении их в табель.

Пулеметы ДП по табелю не положены. Донести начальнику АБТО и просить включить в табель.

ность квартирами начсостава по фактическому размещению – 65 %.

Полк от города расположен в 6 км. Своего клуба нет, приспособленный полком зрительный зал на 60 человек не может удовлетворить всех потребностей.

В районе городка совершенно нет мощных дорог, связывающих полк со станцией и городом. Проселочные дороги в плохом состоянии благодаря болотистой местности. Осенью и весной движение по ним автотранспорта совершенно невозможно.



9. Зенитный расчет легкого бепе № 29 из состава 7-го дивизиона бронепоездов во время учений войск Закавказского военного округа. Лето 1936 года. До появления в 1936 году башен ПВО на тендерах бронепаровозов, именно такие установки Максимов на зенитной треноге образца 1927 года составляли защиту бронепоезда от атак с воздуха. В составе бепе имелось две таких установки, которые во время боя должны были размещаться на водяном баке тендера (АСКМ).

Выстроенное в 1934 году овощехранилище обшитое досками и засыпанное шлаком еще не закончено.

Складские помещения – деревянные здания, обшитые тесом. Один склад покрыт тесом, другой толью, крыша последнего течет. Совершенно нет отапливаемого склада для хранения оптических приборов и противогазов. Это имущество хранится в казармах, в комнатах предназначенных для классов.

Скотный двор – одно деревянное помещение обшитое тесом – обеспечивает наличие поголовья на 60 %. Свиноарник по своей конструкции не отвечает зоотехническим требованиям: мало света, отсутствует вентиляция, нет стока.

Подсобное хозяйство (план – имеется фактически):

Бык-производитель: 0 – 1;
Коров взрослых: 15 – 15;
Телки и бычки от 1 до 2 лет и телята: 6 – 10;
Хряк производитель: 1 – 1;
Свиноматок: 20 – 32;
Поросята разных групп: 83 – 108;
Овец: 0 – 8;
Лошадей рабочих: 0 – 7;
Лошадей молодняк: 0 – 1.
Посевы:
Озимых: 28 га – 28 га
Весенний сев: 30 га – 30 га
Сенокосных угодий: 60 га – 60 га
Парников: 50 рам – 400 рам
Теплиц: 0 – 1 (размер 15 x 6 м).

Большим недочетом в хозяйстве является отдаленность земельных участков от расположения самого хозяйства.

Директивой начальника Генерального Штаба РККА № 4/2/35470 от 2 июля 1936 года командующему войсками ОКДВА предписывалось сформировать отдельный легкий бронепоезд № 66 по штату № 10/8. Он был развернут при 9-м дивизионе и 23 декабря того же года убыл на станцию Камень-Рыболов.

По «Плану организационных мероприятий 1937 года по механизированным войскам РККА», утвержденному народным комиссаром обороны СССР 10 марта 1937 года предусматривалось перевести бронепоездные подразделения на новые штаты.

Так, отдельный полк бронепоездов переходил на штат № 16/730 (четыре дивизиона и учебный бронепоезд), а 1, 2, 7, 8 и 9-й дивизионы бронепоездов – на штат № 16/731 (314 человек). При этом число бронепоездов в дивизионе не изменялось, а управление дивизиона получало 5 бронепаровозов на железнодорожном ходу (БА-20жд и БА-10жд) и одна съемную моторную дрезину Су.

Отдельные бронепоезда переводились на штат № 16/601-А для легких (бепе № 10, 11, 13, 63 и 66) и № 16/601-Б для тяжелых (бепе № 67) бронепоездов. По этим штатам в состав каждого бронепоезда включались 5 бронепаровозов на железнодорожном ходу (БА-20жд и БА-10жд), 1 бронедрезина, 5 же-



10. Команда бронепоезда № 29 из состава 7-го дивизиона бронепоездов на обеде во время учений войск Закавказского военного округа. Лето 1936 года. На заднем плане виден бронепоезд, а также одна из теплушек базы бронепоезда (АСКМ).

11. Бронепоезд из состава 4-го дивизиона бронепоездов в районе Брянска. Предположительно 1939 год. Состав включает себя бронепаровоз ПР-35 с башней для зенитных пулеметов и радиостанцией 71-ТК-1 и две бронеплощадки ПЛ-35, изготовленные 1938 года с шаровыми пулеметными установками Максимов в бортах (АСКМ).

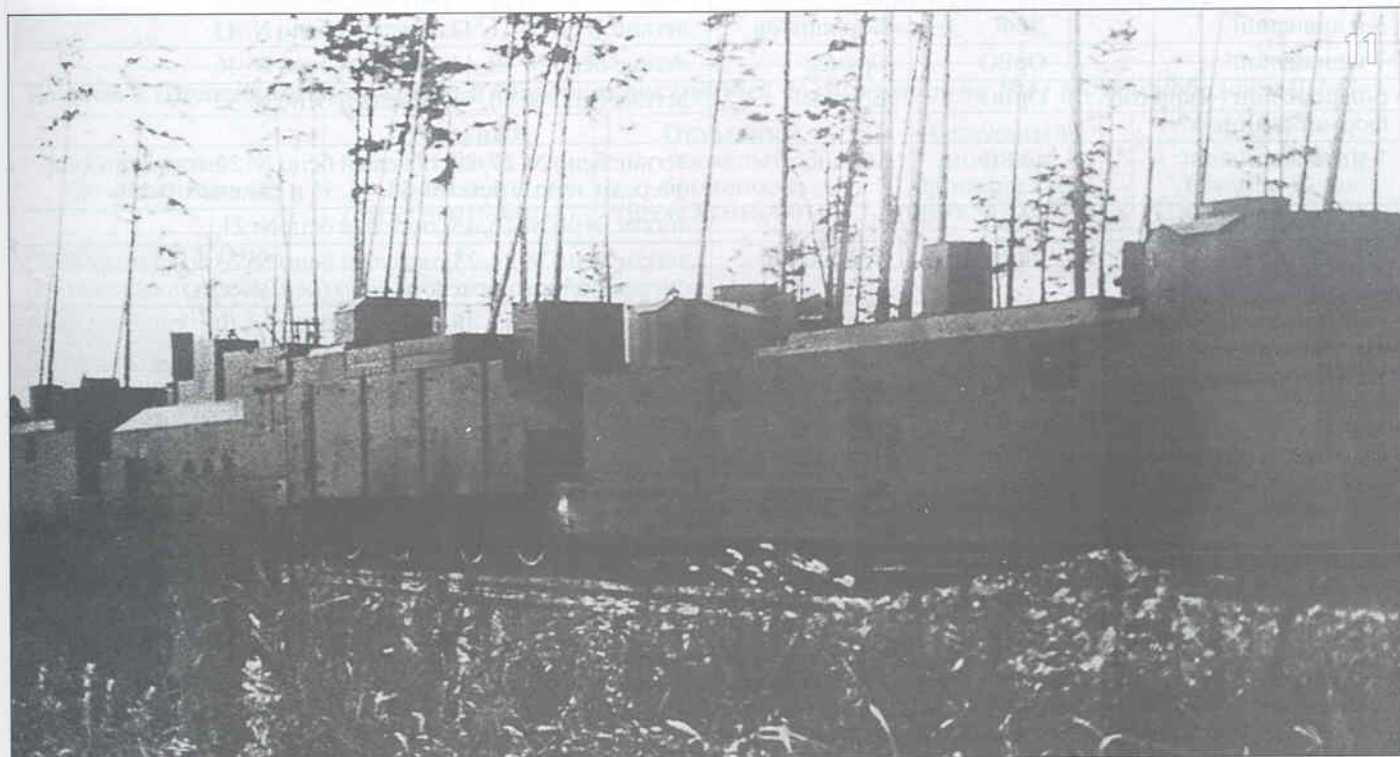
лезнодорожных торпед ЖДТ, съемная моторная дрезина Су и вагон-мастерская ДМ (такое же количество вооружения и техники имелось в составе каждого бронепоезда, входившего в состав дивизиона). Разница штатов № 16/601-А и № 16/601-Б заключалась только в количестве людей (106 и 96 человек соответственно).

Кадр легкого бронепоезда № 60 (при 12-м артполку) расформировывался, а матчасть была переброшена в Ленинград и в качестве учебного бронепоезда штата № 18/304-5 включена в состав ЛБТКУКС имени Бубнова

(Ленинградские бронетанковые курсы усовершенствования командного состава).

Вместо одного кадра второй очереди при 7-м дивизионе развернули четыре кадра бронепоездов (штат № 16/602), из них один тяжелый. Кроме того, бронепоезда кадра второй очереди штата № 16/602 стали содержать при 9-м дивизионе (один тяжелый), а также при бепо № 10 и № 11 (по одному легкому).

В результате проведения этих организационных мероприятий к началу 1938 года бронепоездные части Красной Армии имели



в своем составе отдельный полк бронепоездов (550 человек), пять отдельных дивизионов бронепоездов (по 314 человек), 5 отдельных легких (по 106 человек) и один отдельный тяжелый (96 человек) бронепоезда, а также отдельный батальон бронедрезин*.

Директивой Генерального Штаба РККА № 4/3/46480 от 21 марта 1939 года Военному Совету Орловского военного округа предписывалось расформировать отдельный полк бронепоездов. За счет его штатной численности разворачивались 3 и 4-й дивизионы бронепоездов штата №16/731, а также кадры 6 и 12-го дивизионов (по 29 человек), которые содержались при 4-м дивизионе в Брянске. Все мероприятия были проведены к 30 апреля, а 3 – 4 мая 3-й дивизион бронепоездов двумя эшелонами убыл в состав 1-й Отдельной Краснознаменной армии Дальневосточного фронта, и в конце мая прибыл на новое место дислокации – город Ворошилов. 6 и 12-й дивизионы в документах часто именовались «дивизионами скрытого формирования», они разворачивались при мобилизации в случае начала военных действий. Матчасть для них хранилась при 4-м дивизионе в Брянске. Кроме того, при мобилизации на базе 4-го дивизиона разворачивался 1-й запасной полк бронепоездов (штат № 016/800)

* Отдельный батальон бронедрезин в данной работе не рассматривается, о нем подробно будет рассказано в выпуске «Отечественные бронедрезинь и мотоброневагоны», который выйдет в июне 2006 года.

в составе двух учебных дивизионов, который предназначался для подготовки кадров бронепоездников и укомплектования новых подразделений.

В сентябре 1939 года, перед вводом частей Красной Армии в Польшу, была проведена мобилизация полка, но после окончания кампании его демобилизовали.

В ходе советско-финляндской войны (30 ноября 1939 года – 13 марта 1940 года) в состав Действующей Армии было переброшено несколько бронепоездных частей (1, 8-й дивизионы и 45-й легкий бронепоезд), для усиления которых по шифротелеграмме Генерального Штаба Красной Армии № 8/1 от 16 января 1940 года началось формирование пяти отдельных стрелковых рот бронепоездов штата № 016/2 (в документах того времени они именовались отдельными десантными стрелковыми ротами). В состав каждой входили три стрелковых и минометный взводы, всего 215 человек (командно-начальствующего состава 6, младшего начсостава 22, рядовых 187), 174 7,62-мм винтовок СВТ-38 (из них 2 снайперских), 36 7,62-мм пулеметов ДП-27, 4 82-мм миномета и 2 полевые кухни. Роты прибывали на фронт в период 15 – 24 февраля 1940 года.

После окончания войны все бронепоездные части, принимавшие в ней участие, возвратились к прежним местам дислокации, а десантные стрелковые роты были расформированы. Исключение составил 8-й дивизион бронепоездов, который из Ленинграда передислоцировали в Туапсе и включили

Таблица 4. Состояние бронепоездных частей РККА по состоянию на 22 июня 1941 года.

Часть	Военный округ	Место дислокации	Состав бронепоездов
1-й дивизион	КОВО	Киев	легкие бепо № 15, 17, тяжелый бепо № 31
2-й дивизион	ДВФ	Куйбышев	легкие бепо № 18, 20, тяжелый бепо № 33
3-й дивизион	ДВФ	Ворошилов	легкие бепо № 41, 42, тяжелый бепо № 43
4-й дивизион*	ОрВО	Брянск	легкие бепо № 40, 44, тяжелый бепо № 46
6-й дивизион («скрытого формирования»)**	ОрВО	Брянск	легкие бепо № 50, 51, тяжелый бепо № 52
7-й дивизион	СКВО	Тбилиси	легкие бепо № 27, 29, тяжелый бепо № 22, кадры второй очереди легких бепо № 53, 54, 55 и тяжелого № 56
8-й дивизион	СКВО	Туапсе	легкие бепо № 16, 45, тяжелый бепо № 21
9-й дивизион	ДВФ	Ворошилов	легкие бепо № 24, 25, тяжелый бепо № 23, кадр второй очереди одного тяжелого бепо (без номера)
12-й дивизион («скрытого формирования»)**	ОрВО	Брянск	легкие бепо № 47, 48, тяжелый бепо № 49
10-й отдельный бепо	САВО	Кизил-Арават	легкий, кадр второй очереди легкого бронепоезда № 62
11-й отдельный бепо	САВО	Ашхабад	легкий, кадр второй очереди легкого бепо № 61
13-й отдельный бепо	ДВФ	Вяземская	легкий
60-й отдельный бепо	ЛВО	Ленинград	легкий учебный
63-й отдельный бепо	ЗабВО	Даурия	легкий
66-й отдельный бепо	ДВФ	Бикин	легкий
67-й отдельный бепо	ДВФ	Лазо	тяжелый
100-й легкий артполк	ЗабВО	Чита	три кадра второй очереди легких бронепоездов № 64, № 65 и один без номера

* На основании директивы Генерального Штаба готовился к переброски в состав войск ПриОВО.

** Матчасть находилась при 4-м дивизионе бронепоездов, личным составом комплектовались при проведении мобилизации.

в состав войск Северо-Кавказского военного округа.

16 мая 1940 года начальник Автоброне-танкового управления РККА Д. Павлов представил заместителю народного комиссара обороны СССР Маршалу Советского Союза Кулику доклад о бронепоездах Красной Армии. В части организации в нем говорилось: «Бронепоезда сведены в 9 дивизионов и 17 отдельных бронепоездов. Кроме того, в военное время вводится запасной полк – 2 дивизиона. Дивизион как правило, состоит из 2 легких и тяжелого бронепоезда. Боевой состав бронепоезда – бронепаровоз, 2 бронеплощадки, одна платформа со счетверенной зенитной установкой пулеметов «Максим» в броневой башне и 4 контрольных платформы с железнодорожным имуществом. Кроме того, бронепоезду придаются бронедрезины и бронесамомобили на железнодорожном ходу».

Здесь следует дать пояснения. В данном документе учтены все дивизионы бронепоездов, включая и разворачиваемые в случае начала военных действий: 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9-й, а также 6 и 12-й «скрытого формирования». Та же ситуация и с отдельными бронепоездами: к этому моменту их имелось 7 (бепо №№ 10, 11, 13, 63, 66, 67 и 60-й учебный), а 10 кадров второй очереди разворачивались в случае начала боевых действий: четыре при 7-м и один при 9-м дивизионах, по одному при бепо № 10 и № 11 и три при 100-м легком артиллерийском полку*.

По шифротелеграмме Генерального Штаба РККА № Орг/1266 от 29 декабря 1940 года 11-й отдельный легкий бронепоезд из Грозного перебросили в состав войск Средне-Азиат-

ского военного округа (в это время производилось усиление войск САВО за счет частей СИБВО, ХВО и СКВО) с дислокацией на станции Ашхабад.

На основании директивы Генерального Штаба РККА с 12 июня 1941 года 4-й дивизион бронепоездов готовился к переброске в состав войск ПрибОВО с дислокацией к 23 июня в следующих пунктах: бепо № 40 – Мятава, бепо № 44 – Вильно и бепо № 46 – Паневеж.

В результате всех этих мероприятий по состоянию на 22 июня 1941 года бронепоездные части РККА находились в следующих пунктах (см. таблицу 4).

При объявлении мобилизации все бронепоездные части переходили на штат военного времени: дивизионы – на штат № 016/731, отдельные легкие бронепоезда – на штат № 016/601-А (154 человека) и тяжелые – на штат № 016/601-Б (139 человек). На базе кадров второй очереди формировались дивизионы и бронепоезда по штатам военного времени, а при 4-м дивизионе разворачивался 1-й запасный полк бронепоездов двухдивизионного состава штату № 016/800 (см. таблицу 5).

Следует сказать, что по сравнению с мобилизационным планом 1938 – 1939 годов количество бронепоездных частей в новом плане «МП-41» не изменилось, что говорит о стабильном понимании командованием Красной Армии вопроса боевого применения бронепоездов в предстоящей войне. Экипажи бронепоездов были укомплектованы, хорошо обучены и имели подготовленные кадры запаса. Бронепоездные части не были «измучены» ежегодными организационными мероприятиями и передислокациями: их штаты не менялись, в отличие от всех остальных частей Красной Армии, с 1937 года. Все это позволило в первые дни Великой Отечественной войны произвести отмобилизование и формирование новых бронепоездных частей.

* Эти бронепоезда представляли собой старую матчасть 2 и 3-го дивизионов, переданную в 100-й артиллерийский полк после получения новых бронепаровозов и бронеплощадок в 1939 – 1940 годах.

Таблица 5. Штаты военного времени бронепоездных частей по состоянию на 1941 год (по мобплану «МП-41»).

Количество бронесединиц	Отдельный легкий бронепоезд (штат № 016/601-А)	Отдельный тяжелый бронепоезд (штат № 016/601-Б)	Отдельный дивизион бронепоездов (штат № 016/731)	1-й запасный полк бронепоездов (штат № 016/800)
Бронепоездов легких	1	–	2	3
Бронепоездов тяжелых	–	1	1	2
Бронедрезина	1	1	3	1
Бронесамомобиль БА-20жд	2	2	8	1
Бронесамомобиль БА-10жд	3	3	12	1
Съемная моторная дрезина Су	1	1	4	–
Железнодорожная торпеда ЖДТ-3	5	5	15	–
Вагон-мастерская ДМ*	1	1	3	–
Личный состав	154	139	459	686

*Обычный четырехосный 50-тонный вагон с электрогенератором, токарно-винторезным и точильным станками, ручной дрелью, кузнечным горном и наковальней, сварочным ацетиленовым аппаратом и набором станочного, слесарного и кузнечного инструмента для ремонта бронепоездов.

МАТЧАСТЬ БРОНЕПОЕЗДОВ В 1930-Е ГОДЫ

ЛЕГКИЕ БРОНЕПЛОЩАДКИ И БРОНЕПАРОВОЗЫ

Ситуация с состоянием бронепоездного парка в СССР коренным образом изменилась после создания в декабре 1929 года управления моторизации и механизации Рабоче-Крестьянской Красной Армии (УММ РККА), которое возглавил И. Халепский. При этом артиллерийское управление передавало в ведение УММ все вопросы, связанные с автобронетанковыми и бронепоездными частями.

Вопросами разработки новой материальной части для бронепоездов стала заниматься 3-я секция научно-технического комитета (НТК) УММ РККА, созданная директивой штаба РККА № 020557/сс/149 от 1 апреля 1930 года. На основании этого документа первоочередной задачей являлась модернизация бронепоездов построенных в период Гражданской войны с целью повышения их боевых и технических характеристик. Эти работы предполагалось провести силами мастерских военного склада № 60.

В качестве образца для модернизации выбрали матчасть, изготовленную на Сормовском заводе еще в 1920 году – бронепаровоз Ов № 3707 и бронеплощадки № 356 и 357, работы по модернизации которых начались еще в декабре 1929 года. Первоочередной задачей, помимо ремонта брони и вооружения, являлась разработка схемы электрооборудования и связи для облегчения управления составом в бою.

Для этого в командирской рубке на бронепаровозе установили телефонный аппарат для

связи командира бронепоезда с бронеплощадками. Телефон дублировался световой сигнализацией (цветные лампочки), с помощью которой на бронеплощадки передавались различные команды, а также рупорной связью. Командиры площадок также имели в своем распоряжении пульта световой и рупорной сигнализации для передачи команд командирам орудий и одному пулеметному расчету.

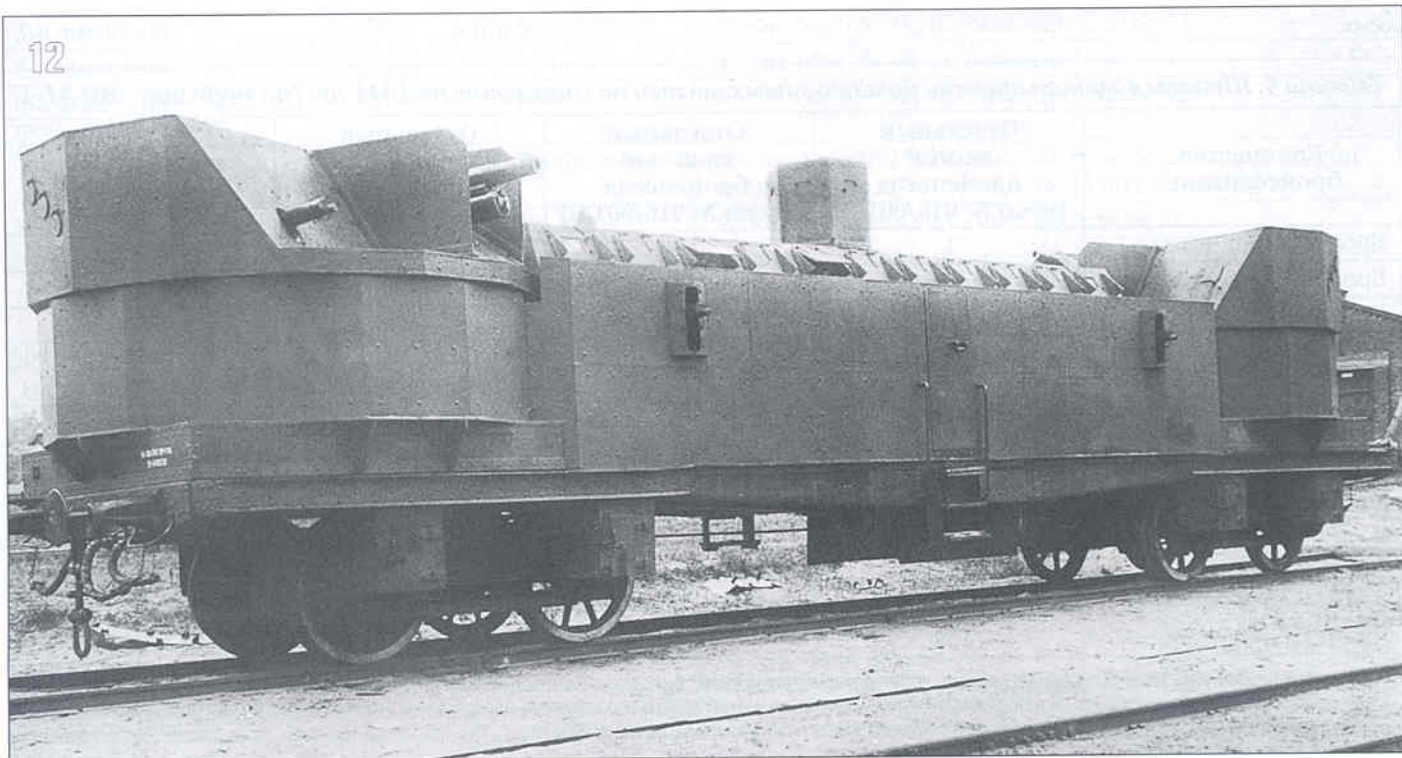
Весь состав оборудовался электрическим освещением с питанием от паровой машины с генератором, установленной у сиденья машиниста. Машина приводилась в движение паром от котла паровоза, а динамо обеспечивало постоянный ток напряжением 110 вольт.

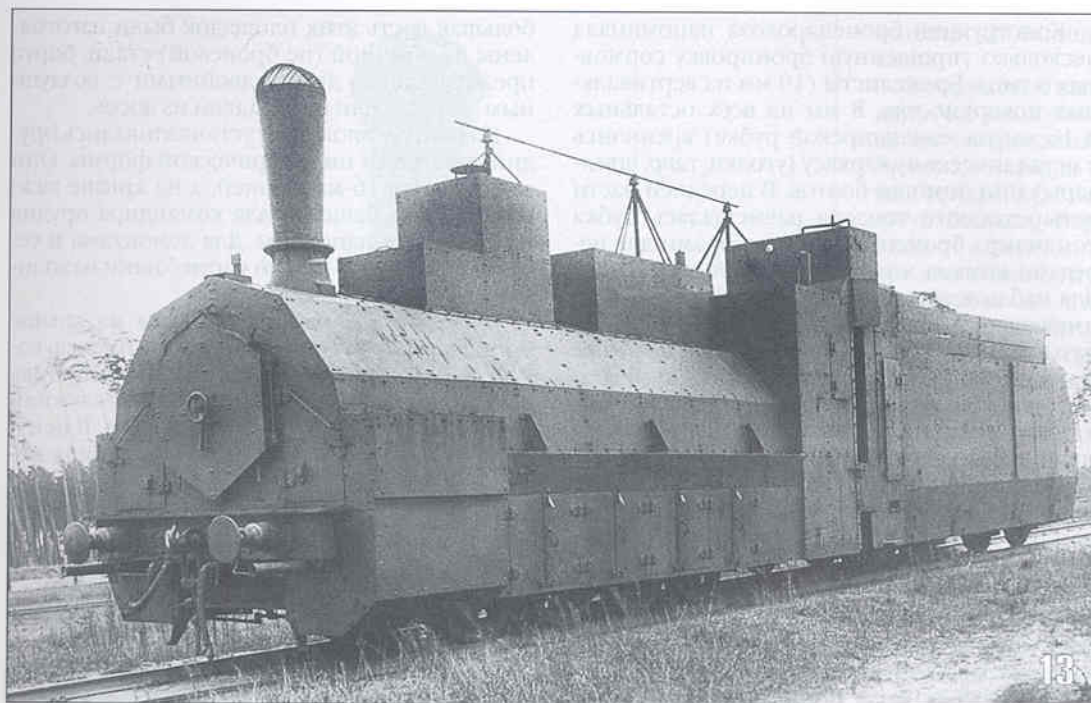
Испытания модернизированного сормовского бронепоезда прошли с 25 июня по 7 июля 1930 года на участке железной дороги Брянск – Карачев. В целом установка освещения и средств связи значительно облегчили действия экипажа и командира бронепоезда в боевой обстановке, но был выявлен и ряд недостатков: «Слышимость телефонной связи на медленном ходу была удовлетворительной, на быстром (до 45 км/ч) удовлетворительной настолько, что команды можно было передавать. Слышимость по рупорной связи была совершенно плохой и то только с бронеплощадкой № 1 (соединяющейся с тендером).

В огневом налете командир бронепоезда пользовался сигнализацией артиллерийской тревоги для подачи общих сигналов всему составу поезда. Сигналы по условному коду «для боя», «химатака», «воздушное нападение», «общий отбой» принимались на площадках хорошо... Расположение динамо-машины рядом с паровым котлом и отсутствие притока воздуха наружной температуры дает сильный нагрев динамо, что недопустимо».

В конце июля бронепаровоз отправили в Нижний Новгород, в Центральную индустриальную лабораторию «для установки при-

12. Бронеплощадка сормовского типа № 357 из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Внешним отличием от аналогичных площадок периода Гражданской войны является установка высокой шестигранной командирской башенки, броневая защита бортовых пулеметных установок и стволов орудий (АСКМ).





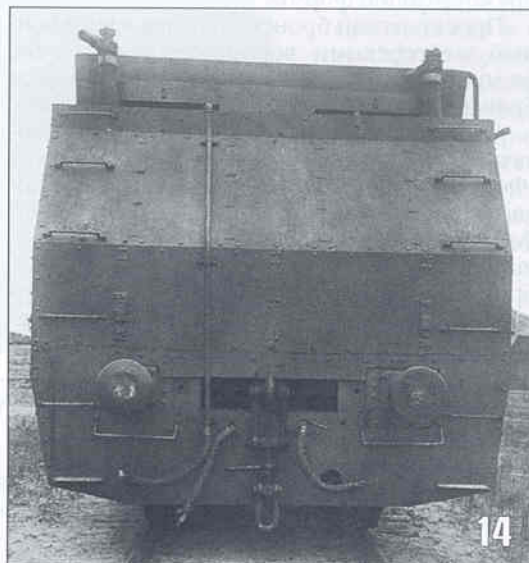
13. Бронепаровоз Ов № 3707 сормовского типа из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Бронепаровоз имеет командирскую рубку новой конструкции, рамочную антенну радиостанции 61БК, а также броневую трубу для установки перископа типа «Разведчик», которая видна на крыше будки машиниста справа (АСКМ).

14. Вид сзади на тендер бронепаровоза Ов № 3707 сормовского типа из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Наверху видны два 20-тонных домкрата (АСКМ).

емо-передающей радиостанции и упрощения схемы связи и освещения».

Летом 1929 года, еще до начала работ на военскладе № 60, завод «Красное Сормово» получил заказ на бронировку 5 паровозов (по своему проекту времен Гражданской войны), а также модернизацию одного бронепаровоза и двух бронеплощадок. Однако завод сумел сдать всего два бронепаровоза, да и то только в 1932 году.

К этому моменту 3-е управление Генерального Штаба РККА разработало требования, согласно которым все бронепоезда Красной Армии должны были вписываться в «льготный железнодорожный габарит 1435 мм», то есть имели возможность действовать на дорогах Западной Европы (ширина железнодорожной



15. Вид спереди на бронепаровоз Ов № 3707 сормовского типа из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Хорошо видна ручная сцепка, трубы парового отопления и рукава для воздушного тормоза, электропроводов и рупорной связи (АСКМ).



колей в Европе 1435 мм, в России и СССР 1530 мм. – *Прим. автора*). Однако в ходе проведения этих работ выяснилось, что сормовские бронеплощадки не вписываются в западноевропейский габарит без значительных переделок. Кроме того, у большинства площадок этой конструкции обнаружился прогиб рамы из-за ее сильной перегрузки. Поэтому от дальнейших работ по сормовским бронепоездам отказались, за исключением состава, уже прошедшего модернизацию, на котором предполагалось отработать ряд узлов. Так, осенью 1930 года на бронеплощадках № 356 и 357 установили оптические приборы и новые стеллажи для боеприпасов, изменили схему освещения и т.д.

Параллельно с модернизацией сормовского бронепоезда мастерские военного склада № 60 разработали собственный проект бронепаровоза и легкой бронеплощадки, представленные на утверждение в УММ РККА летом 1930 года.

16. Вид сзади на тендер бронепаровоза Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года. Лето 1931 года (АСКМ).

17. Общий вид бронепаровоза Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года. Лето 1931 года. Хорошо видно, что конструкция бронирования во многом похожа на сормовскую (смотри фото 13), но имеет командирскую рубку большего размера. Сверху установлена рамочная антенна радиостанции 61 БК. На дымовой трубе установлена сетка для задержки искр от горящих кусочков угля, чтобы они не демаскировали бронепоезд при движении ночью (АСКМ).

Конструкция бронепаровоза напоминала несколько упрощенную бронировку сормовского типа. Бронелисты (10 мм на вертикальных поверхностях, 8 мм на всех остальных и 16 мм на командирской рубке) крепились к металлическому каркасу (уголки, тавр, швеллеры) при помощи болтов. В передней части четырехосного тендера размещалась рубка командира бронепоезда с приборами для передачи команд командирам бронеплощадок. Для наблюдения за полем боя в бортах рубки имелось пять смотровых щелей и двухстворчатый люк, еще один люк находился в крыше. Паровозная бригада могла следить за железнодорожным путем через два окна в бортах, в боевой обстановке закрываемых броневыми ставнями, и два лючка со смотровыми щелями в переднем листе. Для посадки экипажа бронепаровоза, состоящего из 10 человек (командир бронепоезда, комиссар, начальник штаба, железнодорожный техник, машинист, помощник машиниста, кочегар, помощник кочегара, старший связист, старший кондуктор) служили две двери в бортах. Для обслуживания ходовой части, котла паровоза и водяного бака тендера в броне имелись люки прямоугольной формы.

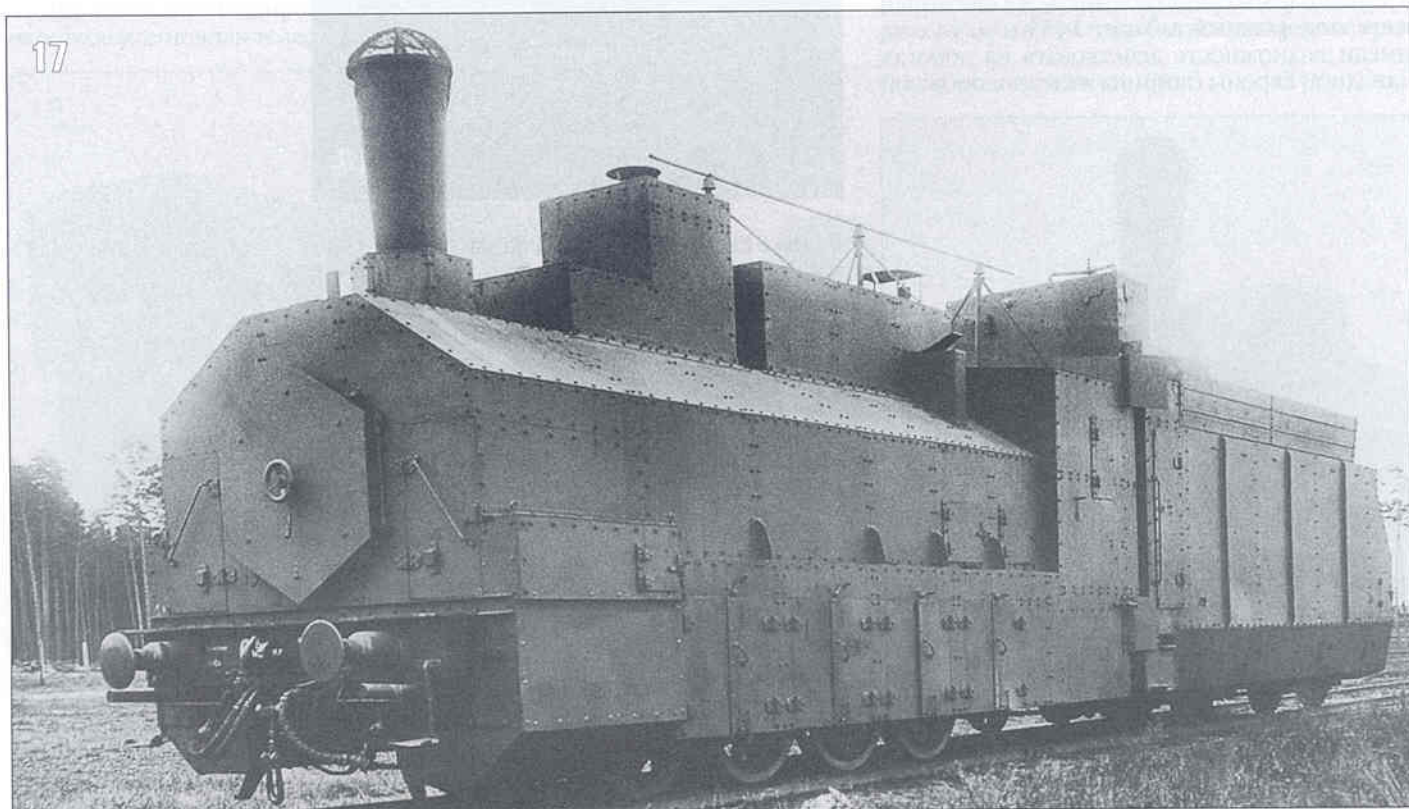
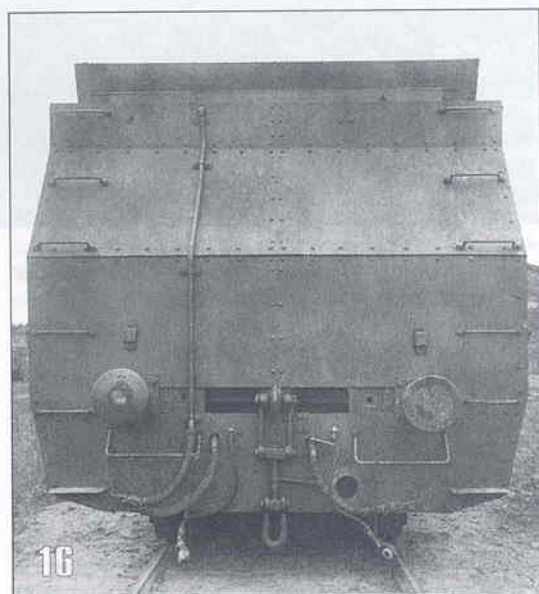
Проект легкой бронеплощадки, выполненный мастерами военного склада № 60, во многом повторял конструкцию площадки брянского типа времен Гражданской войны.

В качестве базы предполагалось использовать американский полувагон на тележках «Фокс-Арбель». Бронекорпус крепился на каркасе из металлического профиля при помощи болтов, причем из-за дефицита броневой стали проект предусматривал использование бронеплощадок постройки времен Гражданской войны, корпуса которых переделывались соответствующим образом. А так как

большая часть этих площадок были изготовлены из обычной (не броневой) стали, борта предполагалось делать двойными с воздушным зазором или прокладкой из досок.

На концах площадки устанавливались орудийные башни цилиндрической формы. Они защищались 16-мм броней, а на крыше каждой имелась башенка для командира орудия и орудийной панорамы. Для демонтажа и установки орудия в задней части башни находились специальные люки.

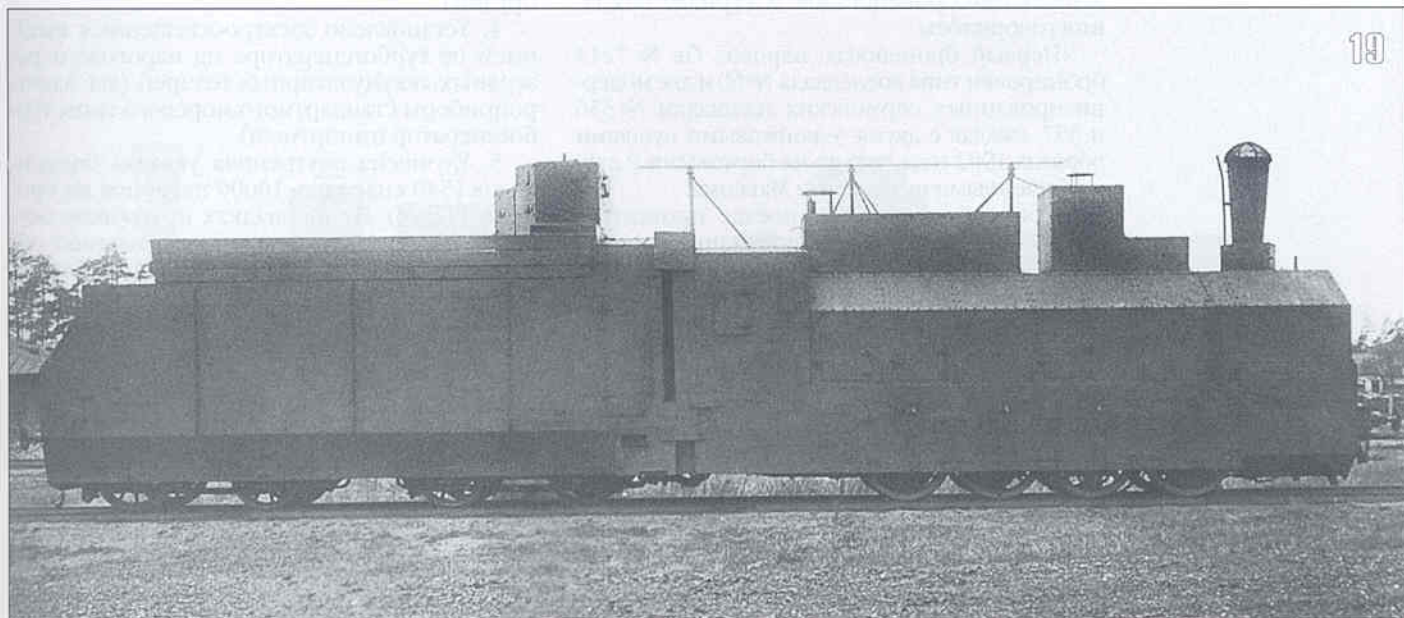
Для удобства работы экипажа на крыше бронеплощадки между башнями имелся короб, с восемью небольшими лючками (два сверху и по три с боков), которые служили и для наблюдения, и для вентиляции. В центре короба монтировалась шестигранная ко-





18. Вид спереди на бронепаровоз Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года. Лето 1931 года (АСКМ).

19. Общий вид бронепаровоза Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года с правой стороны. Лето 1931 года. На тендере установлены деревянные борта для увеличения емкости угольной ямы (АСКМ).



мандирская башня с шестью смотровыми щелями.

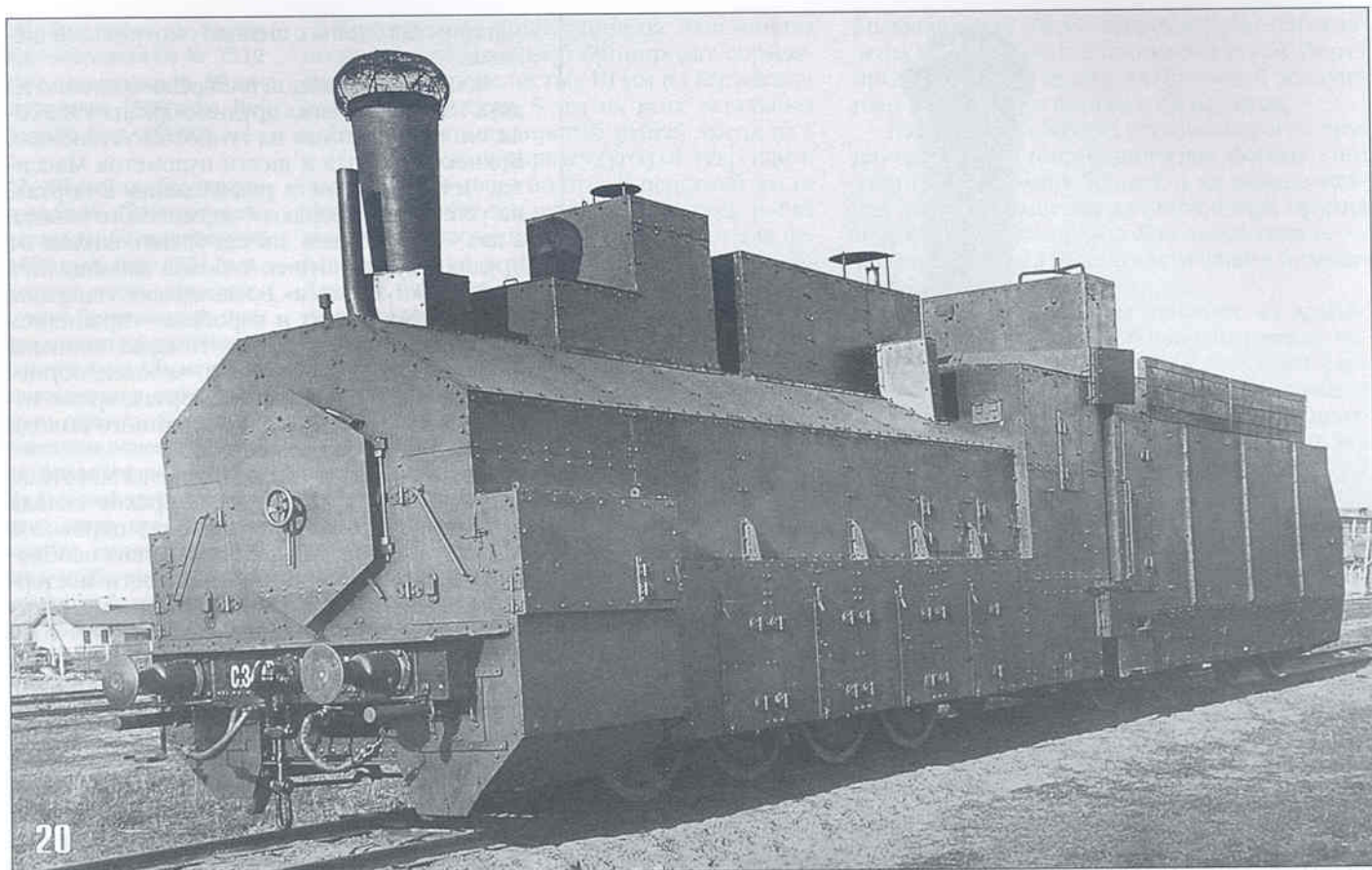
Вооружение каждой площадки состояло из двух 76,2-мм полевых орудий образца 1902 года, смонтированных на тумбовых установках Брянского завода и шести пулеметов Максима. Четыре пулемета размещались в бортах, на установках «Верлюз»* сормовского завода, а два – в передних листах башен, справа от орудия. Стволы пушек с боков защищались броневыми «щеками». Боекомплект – снаряды и патроны в лентах и коробках – хранились в специальных стеллажах. Посадка экипажа площадки, состоящего из 20 человек, осуществлялась через две двери в бортах, кроме того, в полу имелся люк для аварийного выхода на железнодорожное полотно.

Проекты получили одобрение в УММ РККА, и в сентябре 1930 года мастерские склада № 60 приступили к бронировке 5 паровозов и двух платформ. Но из-за отсутствия необходимых материалов и загруженности мастерских текущим ремонтом бронеединиц постройки Гражданской войны, к весне 1931 года удалось закончить только один бронепаровоз (Ов № 7212) и две бронеплощадки (№ 381 и 382). Причем для площадок пришлось использовать, как и предусматривалось проектом, сталь с броневых вагонов времен Гражданской войны. Бронепаровоз Ов № 7212 сразу же после изготовления отправили в Центральную промышленную лабораторию для установки радиостанции.

В документах того времени новые бронеединицы именовались как «бронепаровоз типа военсклада № 60» и «легкая бронеплощадка типа военсклада № 60». Такое обозначение просуществовало в документах примерно до 1936 года.

К 14 апреля 1931 года из Нижнего Новгорода прибыл модернизированный сормовский бронепаровоз Ов № 3707, а в мае – бронепаровоз Ов № 7212 типа военсклада № 60.

* Установка «Верлюз» обеспечивала раздельное наведение пулемета по горизонту и вертикали.



20. Общий вид бронепаровоза Ов № 5381 типа военсклада № 60 брони-ровки 1931 года. Лето 1931 года. Отличие от бронепаровоза Ов № 7212 в отсутствии рамочной антенны, а также в ряде мелких деталей, например конструкция ручек люков для доступа к ходовой части паровоза (АСКМ).

Оба были оснащены приемопередающими радиостанциями, установленными в командирских рубках, что потребовало включение в экипаж паровозов радиста.

В августе начались испытания двух бронепоездов: один состоял из бронепаровоза Ов № 7212 и двух бронеплощадок № 356 и 357, второй – из бронепаровоза Ов № 3707 и бронеплощадок № 381 и 382. Испытания (с перерывами) велись на участке Брянск – Карачев до середины октября. Их результаты были рассмотрены 3 ноября 1931 года на заседании 3-й секции НТК УММ РККА, посвященной модернизации бронепоездов. В журнале заседания говорилось:

«Первый бронепоезд: паровоз Ов № 7212 бронирования типа военсклада № 60 и две модернизированных сормовских площадки № 356 и 357, каждая с двумя 3-дюймовыми пушками образца 1902 года, четырьмя бортовыми и двумя башенными пулеметами Максима.

В основном на бронепоезде проведены следующие работы по модернизации:

1. Оборудованы пункты управления огнем для командира бронепоезда, бронеплощадок и орудий, с установлением следующих приборов:

а). в командирской рубке – стереотрубы и перископического дальномера Цейса с базой 50 см, смонтированных на специальной установке, допускающей использование труб или дальномера;

б). в наблюдательной башне одной из бронеплощадок установлен дальномер Цейса с данными: увеличение 3х, база 75 см, поле зрения 23 градуса, качание призмы 20 – 40 градусов с механизмом для отсчета верти-

кальных углов и лимбом для отсчета горизонтальных углов;

в). в орудийных башнях сделаны угломерные кольца с 600 делениями по окружности (с точностью 0,1).

2. В командирской рубке на паровозе поставлена радиостанция 61БК с дальностью приема и передачи на телефон: 50 км с места, 25 км на ходу.

3. На бронепоезде выполнена телефонная связь (телефонные аппараты стандартного морского типа) по схеме командир бронепоезда – командиры площадок – командиры орудий).

4. Установлено электроосвещение с питанием от турбогенератора на паровозе и резервных аккумуляторных батарей (все электроприборы стандартного морского типа, турбогенератор импортный).

5. Улучшена внутренняя укладка боеприпасов (540 снарядов, 10000 патронов на бронеплощадке). На площадках и паровозе осуществлены мероприятия по улучшению обслуживания орудий и пулеметов, наблюдению с бронеплощадок, благоустройству и отоплению. На паровозе в будке машиниста установлен зеркальный перископ.

6. На одной из бронеплощадок с целью испытания установлена новая пулеметная установка образца 1931 года.

8. Из средств ПВО установлено открыто на тендере два пулемета Максима на треногах образца 1927 года.

Второй бронепоезд: бронепаровоз Ов № 3707 Сормовского завода, модернизированный военскладом № 60 (изготовления 1931 года) и две бронеплощадки типа военс-

клада № 60 1931 года (№ 381 и 382), каждая с двумя 3-дюймовыми пушками образца 1902 года, четырьмя бортовыми и двумя башенными пулеметами Максима. Бронеплощадки переделаны складом № 60 из типовых легких бронеплощадок. В основном переделка заключалась в следующем:

1. Вписывание в установленный 3-м управлением Штаба РККА в льготный железнодорожный габарит 1435 мм;

2. Обеспечение непробития вертикальных плоскостей брони при обстреле простой пулей со всех дистанций и бронебойной с дистанции 400 шагов и выше;

3. Наличие полного боекомплекта для орудий и пулеметов (540 снарядов и 10000 патронов);

4. Внутренняя компоновка бронеплощадок была сделана такой же, как и на модернизированный площадках сормовского типа, что дало возможность осуществить проведение всех элементов модернизации и установить стандартные укладки боекомплекта, инструментов, приборов управления огнем, однотипной установки внутренней телефонной связи, электроосвещения и благоустройства.

Орудийные и пулеметные установки на бронеплощадках поставлены существующих образцов (не модернизированные), телефонная связь и освещение не установлены, на паровозе Ов № 3703 смонтирована радиостанция 61БК.

Испытания модернизированных бронепоездов проведено по программе учебно-строевого управления УММ РККА. Бронепоезда обслуживались личным составом 2-го полка и 2-го дивизиона.

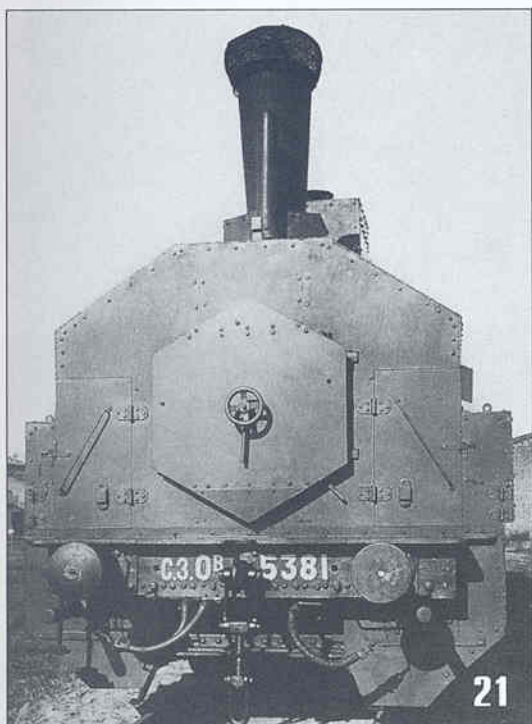
Проведено:

а) испытание модернизированных бронепоездов в движении с решением тактических задач;

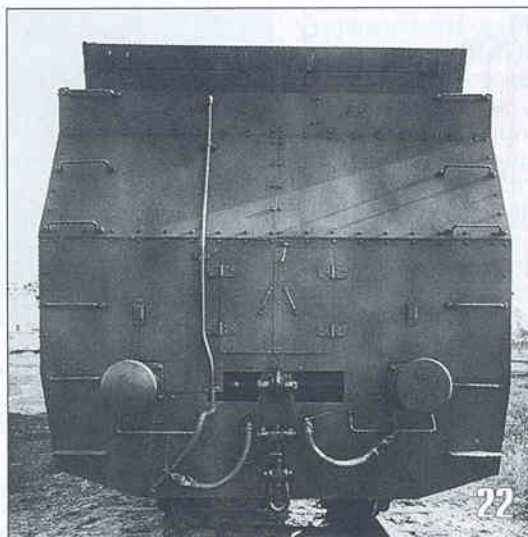
21. Вид спереди на бронепаровоз Ов № 5381 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. Видны незначительные отличия от паровоза Ов № 7212 на фото 18 (АСКМ).

22. Вид сзади на тендер бронепаровоза Ов № 5381 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. В отличие от паровоза Ов № 7212 на фото 16, в заднем бронелисте имеются дверки для доступа к водяному баку (АСКМ).

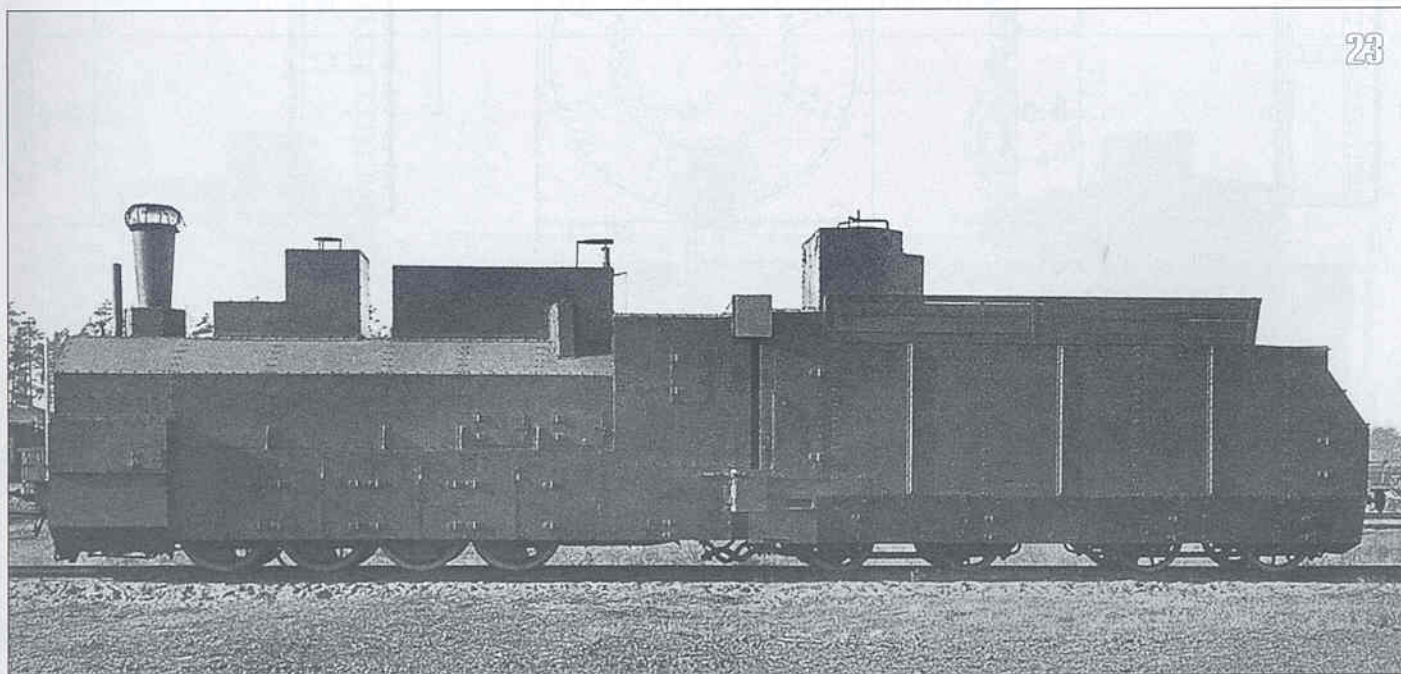
23. Вид слева на бронепаровоз Ов № 5381 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. Фото 1931 года (АСКМ).



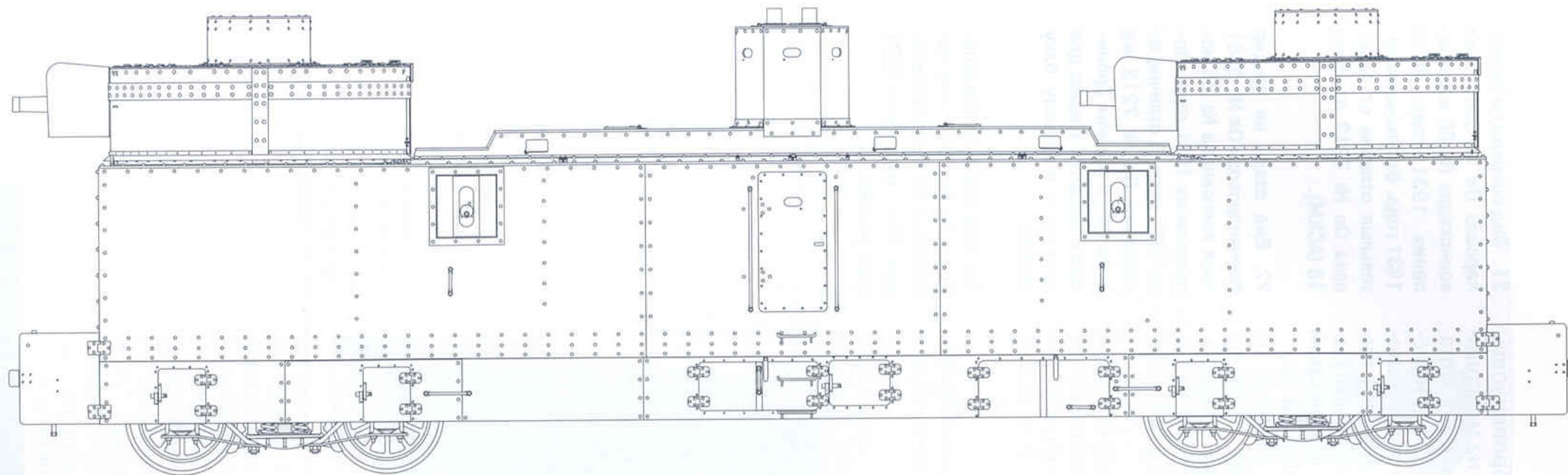
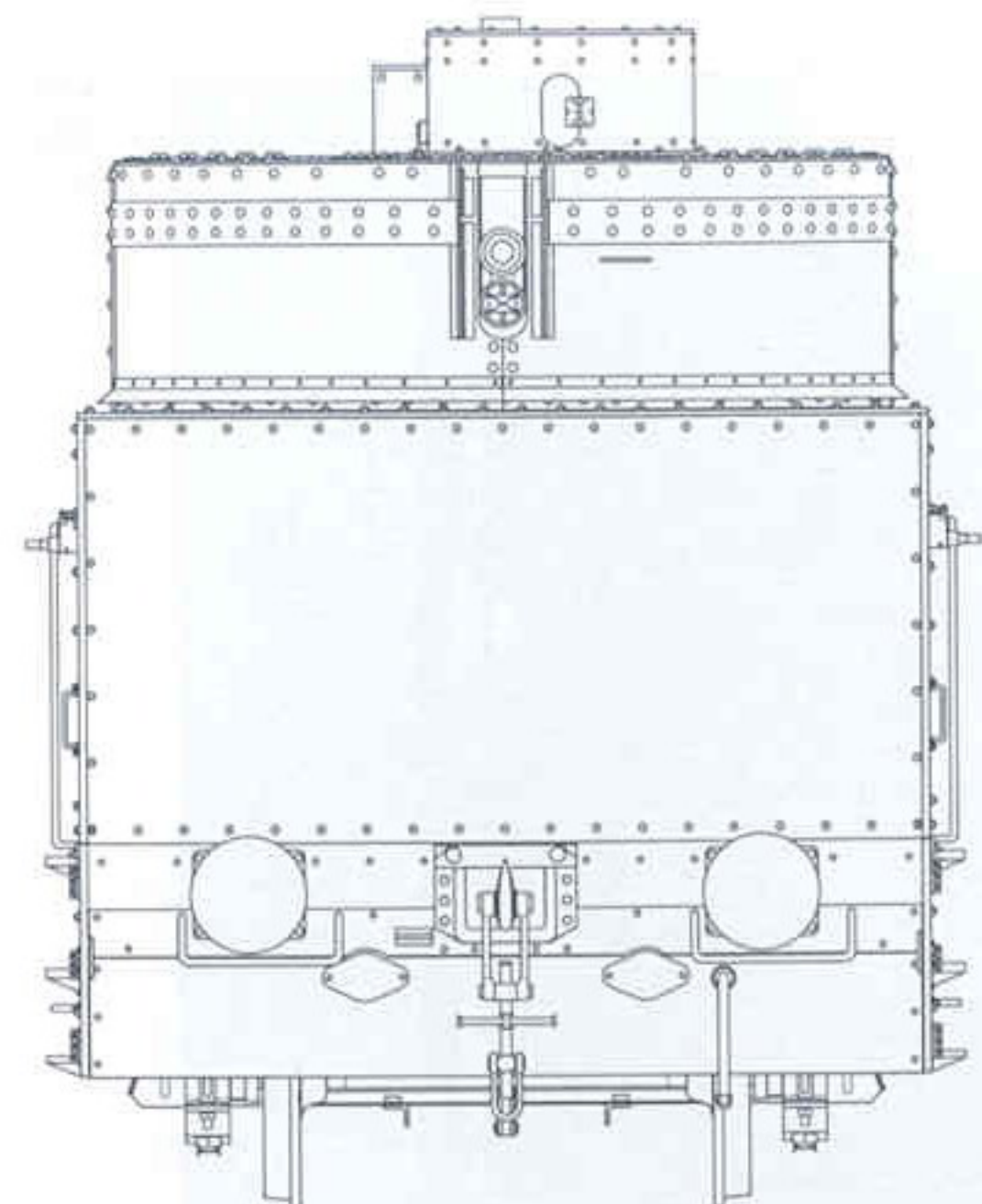
21



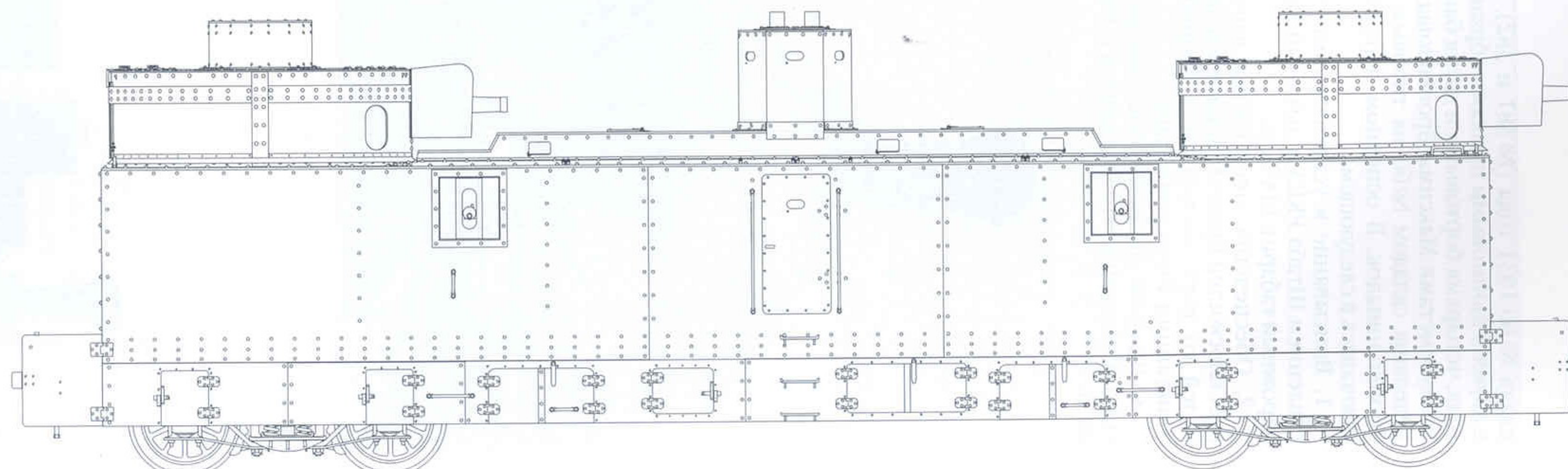
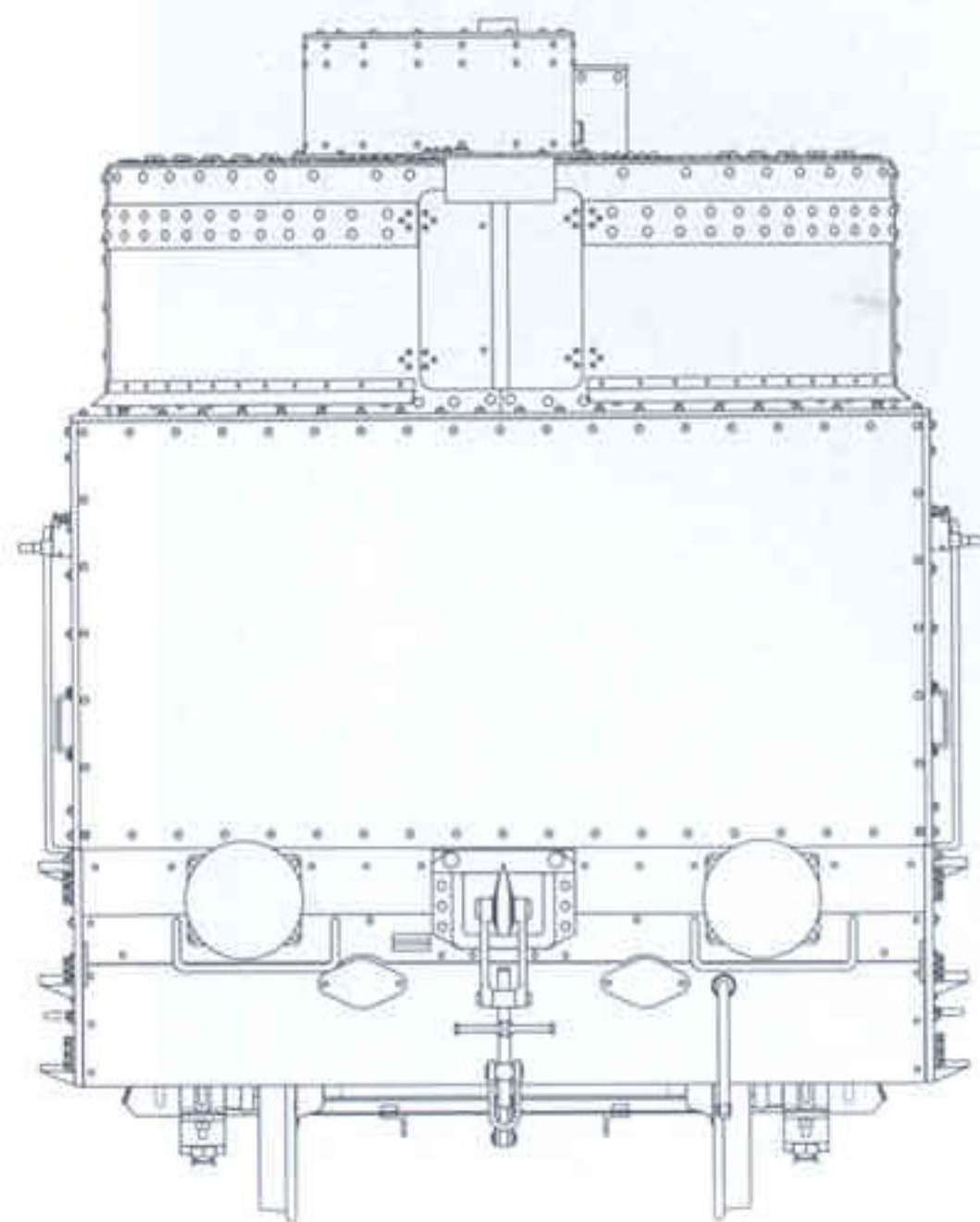
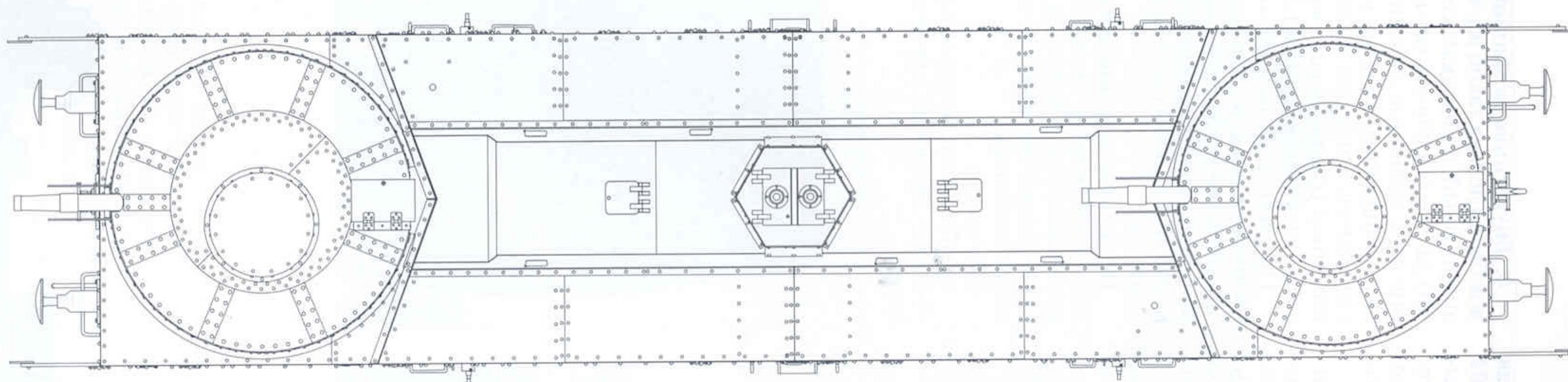
22

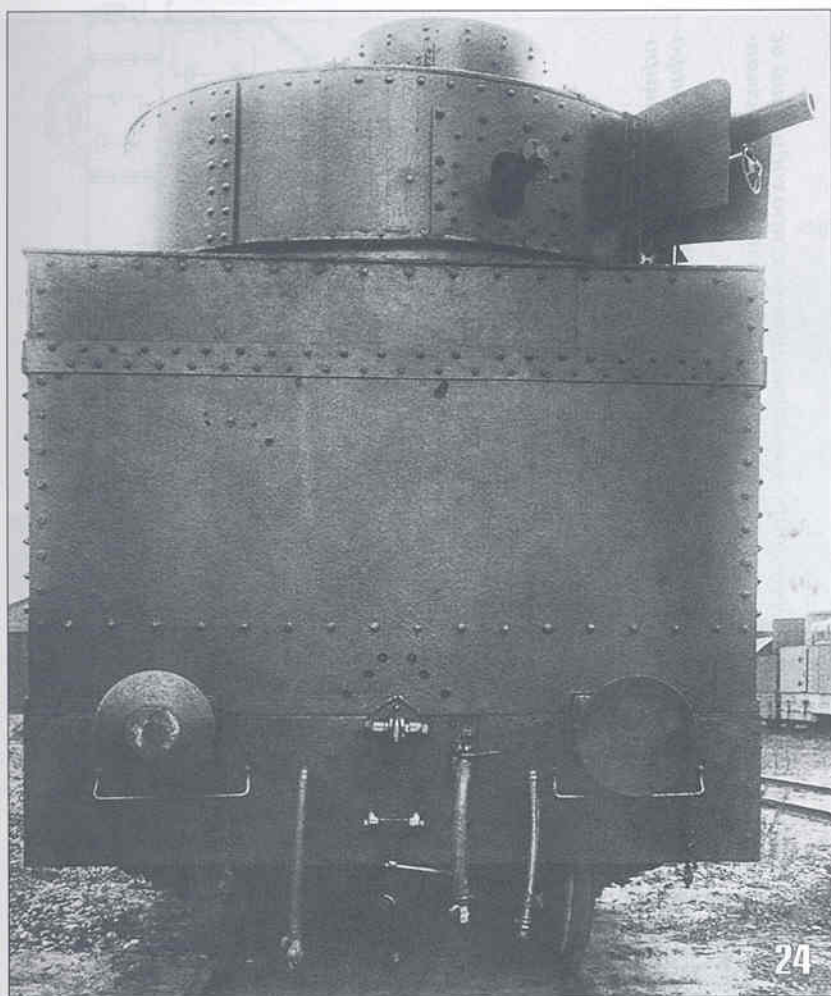


23



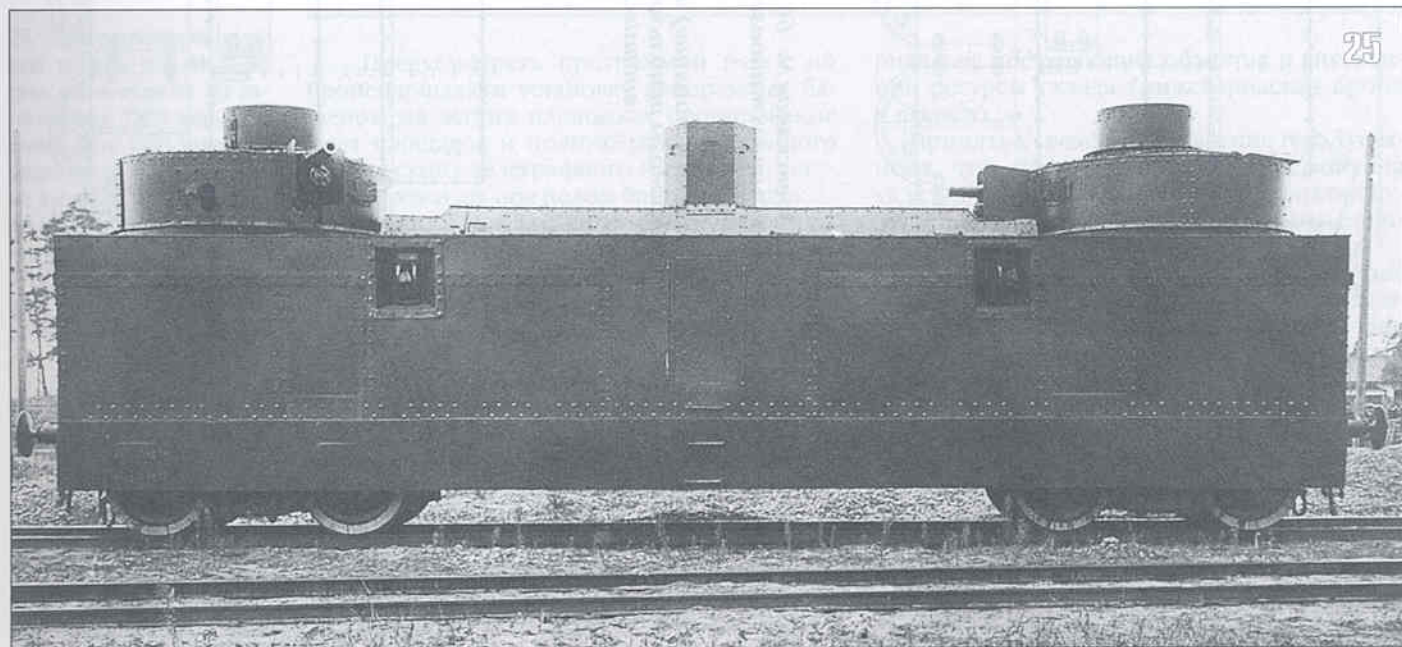
Легкая бронеплощадка типа
военсклада № 60 бронировки
1931 года. Масштаб 1:70. Все
бронеплощадки этого типа
отличались друг от друга коли-
чеством и расположением за-
клепок на бортах, так как для
их изготовления использовали
броню (или целиком корпуса)
броневозов постройки пери-
ода Гражданской войны. До-
статочно посмотреть на фо-
то 8, 25, 28 и 29, чтобы уви-
деть разницу в бронировке.





24. Легкая бронеплощадка типа военсклада № 60 (военный номер № 382), вид спереди, Сфотографирована на военном складе № 60 летом 1931 года во время испытаний. Хорошо видно, что корпус собирался на болтах, а башня на заклепках (АСКМ).

25. Вид сбоку на легкую бронеплощадку типа военсклада № 60. Лето 1931 года. Бортовые пулеметы смонтированы в установках типа «Верлюз», справа и слева от которых видны забронированные двери, оставшиеся от бронеплощадки постройки периода Гражданской войны (АСКМ).



- б). действие бронепоездов ночью;
- в). боевые артиллерийские и пулеметные стрельбы;
- г). испытание радиоустановок.

По окончании испытаний проведено совещание с начсоставом 2-го полка и 2-го дивизиона бронепоездов. Выводы:

1. Проведенная модернизация бронепоездов позволяет управлять в бою как соединением (дивизион), так и отдельными единицами.

2. Техническому управлению УММ РККА необходимо в течении 1932 года модернизировать все бронепоезда согласно системы вооружений по типу опытных. Это приблизит наши устаревшие бронепоезда к современным техническим средствам борьбы.

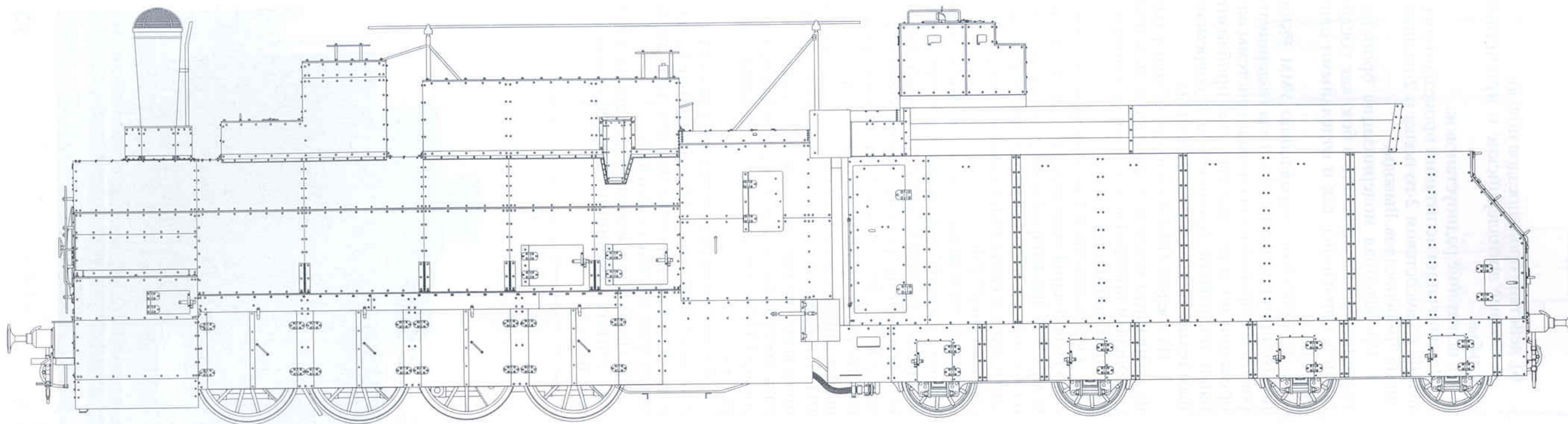
3. Из средств ПВО на тендере оставить одну спаренную установку пулеметов Максима с броневым прикрытием для защиты прислуги от наземного огня.

4. Особо отмечается необходимость срочного выполнения опытных работ по установке в рубках бронепаровозов бронепоездов типа военсклада № 60 1931 года предложенных управлением связи РККА стандартных радиостанций типа 72ТК».

В ходе состоявшегося обсуждения было принято решение о бронировании паровозов по проекту военного склада № 60 и постепенной замене ими бронепаровозов изготовленных в 1918 – 1920 годах. К серийному производству также принимались легкие бронеплощадки типа военного склада № 60. 22 декабря 1931 года на совещании при 4-м секторе технического управления УММ РККА была принята программа по производству бронепоездов на 1932 год. В протоколе заседания говорилось:

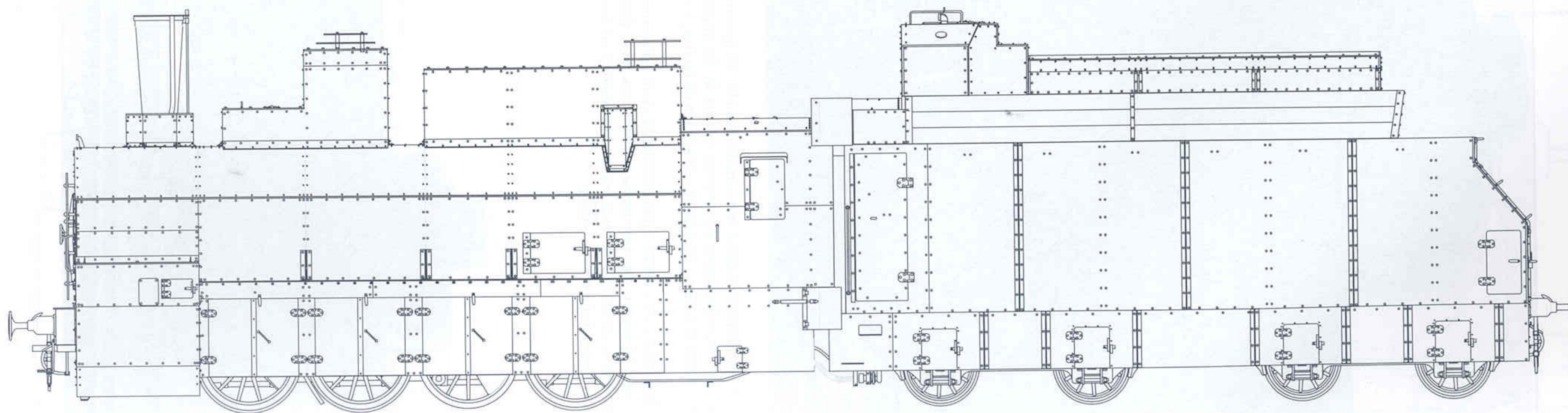
«Постановили: включить в программу 1932 года дополнительно к бронированию 10 паровозов еще 4 паровоза недодел 1931 года, на который имеются заготовки.

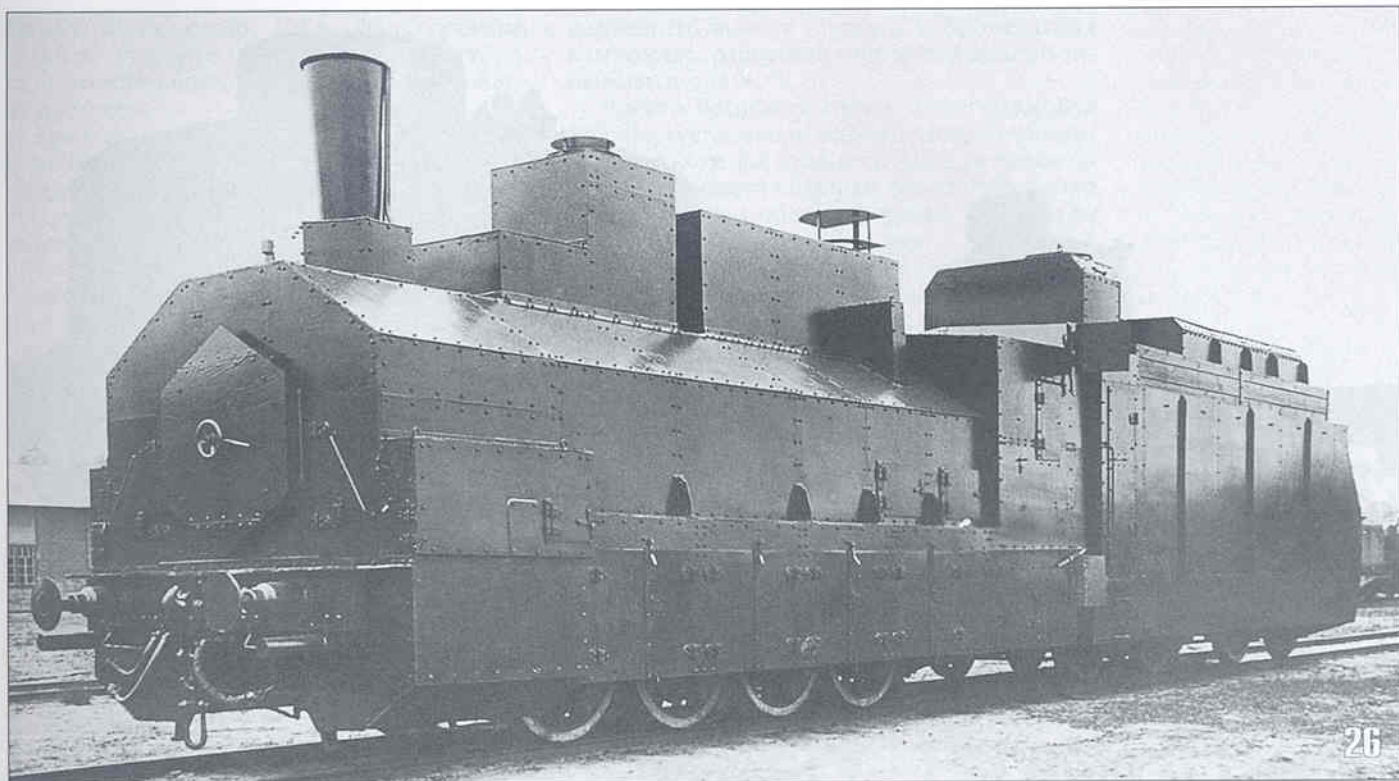
Программу по бронеплощадкам на 1932 год... считать в 28 единиц, из них 26 легких и 2 тяжелых.



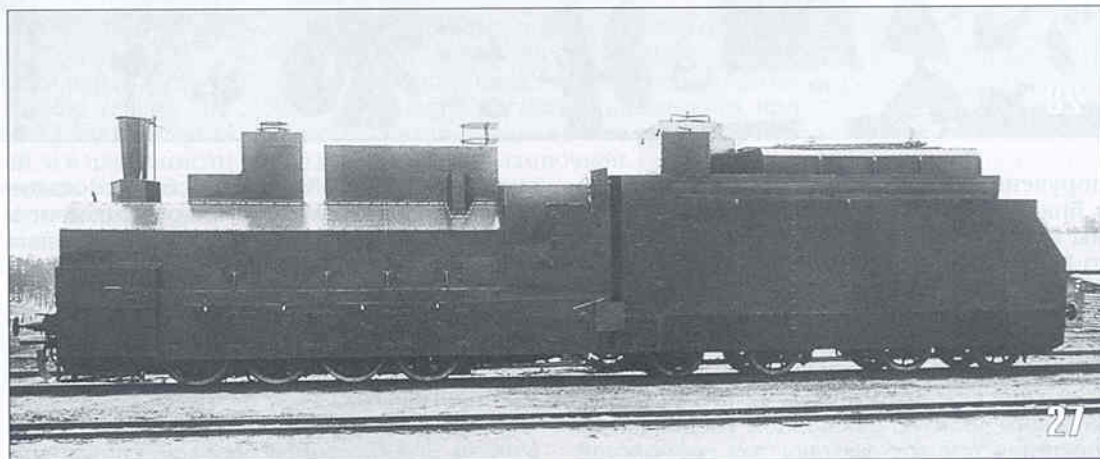
Бронепаровоз Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года. Масштаб 1:70. Первый бронепаровоз данного типа, проходивший испытания летом 1931 года. На крыше установлена рамочная антенна радиостанции 61БК, однако впоследствии стала использоваться стандартная танковая 71-ТК-1.

Бронепаровоз Ов № 5866 (на жидком топливе) типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. Масштаб 1:70. На тендере размещен бронированный бак для нефти. Такие паровозы использовались в составе 7-го дивизиона бронепоездов, а также 10 и 11-го отдельных бепо, дислоцировавшиеся в Закавказье, На Северном Кавказе и в Средней Азии.





26. Бронепаровоз на жидком топливе Ов № 5866 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. Лето 1931 года, сфотографирован на военном складе № 60 перед отправкой в состав 7-го дивизиона бронепоездов Закавказского военного округа. Конструкция бронепаровоза отличается от Ов № 5381 (смотри фото 20) рядом мелких деталей и отсутствием сетки против искр на трубе (АСКМ).



27. Бронепаровоз на жидком топливе Ов № 5866 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года, вид слева. Лето 1931 года. Хорошо виден нефтяной бак на тендере. Бронепаровозы на жидком топливе использовались в составе 7-го дивизиона бронепоездов, а также отдельных поездов № 10 и 11 (АСКМ).

...Предусмотреть программой работ по бронеплощадкам установку панорамных башенок, на легких площадках бронирование низа площадок и полную укладку военного химического, телеграфного имущества, аккумуляторов и др. под полом бронеплощадок.

Бронировку отдельных аккумуляторных ящиков исключить и производить бронировку всего низа.

Бронеплощадкам провести капитальный ремонт с учетом проведения всех элементов модернизации... с обязательным введением бронеединиц в колею 1435 мм.

В отношении бронеплощадок, которым, по мнению склада, капитальный ремонт не целесообразен в связи с нецелесообразностью в железнодорожный габарит, склад представляет свои соображения о перебронировке их с приведением к стандартному типу. При этом считать целесообразно площадки, подлежащие перебронировке, бронировать сталью.

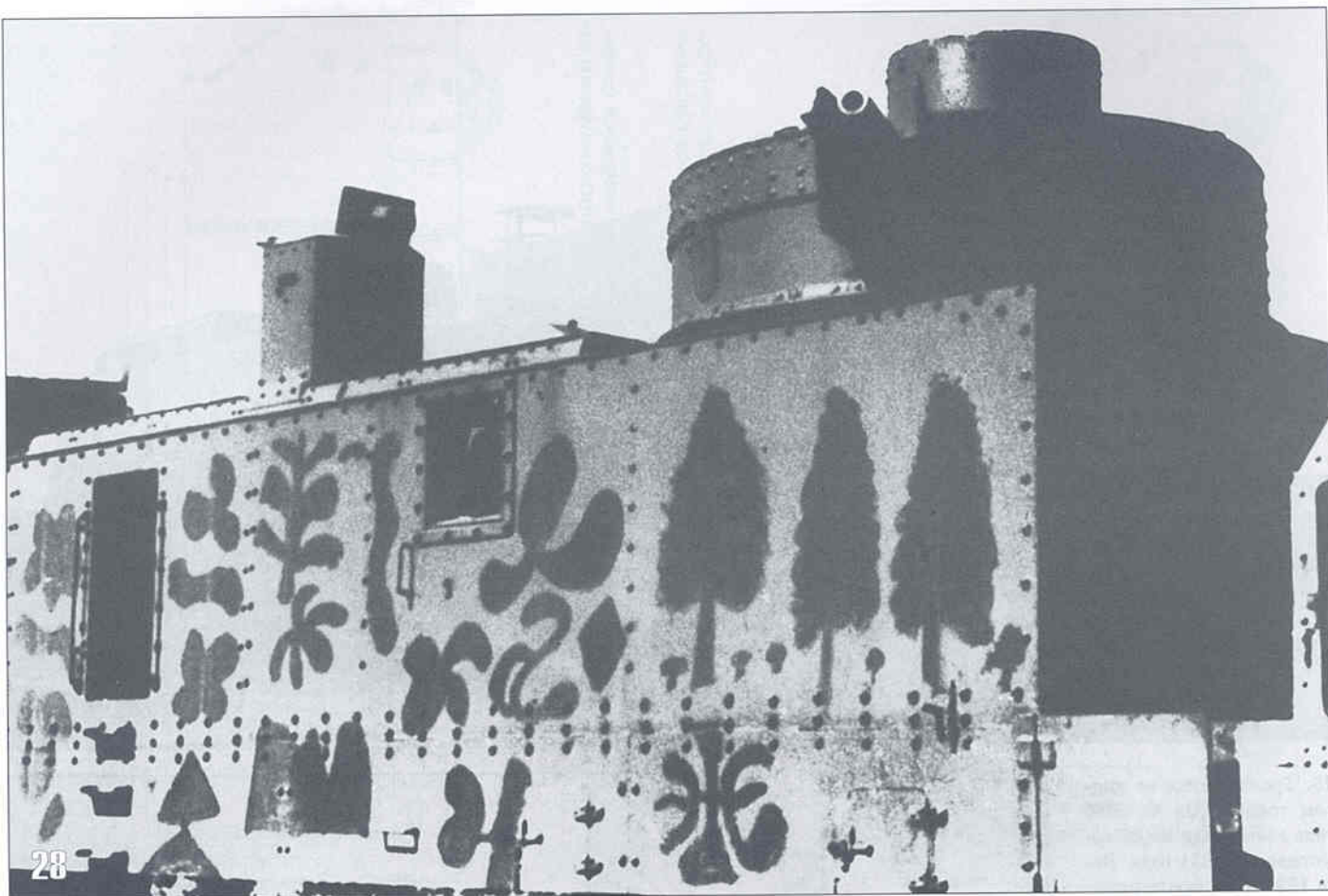
При ремонте и перебронировке максимально использовать все имеющиеся мате-

риалы на поступающих объектах и внутренние ресурсы склада (нижегородская броня и прочее).

Принять к сведению заявление тов. Лукьянова, что на поступающие на ремонт на склад по плану 1932 года бронеплощадки будут ставиться орудийные башни типа Брянского завода.

Прибывающие на склад башни всех типов подлежат обмеру и обстрелу и годные ремонтируются и устанавливаются, недостающие башни подлежат изготовлению силами и средствами склада.

На поступающих в ремонт легких бронеплощадках помимо прочего заменялись и тумбовые орудийные установки. Делалось это прежде всего с целью унификации и замены установок изготовленных еще в период Гражданской войны. Для изготовления выбирали два типа тумб – сормовский и брянский, главное отличие которых было в способе изготовления вертлюга (на первой литой, на второй клепаный). Их производство было



поручено заводу «Красный Профинтерн» в Брянске. Однако вскоре возникли проблемы технологического характера. Так, 29 марта 1932 года представитель военной приемки на заводе докладывал: «Завод изготавливает по заказу артиллерийского управления для нужд УММ РККА для вооружения бронепоездов тумбовые установки двух типов под 76-мм орудия: брянского – 42 штуки и сормовского 30 штук. В основном установки отличаются тем, что вертлюг для сормовской установки литой, а для брянской клепаный. Изготовление установки брянского типа легче, требует меньше времени и значительно дешевле. Кроме того, завод «Красный Профинтерн» не в состоянии давать литые хорошего качества. Так, из 33 вертлюгов, отлитых им, условно допущены (с заваркой) лишь 4, а остальные окончательно забракованы. Ходатайствую о замене сормовского типа установки на брянские».

После рассмотрения проблемы с изготовлением тумбовых установок, УММ РККА приняло решение о выпуске только брянского типа. Их производство велось на заводе «Красный Профинтерн» вплоть до эвакуации последнего в августе 1941 года.

К оснащению бронепоездов электрооборудованием подключили Всесоюзное электротехническое объединение, с которым 31 декабря 1931 года военно-инженерное управление РККА заключило договор на «поставку, монтаж и пуск 34 комплектов электрооборудования на 29 легких и 5 тяжелых бронепоездах». Планировалось в первом

квартале 1932 года сдать 7 бронепоездов и далее по 9 в квартал с тем, чтобы закончить последний к январю 1933 года. Установка оборудования должна была вестись на военном складе № 60 или непосредственно в частях, куда высылались бригады рабочих. Но из-за отсутствия необходимых материалов и агрегатов работы закончили только в конце 1933 года.

Были и другие проблемы, которые задерживали модернизацию бронепоездного парка и изготовление новой матчасти. Например, 13 апреля 1932 года начальник 3-го сектора техуправления УММ РККА Мизонов направил во 2-й сектор УММ служебную записку следующего содержания:

«Для доклада наркомом о ходе модернизации бронепоездов в 1932 году прошу дать точную справку по следующим вопросам:

1. Когда и в каком количестве будет отгружена броня военскладу № 60 для бронирования паровозов по плану 1932 года. В настоящее время брони на складе нет.
2. Сроки выпуска бронепаровозов заводом «Красное Сормово». По плану 1931 года заводу дан заказ на бронировку 5 паровозов, модернизацию 1 паровоза и 2 бронеплощадок. До настоящего времени завод не сдал ни одного объекта.
3. Срок изготовления и подачи складу № 60 лобовых башенных пулюстановок сормовского типа «Верлюз» в количестве 80 штук и шаровых башенных пулеметных установок в количестве 80 штук. Они требовались от артуправления заявкой 3 сектора, по-

28, 29. Две бронеплощадки типа военсклада № 60, захваченные немцами летом 1941 года Предположительно входили в состав бронепоезда № 47 из состава 12-го дивизиона бронепоездов. Хорошо видны открытые заслонки лючков для наблюдения и вентиляции в броневом корпусе на крыше бронеплощадки. Обращает на себя внимание оригинальный камуфляж, нанесенный на одной из бронеплощадок (АСКМ).

данной вам в октябре 1931 года со сроками сдачи по 40 штук в январе и феврале 1932 года но до настоящего времени складом ничего не получено».

Проблемы с броней были и в последующем. Например, в марте 1933 года представитель военного склада № 60 сообщил об отсутствии брони для изготовления бронепоездов. В результате представители УММ РККА приняли решение о возможной замене брони толщиной 10 и 15 мм другой: 13, 15 и 16 мм из бракованных бронелистов, которые не шли на танки. Допускалось их использование в случае их непробития 7,62-мм винтовочной пулей с дистанции 200 – 50 м.

В 1933 году мастерские склада № 60 разработали улучшенный вариант легкой бронеплощадки. В качестве базы теперь использовалась рама 4-х осного 50-тонного вагона на тележках «Даймонд» (такие вагоны начал изготавливать брянский завод «Красной Профинтерн»). Броневая защита бортов делалась комбинированной: 15-мм броневая сталь – воздушный зазор – 12-мм обычная сталь. Как и в площадке типа военсклада № 60, крепление брони к каркасу из металлического профиля осуществлялось при помощи болтов. Для повышения жесткости передний и задний листы усиливались уголками, установленными снаружи. Этот элемент был характерен только для конструкции ПЛ-35.

Коренным образом была переработана конструкция орудийных башен: теперь они изготавливались из плоских 15-мм бронелистов, сваренных между собой, и в плане имели вид правильного 20-угольника. Башенка на крыше для установки панорамы также делалась сварной в виде 10-угольника. В целом благодаря более плотной компоновке удалось

уменьшить высоту корпуса и броневарона в целом по сравнению с бронеплощадкой типа военсклада № 60.

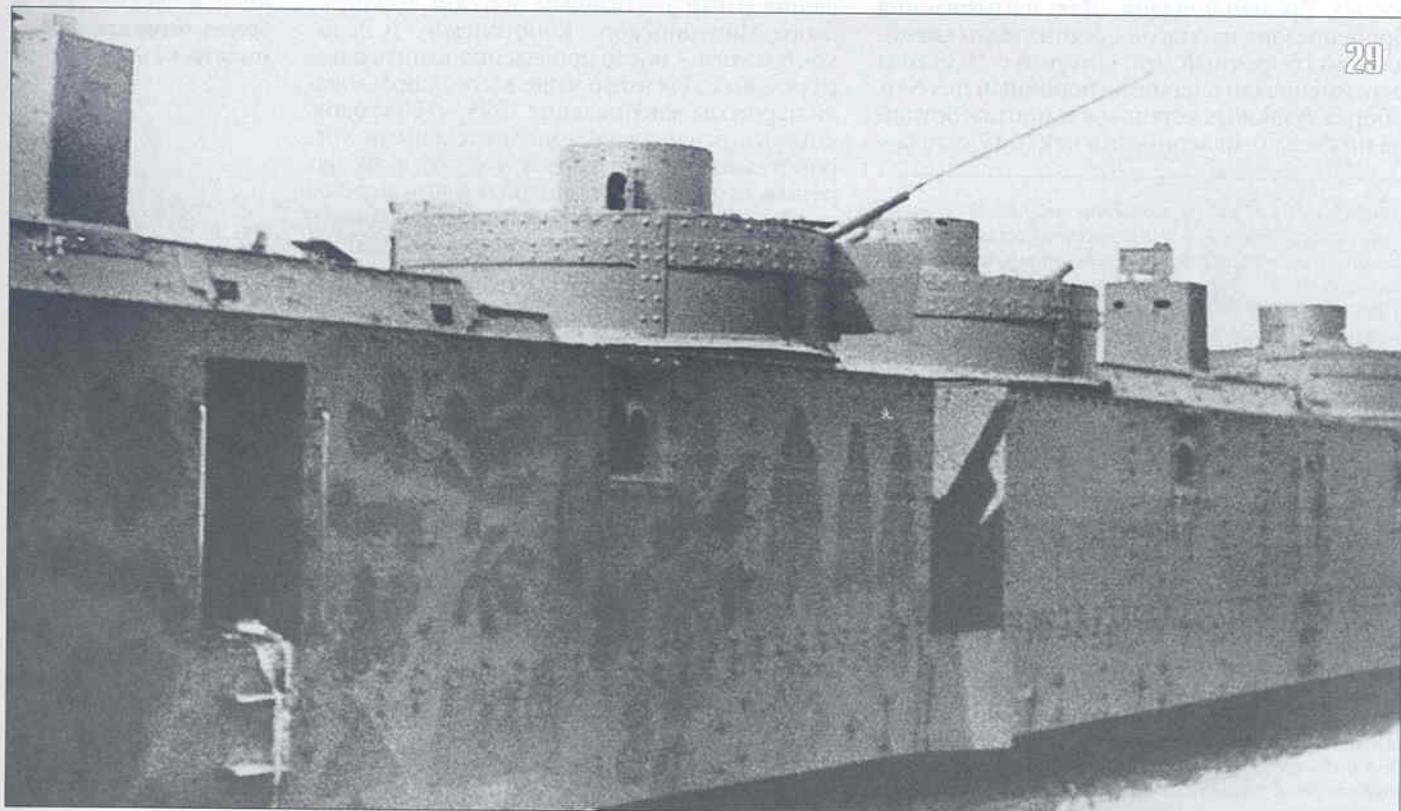
Вместо бортовых пулеметных установок «Верлюз» установили шаровые, с бронированным кожухом для пулемета. Такие же установки смонтировали в башнях. Все это позволило увеличить углы обстрела пулеметов, а также облегчило ведение огня из них.

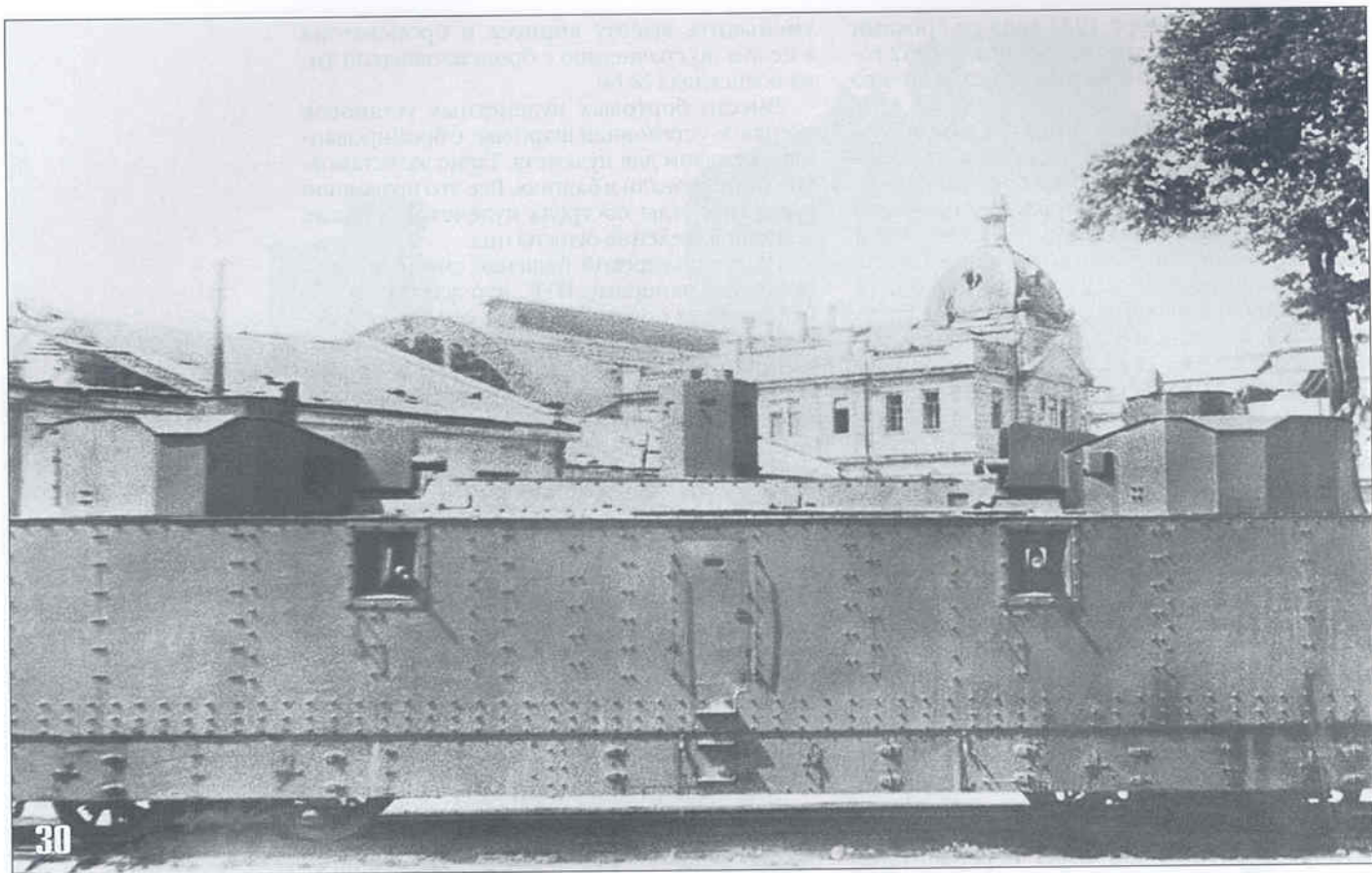
На командирской башенке смонтировали танковую панораму ПТК, что улучшало наблюдение за полем боя. Была улучшена боеукладка, в результате чего возимый боезапас увеличился до 560 снарядов и 30000 патронов (120 коробок), была введена внутренняя связь между командиром бронеплощадки, командирами орудий и пулеметными расчетами, установлены 10 аккумуляторов для аварийного освещения.

Кроме бронеплощадки, была переработана и конструкция бронепаровоза. На нем несколько изменили конструкцию командирской рубки, в которой смонтировали радиостанцию 71-ТК-1 с поручневой антенной, на тендере установили шестигранную бронебашню ПВО со спаренной установкой пулеметов Максима, изменили толщины брони: 10 мм вертикальные листы, 8 мм наклонные и крыша, 15-мм командирская рубка, 13 мм башня ПВО и будка машиниста.

Командир бронепоезда получил в свое распоряжение телефон для связи с командирами бронеплощадок, орудий и паровозной бригадой. Командиры площадок вызывались при помощи ревуна, машинист и командир бронепоезда – звонком и лампочкой.

Проекты новых образцов рассмотрели в УММ РККА и в конце 1934 года передали для организации их серийного производства на брянский машиностроительный завод «Крас-





ный Профинтерн* под обозначением ПЛ-35 и ПР-35 («бронеплощадка легкая образца 1935 года» и «бронепаровоз образца 1935 года»).

«Красный Профинтерн» уже имел опыт подобных работ во время Гражданской войны, а с 1933 года здесь уже велась бронировка тяжелых бронеплощадок. Для изготовления бронепоездов на заводе организовали специальный сборочный цех, который с 1938 года переименовали в машиносборочный цех № 6. Сборка тумбовых установок и монтаж орудий на них вел артиллерийский цех (с 1938 года –

цех № 3). Броневой лист поставлялся с Ижорского завода в Ленинграде, а обработка бронедеталей осуществлялась термическим цехом «Красного Профинтерна».

Паровозы под бронирование (Ов или Оп) поступали с заводов Наркомата путей сообщения (НКПС) – главным образом Воронежского, Мичуринского, Конотопского и Велико-Лукского – после проведения капитального ремонта. Для этого чаще всего использовали паровозы изготовления 1895 – 1906 годов, которые оснащались дополнительными устройствами – специальным модератором, паровым отоплением, дополнительной перегородкой в баке тендера. При ремонте матчасть готовили к переходу на колею 1435 мм для действий на железных дорогах Западной Европы: паровоз при помощи сдвига бандажей, а тендер путем сдвига колесных центров. Кроме того, Воронежский паровозоремонтный завод модернизировал паровозы с Ов на Оп: с пароперегревателем и машиной простого действия.

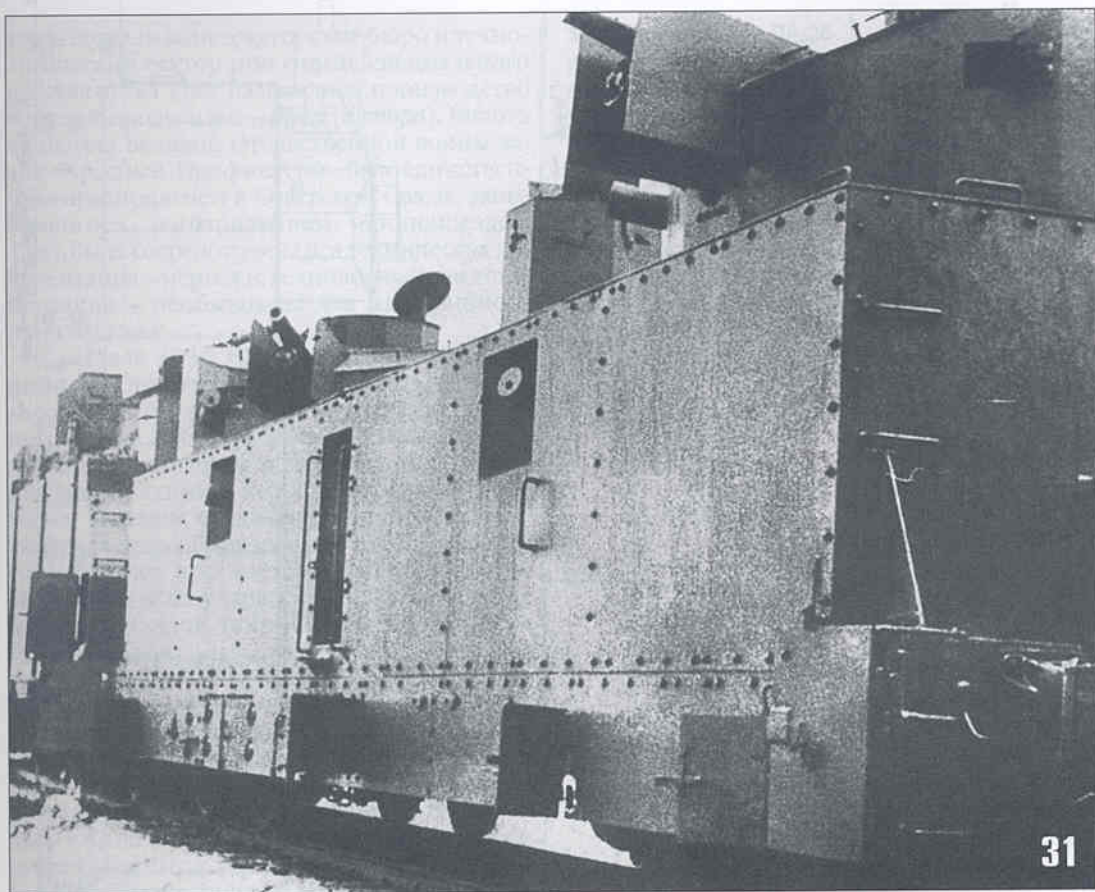
Для изготовления бронеплощадок использовались рамы и тележки 50-тонных крытых товарных вагонов производства завода «Красный Профинтерн».

Испытание и приемка ходовых частей для бронеплощадок велись непосредственно на заводе инспектором НКПС, отстрел орудийных установок и их приемка осуществлялась военпредом артиллерийского управления Красной Армии. Готовые бронеплощадки и бронепаровозы принимались военпредами АБТУ РККА, после чего передавались в войска.

Для обеспечения серийного изготовления бронепоездов на заводе «Красный Профин-

30. Легкая бронеплощадка ПЛ-35 изготовления 1934 года, так как еще имеет бортовые пулеметные установки типа «Верлюз». За исключением башен, ПЛ-35 внешне походила на бронеплощадки типа военсклада № 60 (АСКМ).

* Основан в 1873 году как Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод на станции Бежица Брянской губернии. Помимо прочей продукции занимался изготовлением вагонов и паровозов. В 1918 году переименован в Государственный брянский завод, вплоть до 1921 год являлся ведущим предприятием по ремонту и изготовлению бронепоездов для Красной Армии. В 1923 году завод посетила делегация Красного Интернационала профессиональных союзов (Профинтерн), после чего он был переименован в Брянский завод «Красный Профинтерн». С 1926 года начал производство 50-тонных 4-осных большегрузных товарных вагонов на тележках «Даймонд» и паровозов ЭУ. С 1931 года выпускал железнодорожные цистерны. С 1936 года паровозы СО. В 1940 году давал 28% СО, 100% цистерн, 30% большегрузных вагонов от общего выпуска в СССР, на заводе работало более 24 тысяч человек. В конце июля – начале августа 1941 года при приближении фронта эвакуирован в Красноярск, Ворошиловград, Горький, Бузулук, Нижний Тагил, Ковров, Челябинск. Восстановление завода началось в конце 1943 года. Сегодня называется АО «Брянский машиностроительный завод» и является одним из крупнейших машиностроительных предприятий в России.

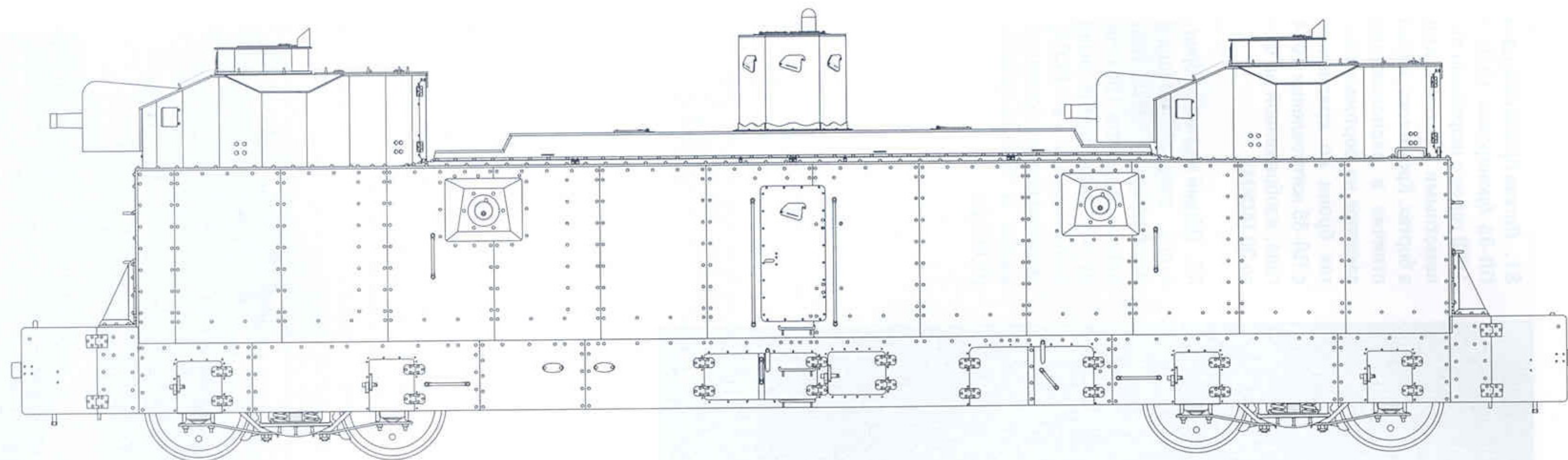
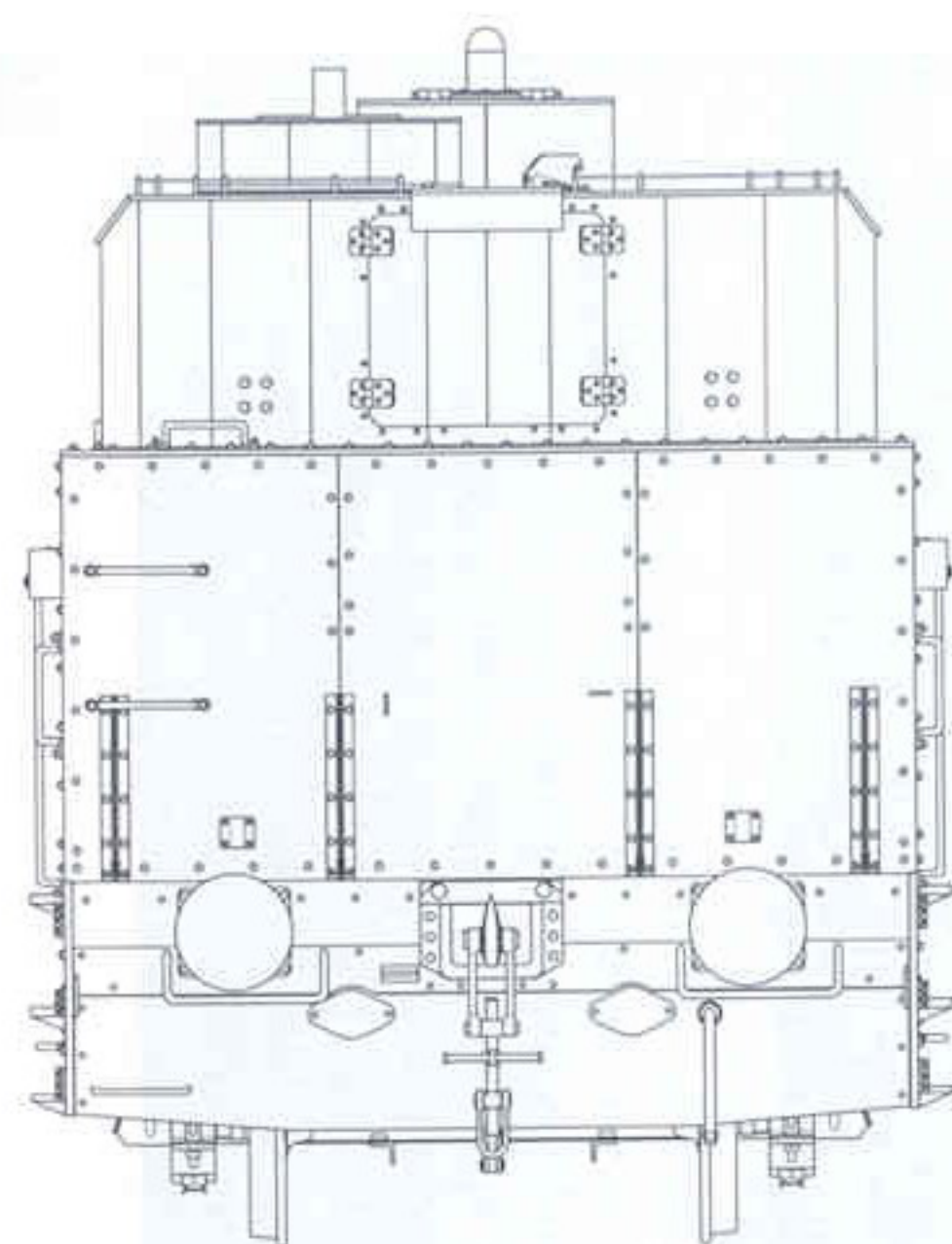


31. Легкая бронеплощадка ПЛ-35 бронировки 1936 – 1938 годов с шаровыми пулеметными установками в бортах. Кроме того, видно отличие в расположении заклепок на бортовых листах брони по сравнению с ПЛ-35 изготовления 1934 года, изображенной на фото 30 (АСКМ).

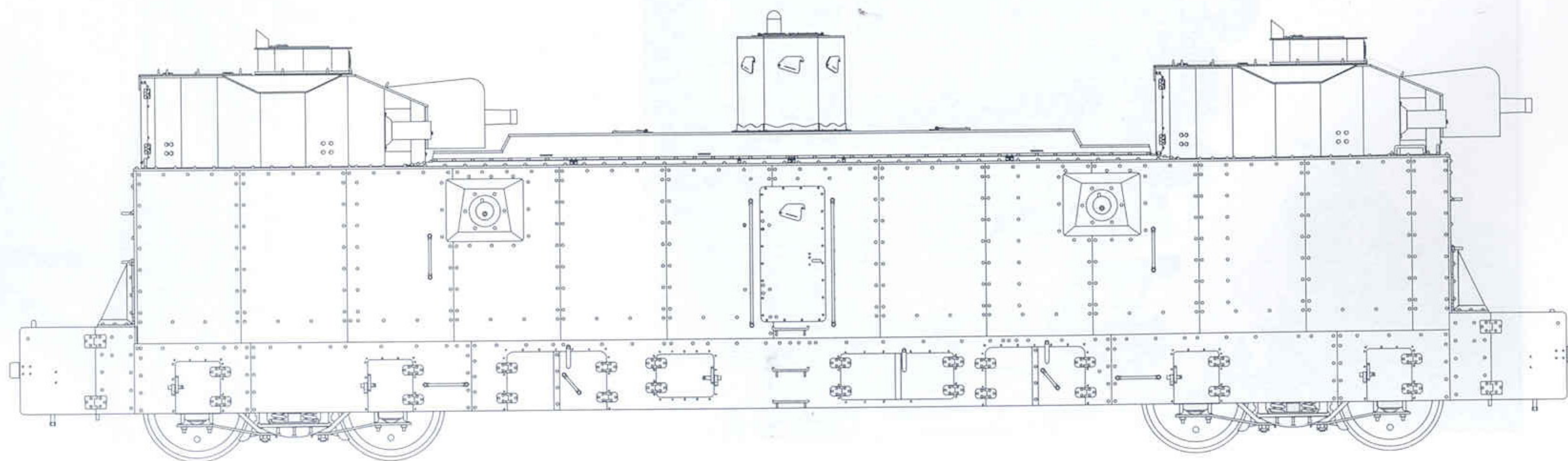
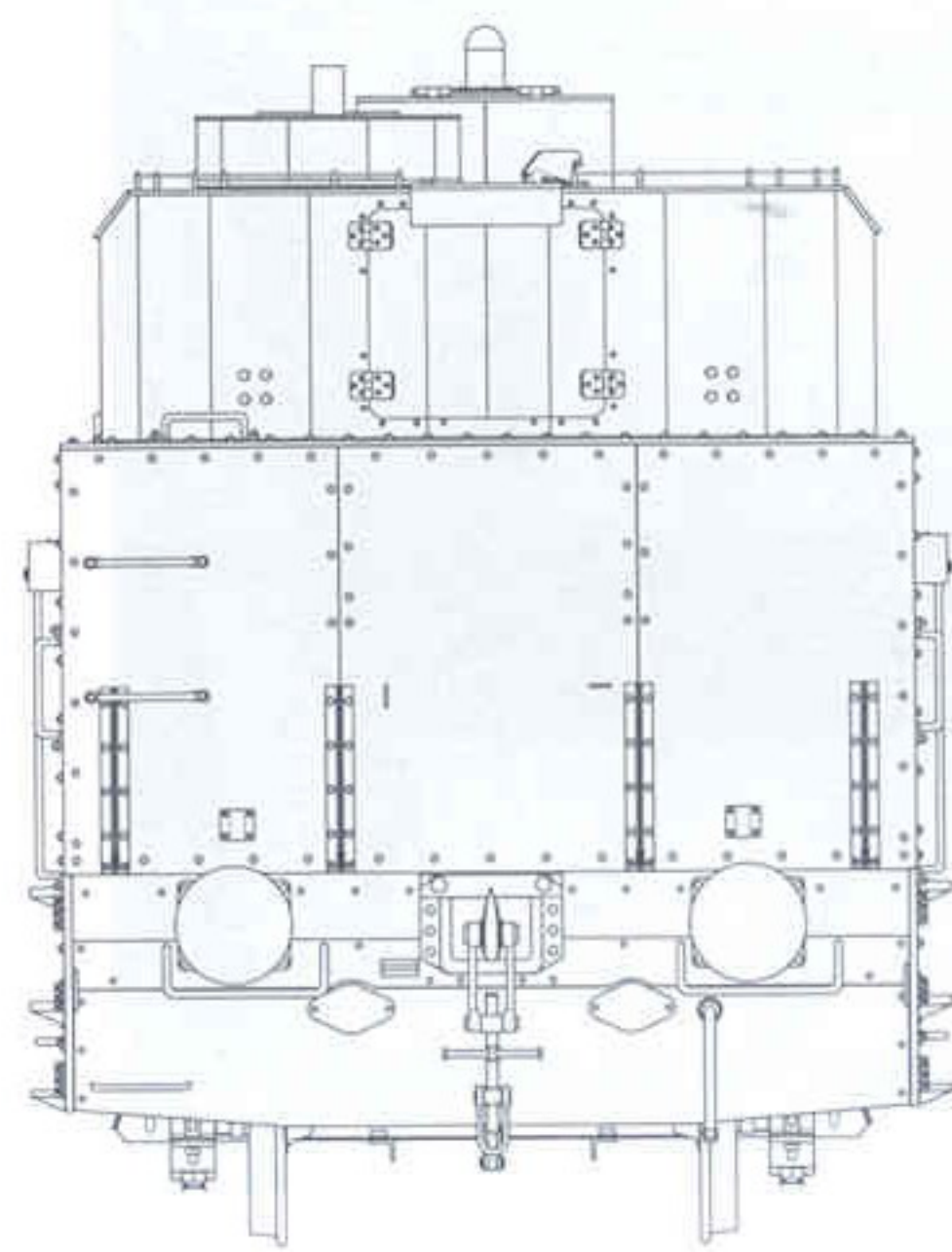
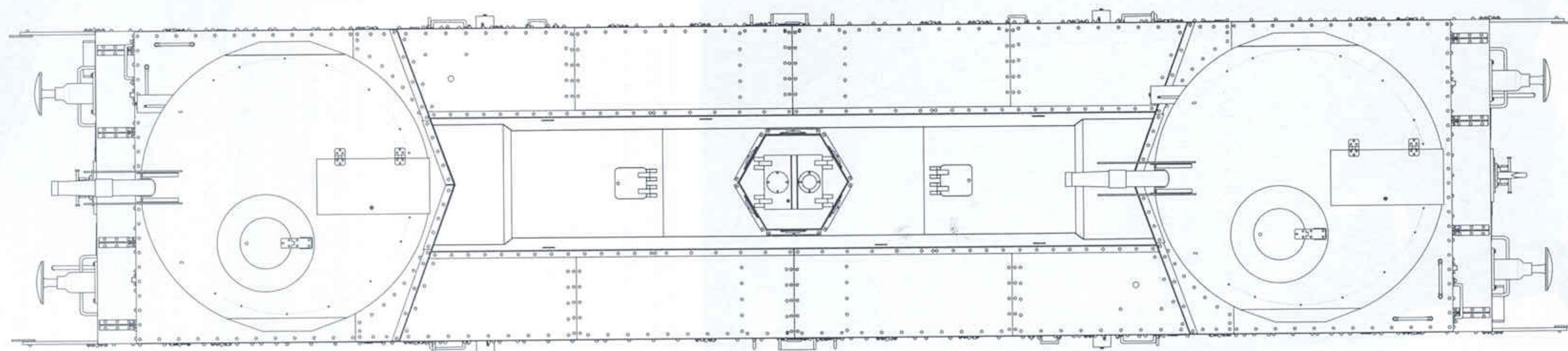
32. Общий вид цехов брянского завода «Красный Профинтерн», 1933 год. Вплоть до августа 1941 года это предприятие было единственным в СССР, производившим бронеплощадки и бронепаровозы (РГАКФД).



32



Легкая бронеплощадка
ПЛ-35 изготовленная на за-
воде «Красный Профин-
терн» в 1936 – 1938 годах.
Масштаб 1:70. В отличие
от ПЛ-35 бронировки 1934 –
1936 года, на этой площад-
ке бортовые пулеметы раз-
мещены в шаровых уста-
новках. Только на бронепло-
щадках ПЛ-35 использова-
лись уголки для придания
жесткости переднему
и заднему листам корпуса.



терн» создали конструкторское бюро и технологический сектор при отделе специального производства (так называлось производство военной продукции. – *Прим. автора*). Вплоть до начала Великой Отечественной войны завод «Красный Профинтерн» был единственным предприятием в Советском Союзе, занимавшимся изготовлением бронепоездов. Здесь была сосредоточена вся техническая документация – чертежи, технологическая документация – необходимая для их серийного производства.

С начала 1935 года, после передачи серийного производства бронепоездов на «Красный Профинтерн», мастерские военного склада № 60 стали заниматься главным образом ремонтом и модернизацией бронепоездной техники: перебронировкой паровозов, заменой орудийных установок, монтажом электрооборудования и т.п. Кроме того, созданное при мастерских конструкторское бюро вело разработку и изготовление новых образцов техники для вооружения бронепоездов.

В июне 1937 года мастерские и конструкторское бюро военного склада № 60 выделили в самостоятельное подразделение – броневую ремонтную базу № 6, которой передали часть территории склада. Начиная с этого времени и до августа 1941 года бронерембаза № 6 являлась единственным предприятием, занимавшимся ремонтом специальной части бронепоездов (бронекорпуса, вооружение и внутреннее оборудование).

Что же касается военного склада № 60, то с середины 1937 года он занимался только хранением военной техники и вооружения. По состоянию на 16 февраля 1940 года его емкость составляла:

33. Бронепаровозы ПР-35 изготовления 1937 – 1940 годов. Конструкция практически полностью соответствует бронепаровозу типа военсклада № 60 (смотри фото 17, 20, 26), но используется сварка брони отдельных элементов, установлена радиостанция 71-ТК-1 с рамочной антенной и башня ПВО в задней части тендера (АСКМ).

«Запчасти, агрегаты и вооружение боевых гусеничных, колесных и транспортных машин – 4409 т или 377 вагонов;

Бронепоезда – 14, состоящие из 14 бронепаровозов и 28 бронеплощадок, всего 42 единицы;

Машины БТ, Т-26, ГАЗ-АА, трактора – всего 160 штук;

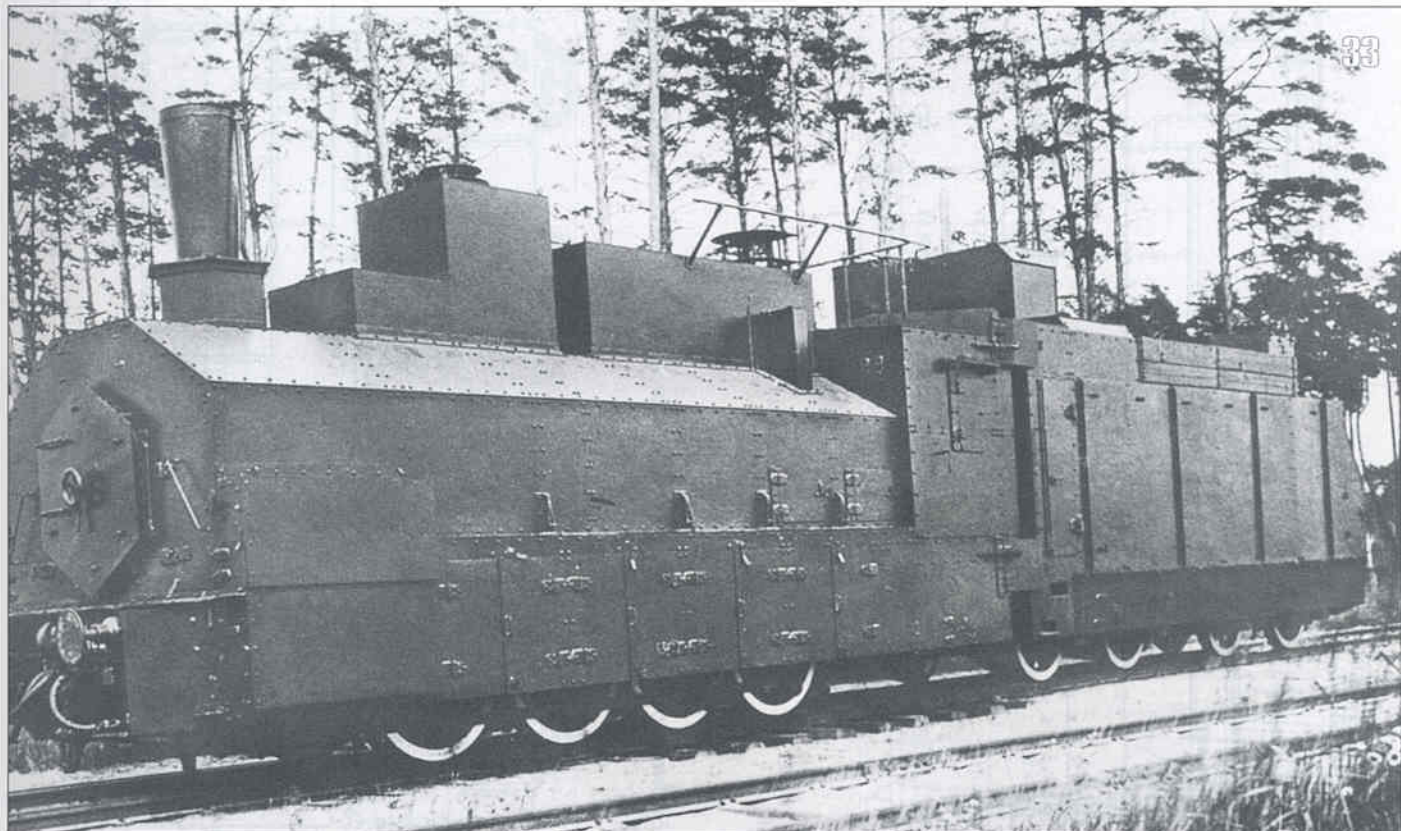
Машины Т-28, Т-35 – 12 штук».

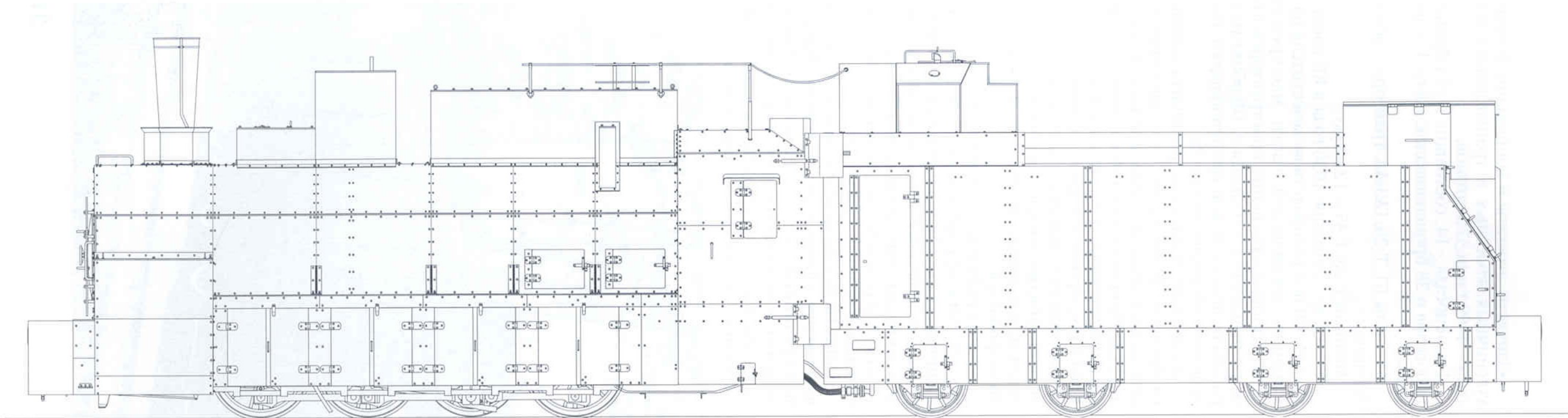
В августе – сентябре 1936 года в КБ военсклада № 60 под руководством заместителя начальника технической части мастерской склада Тузова и начальника конструкторского бюро интенданта 3-го ранга А. Щербова разработали проект легкой бронеплощадки, получившей обозначение ПЛ-36.

На ней предполагалось увеличить толщину брони до 20 мм, кроме того, для повышения пулестойкости борта корпуса, командирская башенка и орудийные башни делались наклонными (8 градусов к вертикали). Крепление брони к каркасу и раме вагона осуществлялось болтами с полупотайной головкой гайками внутрь с шайбами Гровера, затем между собой бронелисты должны были свариваться.

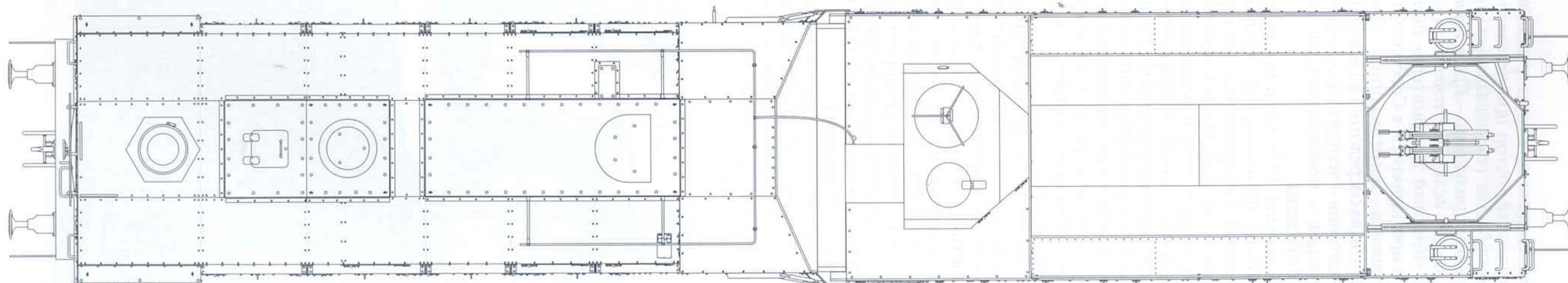
Артиллерийское вооружение состояло из двух 76,2-мм орудий образца 1902/30 года с длиной ствола в 40 калибров на модернизированных тумбовых установках. Последние обеспечивали углы обстрела по вертикали от –5 до +37 градусов, что позволяло вести заградительный огонь по самолетам.

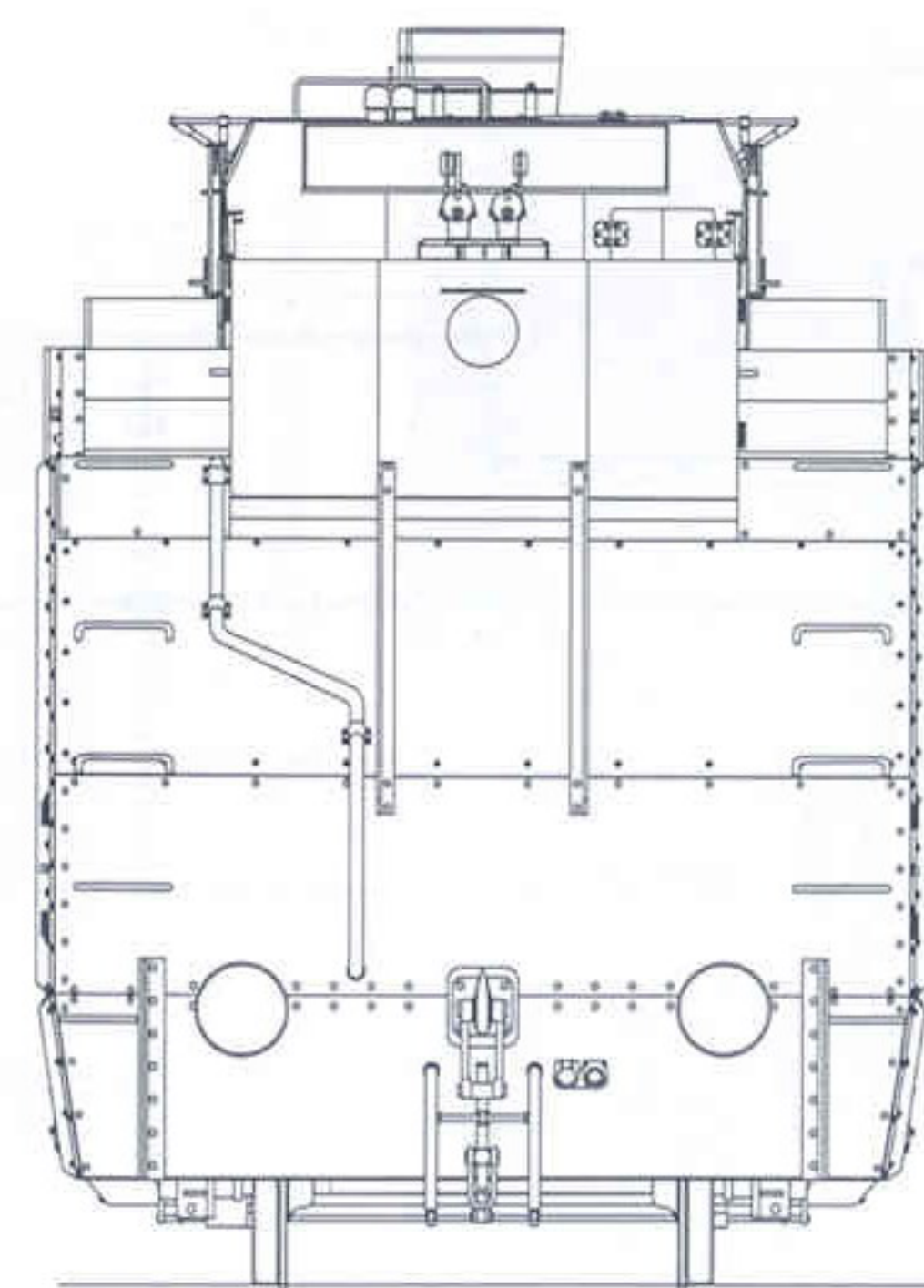
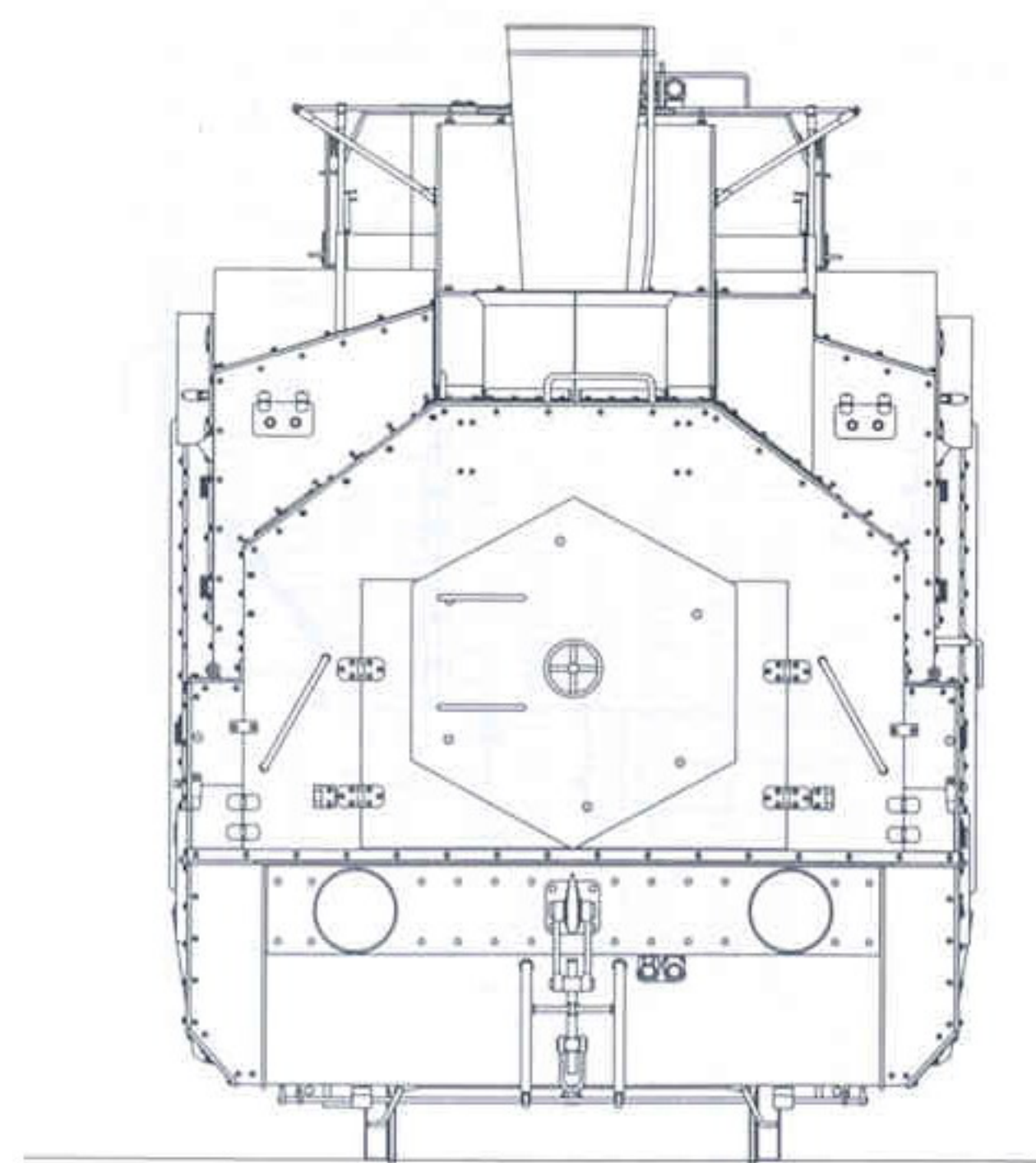
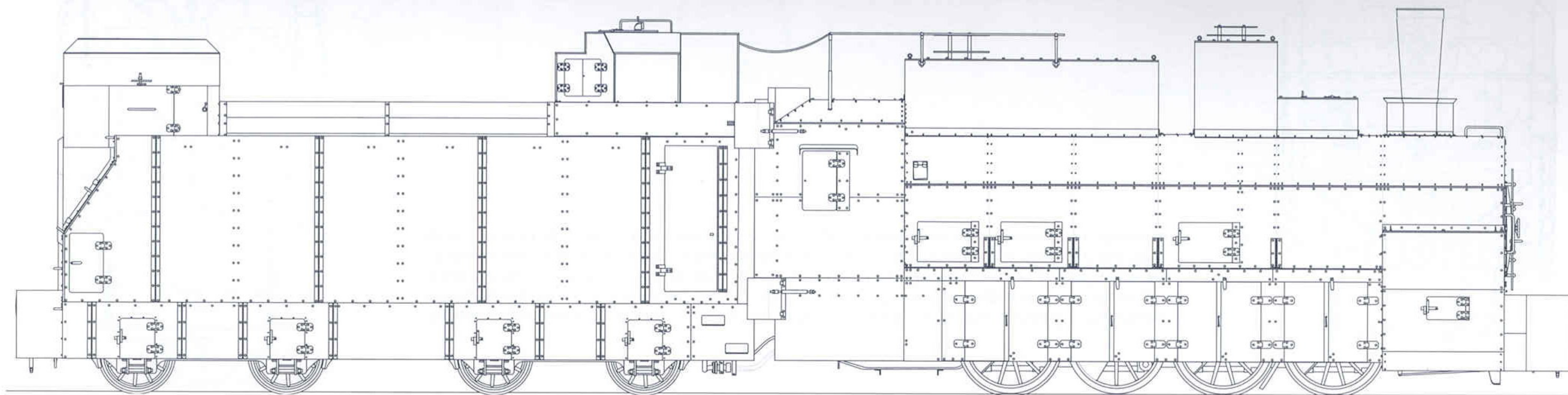
Существенно было переделано пулеметное вооружение. Помимо двух пулеметов Максима в орудийных башнях, еще четыре устанавливалось в пулеметных башенках (по две на каждом конце платформы), что повышало эффективность пулеметного огня. Возимый бое-

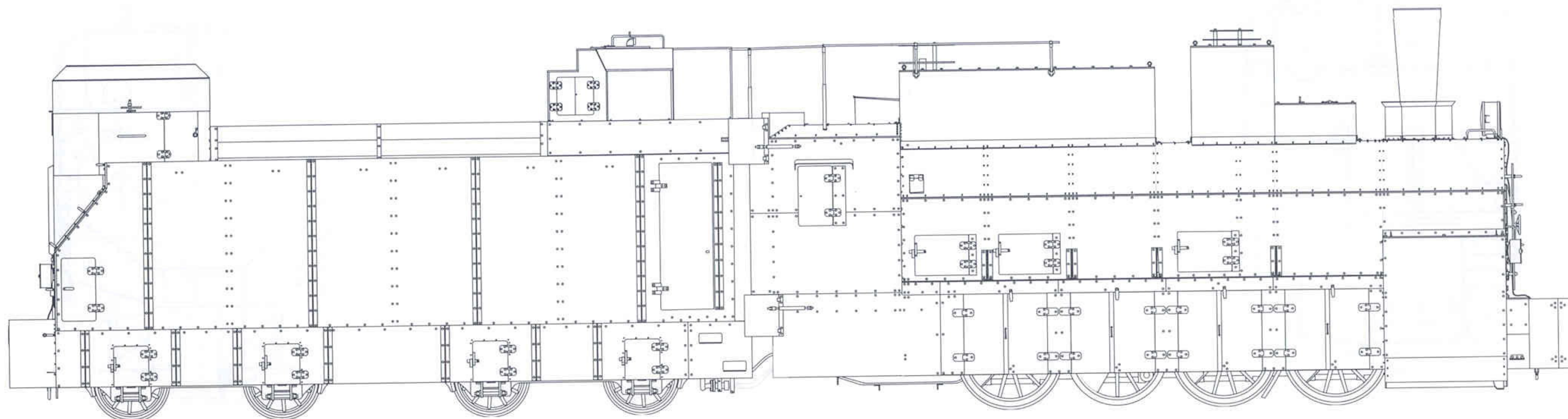




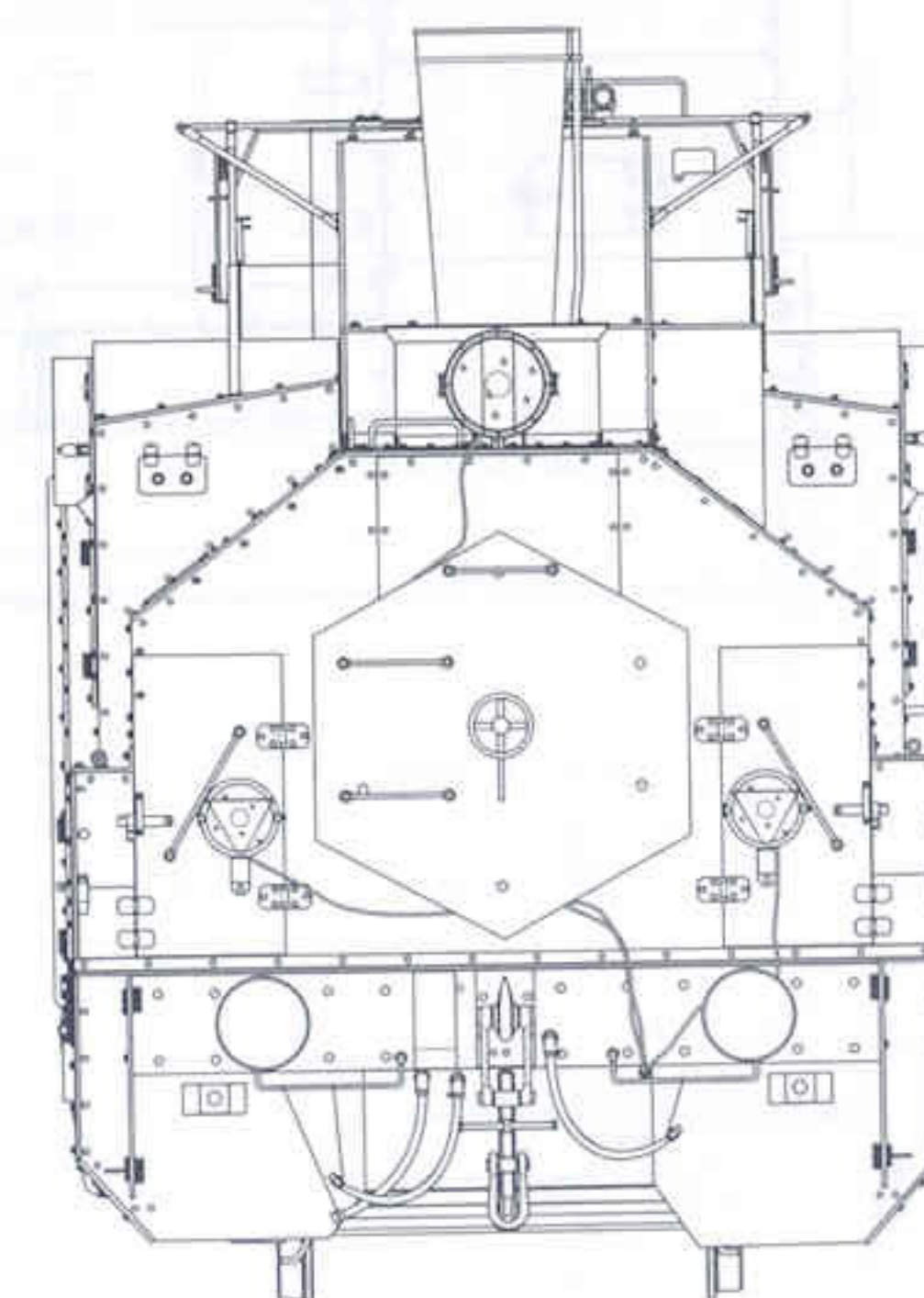
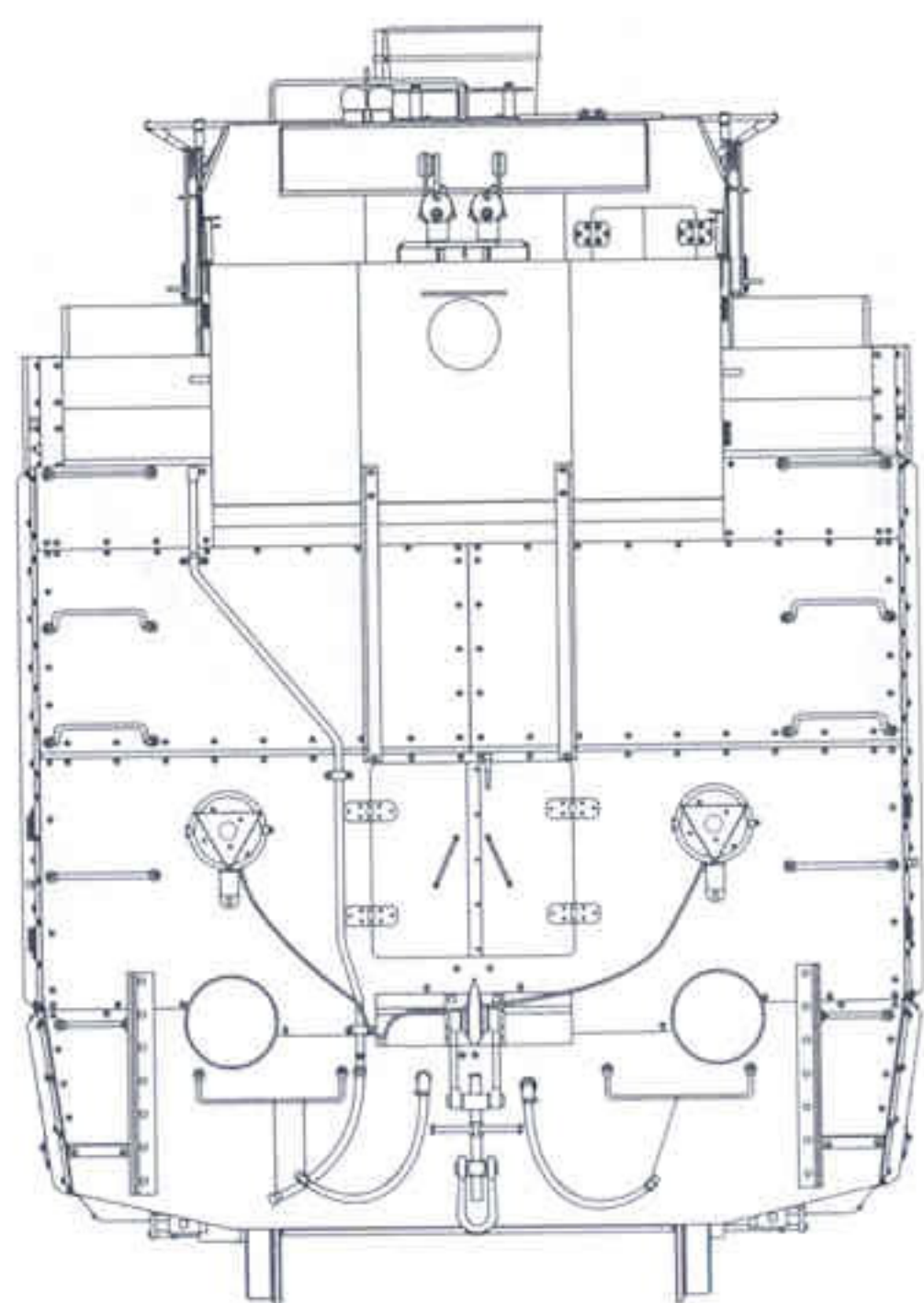
Бронепаровоз ПР-35 изготовления 1936 – 1938 годов. Масштаб 1:70. Бронепаровозы, изготовленные в 1930 – 1934 годах, не имели радиостанций и башины ПВО на тендере паровоза.

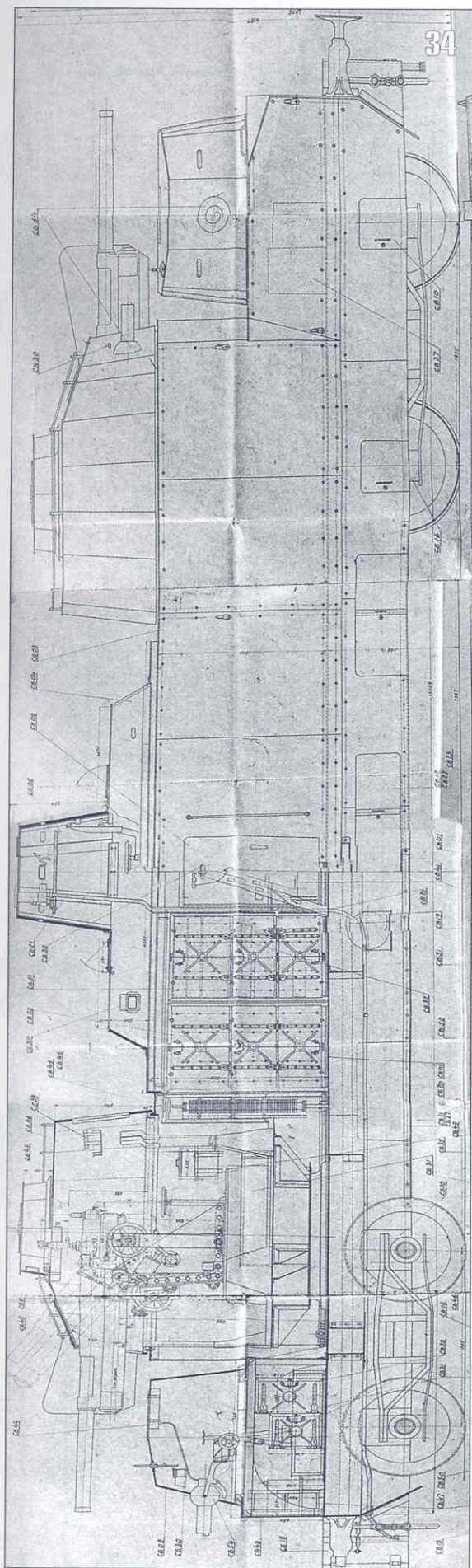






Бронепаровоз ПР-35 изготовления 1939 – 1941 года. Масштаб 1:70. В отличие от ПР-35, изображенного на стр. 32-33, этот паровоз оснащен фарой МСПР-Л-45 производства Московского прожекторного завода имени Кагановича и габаритными огнями, немного изменено крепление рамочной антенны, а также конструкция и расположение некоторых лючков.





34. Копия оригинального чертежа проекта легкой бронеплощадки ПЛ-36, разработанного в конструкторском бюро военного склада № 60 в августе – сентябре 1936 года (АСКМ).

35. Штамп чертежа бронеплощадки ПЛ-36, различимы подписи начальника КБ военного склада № 60 Щербова, конструктора Григоровича и дата – 26/IX-36 (АСКМ).



комплект составлял 560 снарядов и 27000 патронов, уложенных в специальные стеллажи.

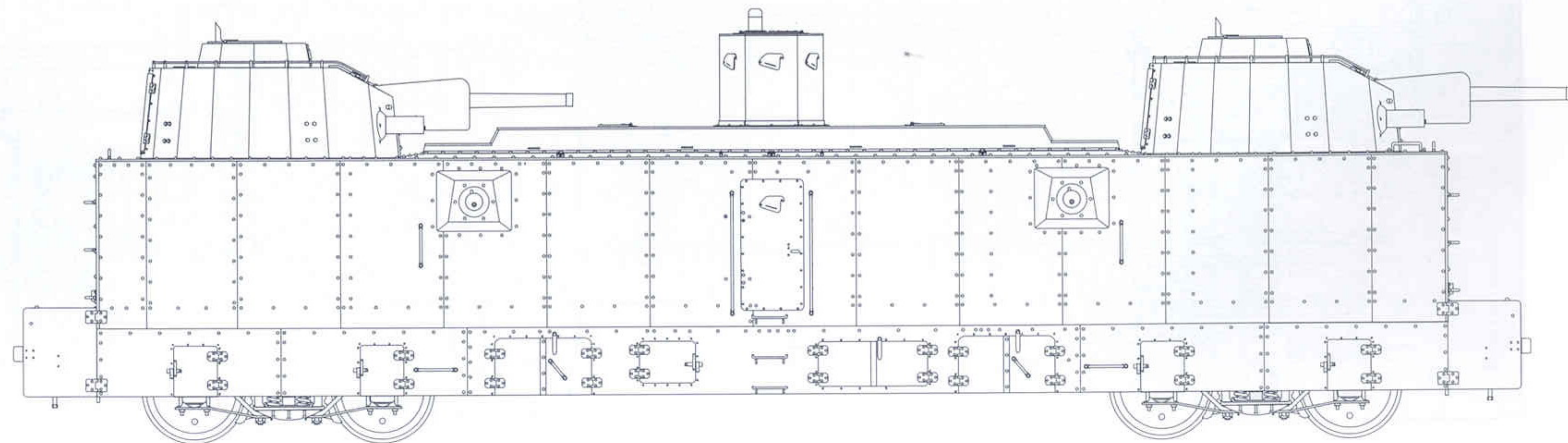
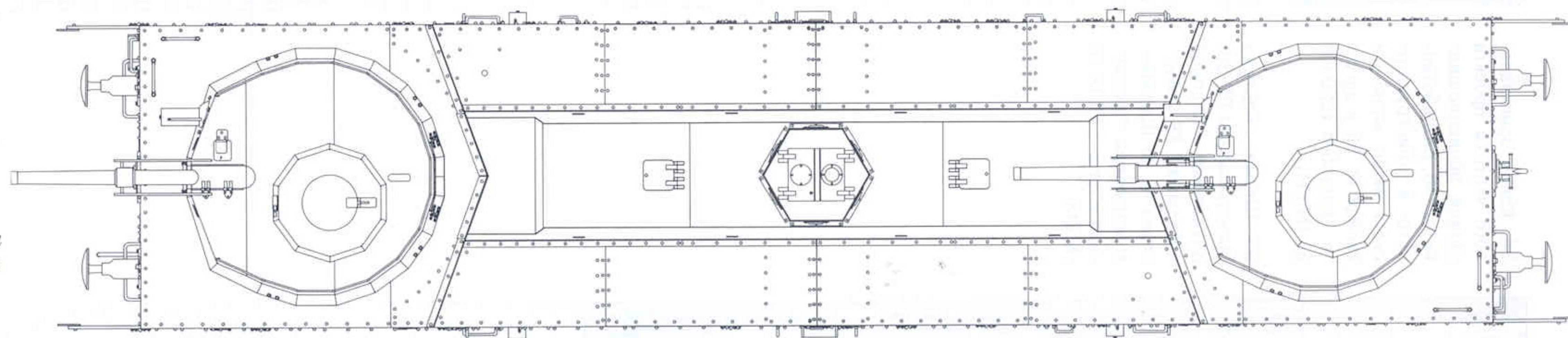
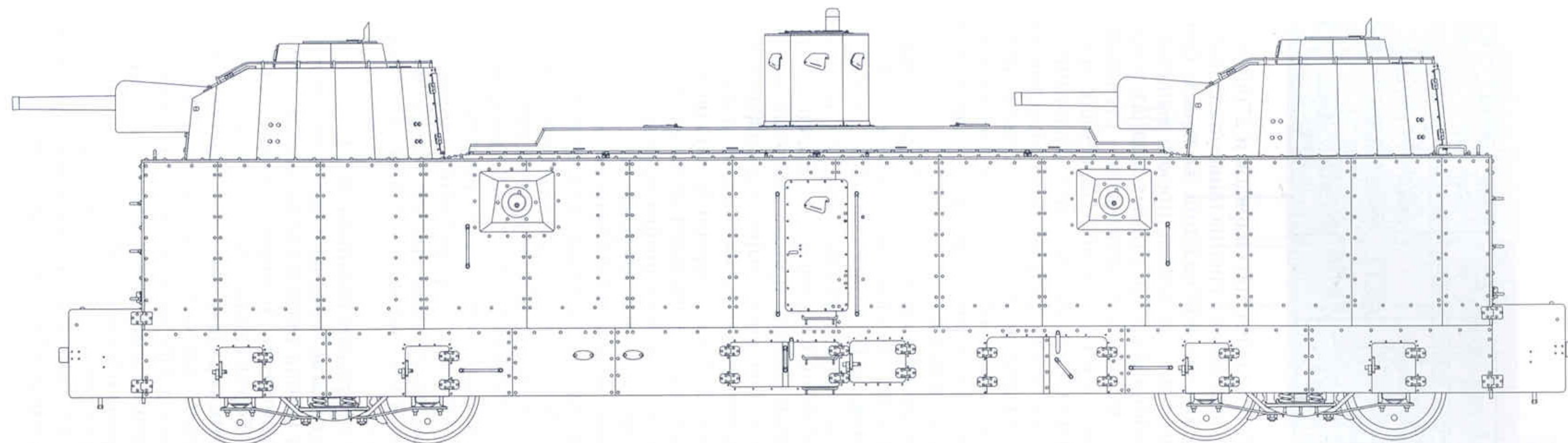
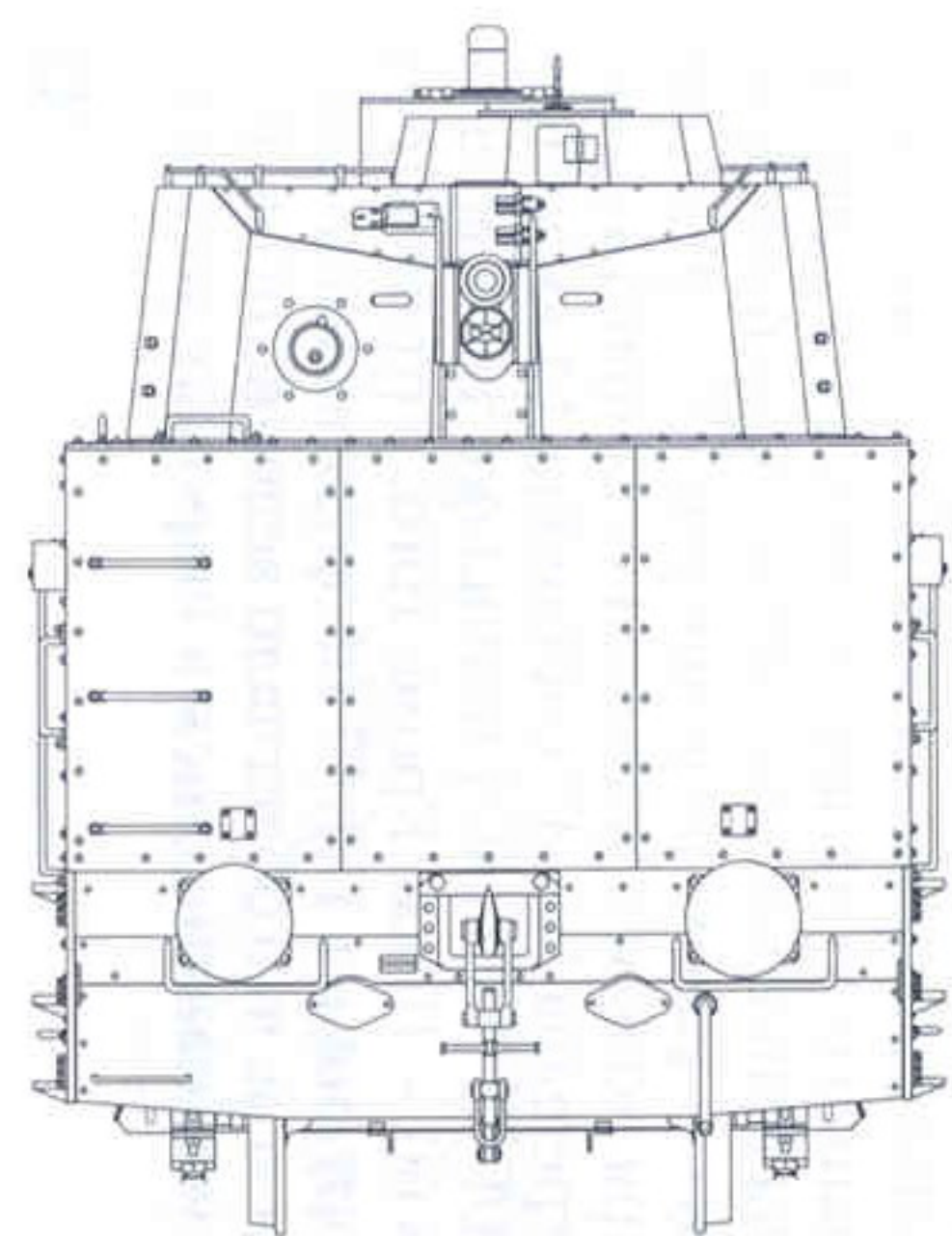
Для удобства наблюдения за полем боя смотровые щели в командирской башенке, а также в корпусе и орудийных башнях оснащались пуленепробиваемыми стеклами «Триплекс», а в панорамных башенках устанавливались перископы типа «Разведчик». Кроме того, были разработаны укладки на бронеплощадки подрывного и химического имущества, шанцевого и другого инструмента, имущества связи и запасных частей для орудий и пулеметов.

После рассмотрения проекта бронеплощадки ПЛ-36 и его обсуждения, руководство АБТУ РККА (1 января 1935 года УММ РККА переименовали в автобронетанковое управление (АБТУ) Рабоче-Крестьянской Красной Армии. – *Прим. автора*) приняло решение на основе представленного варианта разработать упрощенную конструкцию, своего рода гибрид ПЛ-35 и ПЛ-36: от первой брали конструкцию корпуса с увеличением толщины брони до 20-мм, от второй орудийные башни с тумбовыми установками и вооружением, а также внутренние укладки инструмента и имущества.

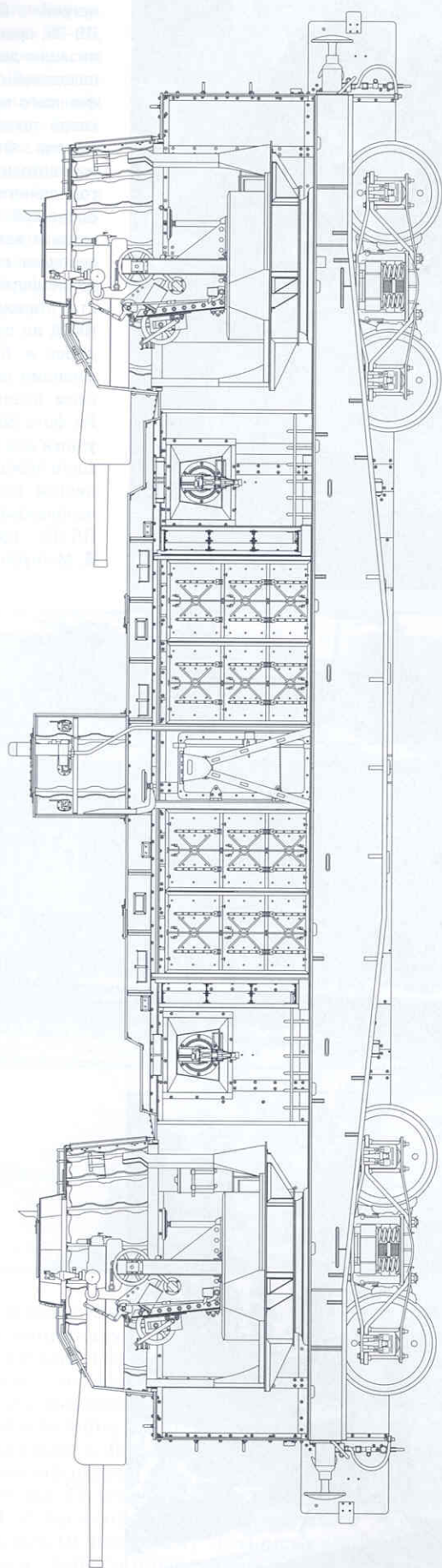
Проект такой площадки, получившей обозначение ПЛ-37, был разработан мастерскими военного склада № 60 весной 1937 года, и после согласования с АБТУ РККА передан на завод «Красный Профинтерн» для разработки рабочих чертежей и организации серийного производства. По ряду причин начало изготовления ПЛ-37 началось только в начале 1938 года.

Как и ее предшественница, ПЛ-37 изготавливалась на раме и ходовой части 50-тонного 4-осного вагона производства завода «Красный Профинтерн». Толщина брони составляла 20 мм (борта, башни, командирская башенка) и 15 мм (крыша), листы крепились к металлическому каркасу и раме вагона при помощи болтов. Орудийные башни и панорамные башенки на их крыше имели наклонные борта. Броня площадки обеспечивала защиту от 7,62-мм бронебойных пуль на всех дистанциях, от 12,7-мм бронебойных пуль пулемета ДК с 650 м и от 37-мм бронебойных снарядов с 1200 м.

Вооружение ПЛ-37 состояло из двух 76,2-мм пушек образца 1902/30 года на модернизированных тумбовых установках образца 1937 года конструкции завода «Красный Профинтерн» с углом возвышения 37 градусов. Благодаря новым орудиям и установкам дальность стрельбы ПЛ-37 составила 14 километров (у ПЛ-35 – 12 км, у площадки типа военного склада № 60 – 10 км. Кроме того, в отличие от ПЛ-35 орудия на ПЛ-37 оборудовались ножным спуском, что облегчало ведение огня. Пулеметы устанавливались в шаровых установ-



Легкая бронеплощадка
ПЛ-37, изготовленная на за-
воде «Красный Профинтерн»
в 1938 – 1941 годах. Мас-
штаб 1:70. Люки внизу брон-
еплощадки служат для до-
ступа к ящикам с подрывным
имуществом, инструментом
и имуществом связи.



ках как на ПЛ-35. Боекомплект составлял 560 снарядов и 28500 патронов (114 коробок), уложенных в специальные стеллажи.

Бронеплощадки ПЛ-37 оборудовались паровым отоплением (от паровой машины паровоза), внутренним освещением и аккумуляторами для аварийного освещения. Под полом были сделаны укладки шанцевого инструмента, запасных частей для орудий и пулеметов, инструмента для ремонта брони, подрывного имущества и имущества связи.

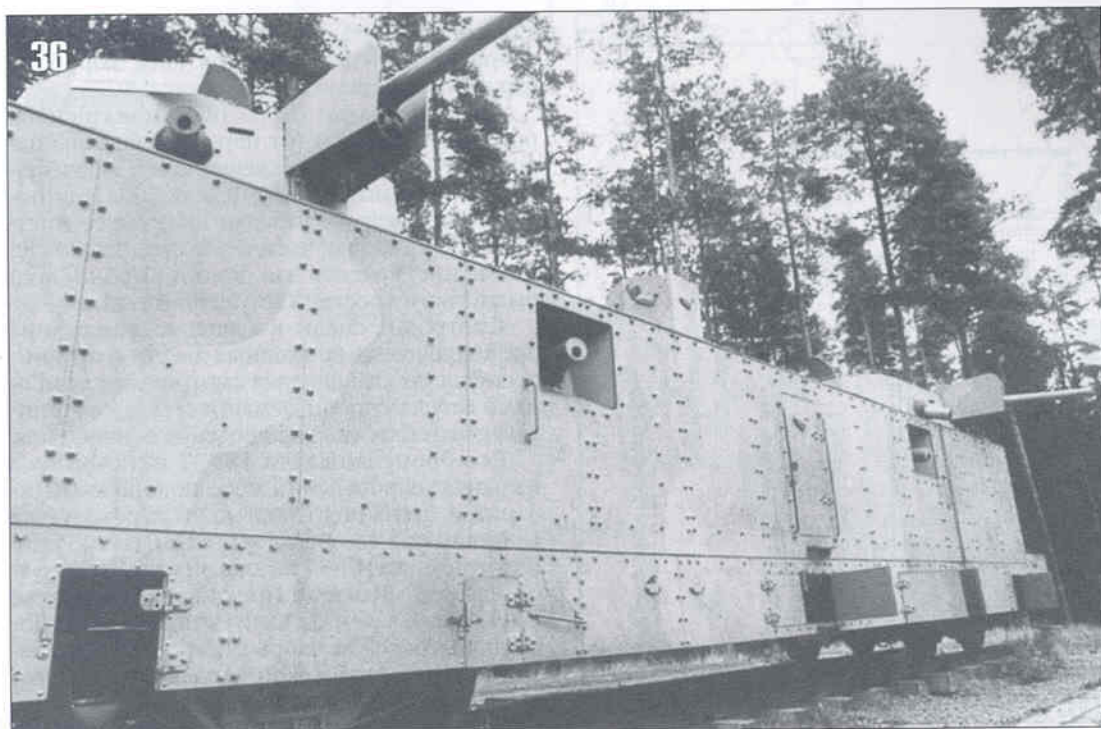
Смотровые щели в башенке командира бронеплощадки, во входных дверях и орудийных башнях оснащались смотровыми приборами с пуленепробиваемыми стеклами «Триплекс», что облегчило наблюдение за полем боя.

Все бронеплощадки ПЛ-37 вписывались в западно-европейский железнодорожный габарит и были подготовлены к переходу для действий на железных дорогах колеи 1435 мм. Изготовление ПЛ-37 велось вплоть до эвакуации завода «Красный Профинтерн» в августе 1941 года, а затем их выпуск передали на Ворошиловградский паровозостроительный завод имени Октябрьской революции. Однако здесь сумели собрать из задела, эвакуированного с «Красного Профинтерна» только две ПЛ-37 и один паровоз ПР-35, которые поступили на укомплектование особого бронепоезда № 2 «За Родину», переданного Красной Армии в октябре 1941 года («Особый» означает не то, что бепо был укомплектован частями НКВД, как пишут некоторые авторы, а то, что его изготовление началось по инициативе рабочих заводов наркомата тяжелого машиностроения. Постановлением Государственного Комитета Обороны № 287сс от 27 июля 1941 года была утверждена постройка двух таких бронепоездов – № 1 «За Сталина» на Коломенском заводе имени Куйбышева и № 2 «За Родину» на заводе «Красный Профинтерн»).

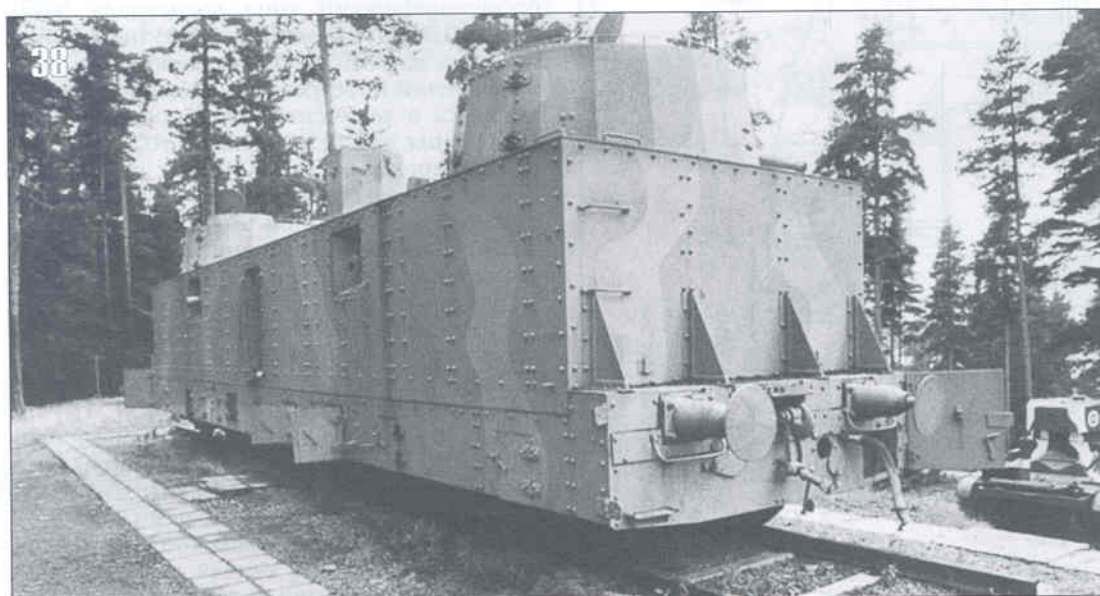
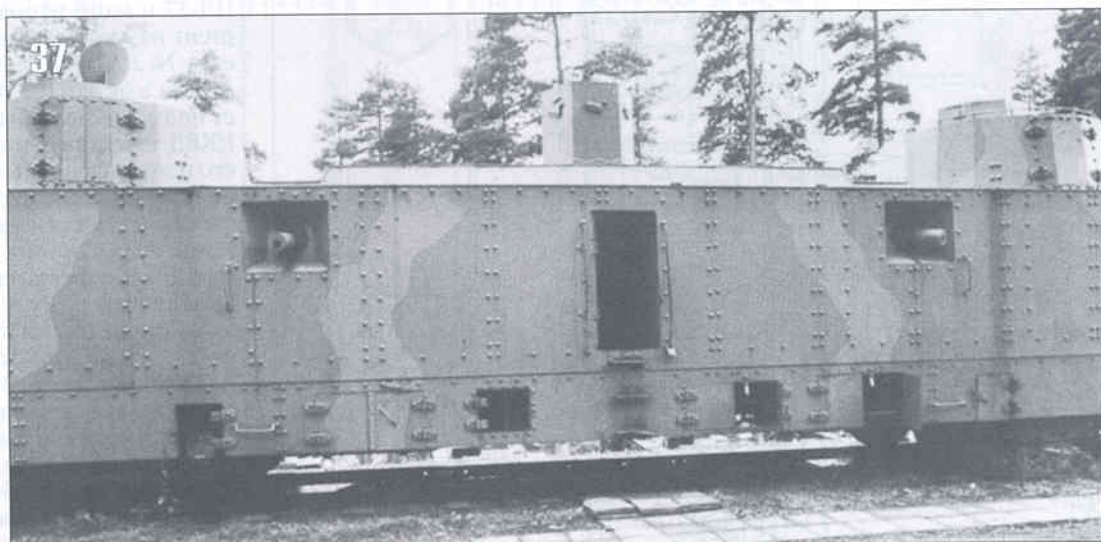
Особенностью бронепоезда «За Родину» стала дополнительная экранировка корпуса бронеплощадок бронелистами толщиной 15 – 20 мм. Бепо № 2 «За Родину» стал последним бронепоездом, изготовленным по чертежам завода «Красный Профинтерн». В документах военного времени бронепоезда, вооруженные бронеплощадками типа военсклада № 60, ПЛ-35, ПЛ-37 и паровозами ПР-35 иногда именовались как БП-35. Однако в войсках такое обозначение не встречается. Обычно оно применялось в документах автобронетанкового управления, да и то не очень часто.

Одновременно с ПЛ-37 был разработан проект бронепаровоза ПР-37, отличавшийся от ПР-35 увеличением толщины брони до 20 мм, некоторым изменением схемы бронирования котла и установкой прожектора МСПР-Л-45 производства Московского прожекторного завода имени Кагановича. Однако ПР-37 остался только на бумаге, и лишь установку прожектора ввели на бронепаровозах ПР-35 начиная с 1937 года.

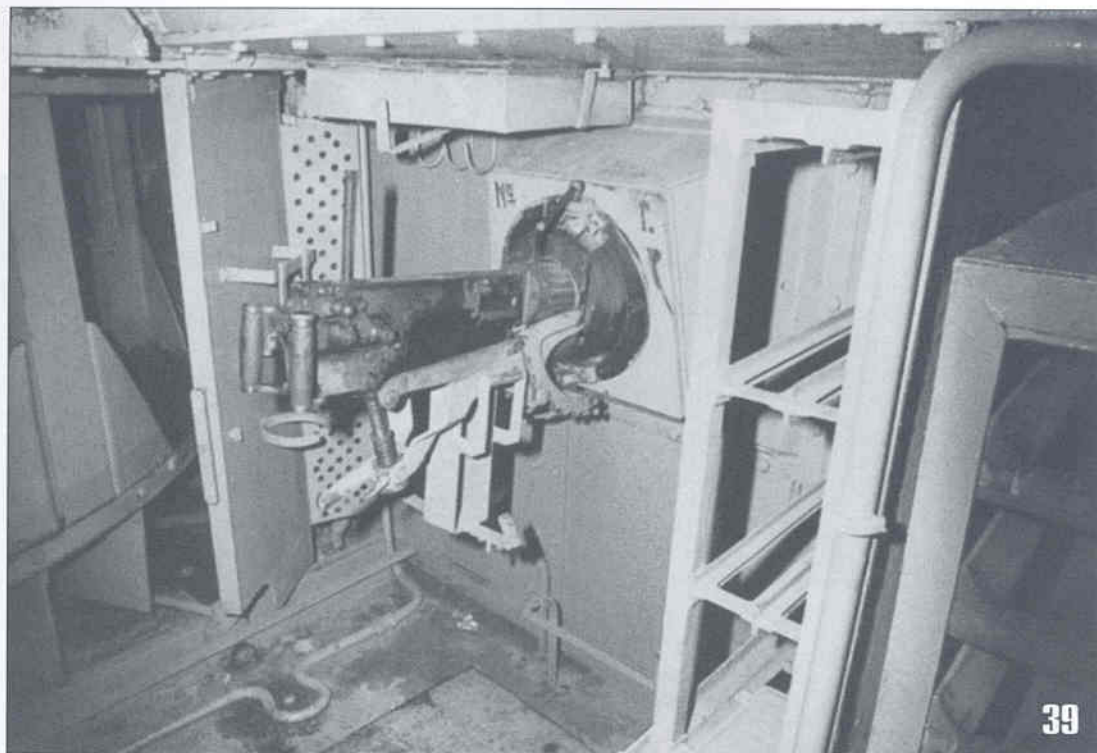
В 1938 – 1939 годах несколько бронеплощадок ПЛ-35 прошли модернизацию на бронерембазе № 6 и были доведены до уровня ПЛ-37. На них установили башни от ПЛ-37 с 76,2-мм орудиями образца 1902/30 года на модернизированных тумбах завода «Красный Профинтерн», провели усиление брони,



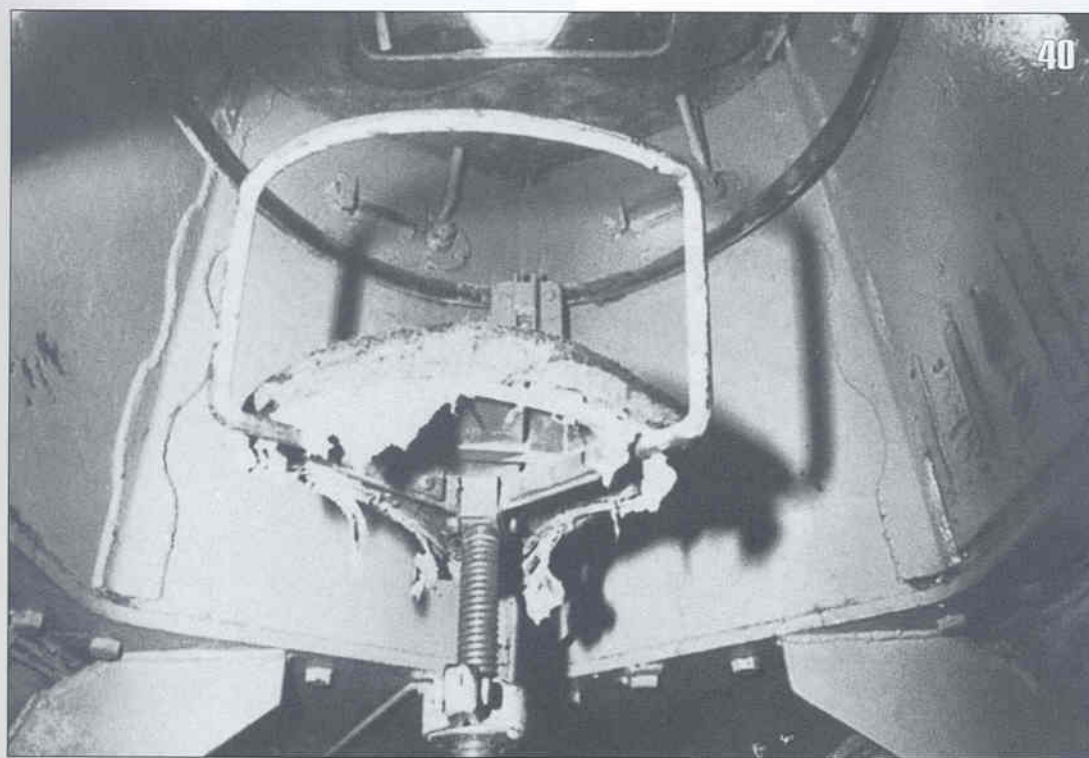
36, 37, 38. Общие виды легкой бронеплощадки ПЛ-35, прошедшей модернизацию до уровня ПЛ-37, находящейся в экспозиции финского музея бронетанковой техники в местечке Парола. Этот единственный сохранившийся до сегодняшнего дня образец советской бронепоездной техники находится в очень хорошем состоянии. Бронеплощадка входила в состав бронепоезда войск НКВД по охране железных дорог и была захвачена финнами под Петрозаводском осенью 1941 года. На фото 38 хорошо видны уголки для придания жесткости переднему и заднему листам корпуса, которые использовались только на ПЛ-35 (фото из архива Я. Магнуского).



39. Вид изнутри на бортовую шаровую установку пулемета Максима ПЛ-35, модернизированной до уровня ПЛ-37. Справа от нее видны стеллажи для укладки коробок с пулеметными лентами (ставились по две в ряд), слева виден вращающийся пол орудийной башни. Под телом пулемета видно крепление для установки коробки с лентой (фото из архива Я. Магнуского).



39

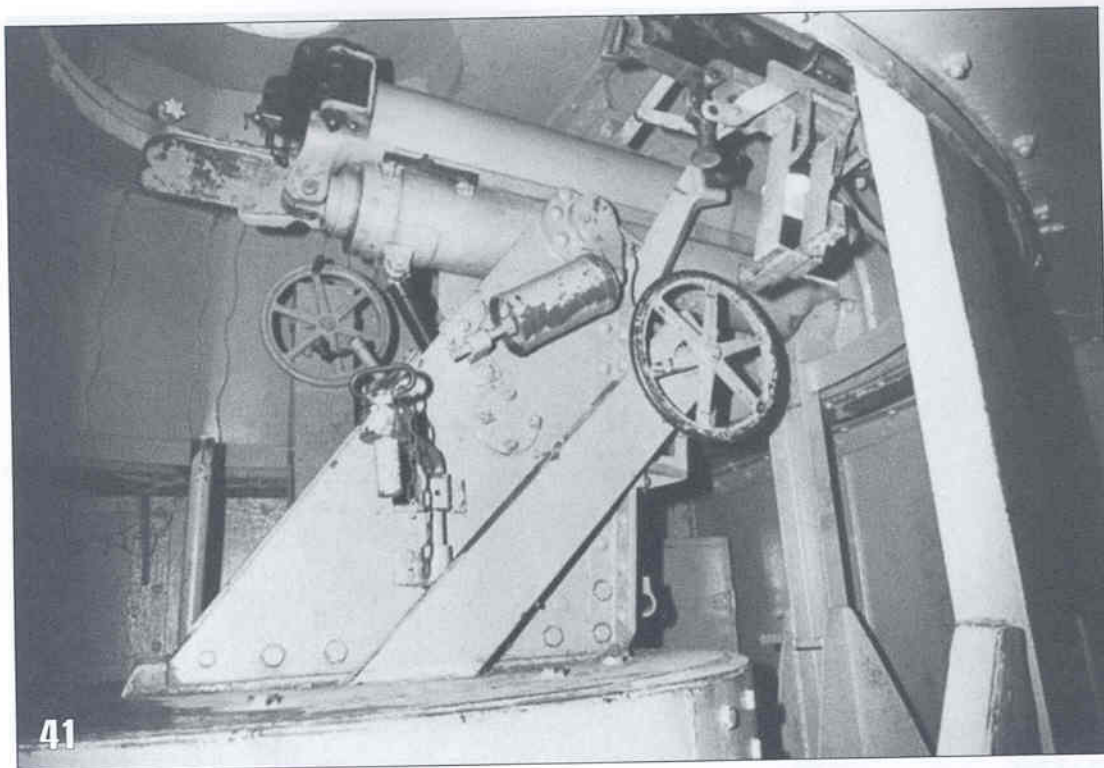


40

40. Регулируемое по высоте вращающееся сиденье командира бронеплощадки, установленное в командирской башенке. Вверху видны смотровые щели с ручками для установки стекол «Триплекс», хорошо видны накладки, на которых сваривались бронелисты командирской башенки (фото из архива Я. Магнуского).

получив пулестойкость эквивалентную 20 мм бронелисту, заменили средства связи и внутреннее оборудование. Однако оказалось, что стоимость работ по модернизации выше, чем затраты на постройку новой ПЛ-37. Поэтому от дальнейших работ по улучшению ПЛ-35 отказались. Всего подобным образом модернизировали (по разным данным) от 8 до 10 ПЛ-35. Их единственным отличием от ПЛ-37 было наличие уголков для придания жесткости переднему и заднему листам корпуса, характерных только для конструкции ПЛ-35.

В 1940 году бронерембазой № 6 был разработан проект легкой бронеплощадки ПЛ-40 и бронепаровоза ПР-40. На них предлагалось увеличить толщину брони до 20 – 30 мм, использовать вместо пулеметов Максима 7,62-мм ДС и 12,7-мм ДК (последние в качестве зенитных), улучшить средства связи и увеличить возимый боезапас. Изготовление бронекорпусов должно было вестись при помощи сварки – к этому времени завод «Красный Профинтерн» освоил автоматическую сварку железнодорожных цистерн по методу академика Б. Патона, предполагалось использовать этот опыт



41. Модернизированная тумбовая установка 76,2-мм полевой пушки образца 1902/30 годов на бронеплощадке ПЛ-35, модернизированной до уровня ПЛ-37. Справа виден маховик вертикальной наводки орудия, над ним — шаровая пулеметная установка. Слева вдалеке — маховик поворота башни, над ним панорамная башенка (фото из архива Я. Магнуского).



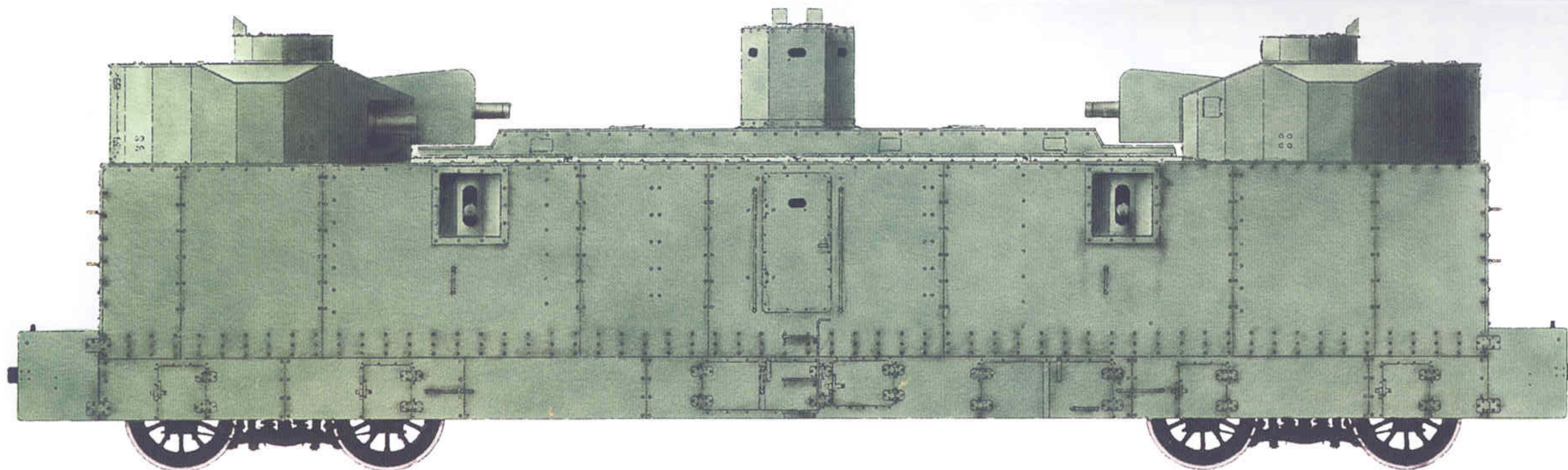
42. Стеллажи для укладки 76,2-мм снарядов на бронеплощадке ПЛ-35, модернизированной до уровня ПЛ-37, слева различима надпись: «Стеллаж на 24 гнезда». Сверху видны смотровые щели с креплениями для установки стекол «Триплекс» в броневом коробе на крыше бронеплощадки (фото из архива Я. Магнуского).

и при изготовлении бронеплощадок и бронепаровозов. Проекты были рассмотрены в августе 1940 года на совещании в АБТУ РККА по вопросу использования бронепоездов и их дальнейшего развития. В целом ПЛ-40 и ПЛ-40 получили одобрение, и после устранения ряда замечаний предполагалось изготовить опытные образцы на бронерембазе № 6 во втором полугодии 1941 года. Однако начавшаяся война помешала осуществить это мероприятие.

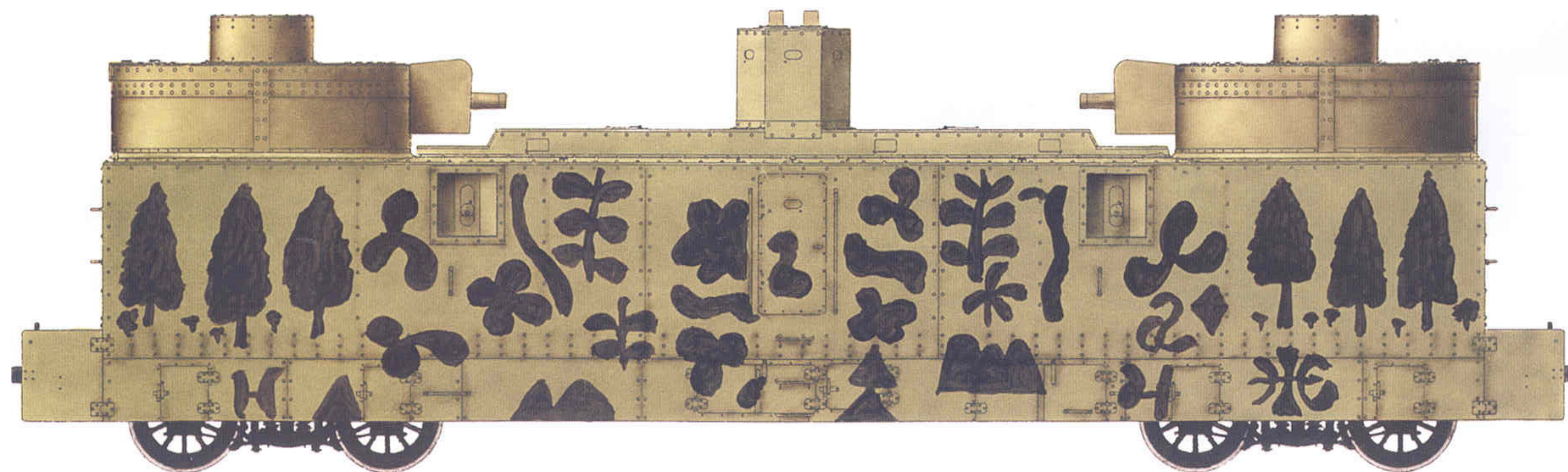
В 1940 году у АБТУ РККА возникли проблемы с эксплуатацией и ремонтом легких бронеплощадок типа военсклада № 60, изготов-

ленных в 1931 – 1933 годах. Дело в том, что по приказу НКПС № 302 от 14 июня 1936 года все вагоны на тележках «Фокс-Арбель» признавались негодными для эксплуатации и подлежали изъятию из действующего парка всей железнодорожной сети Советского Союза. А так как бронеплощадки типа военсклада № 60 были изготовлены именно на таких тележках, то с 1939 года ремонтные заводы НКПС отказались ремонтировать ходовые части этих площадок. АБТУ РККА обратилось за помощью в военный отдел НКПС, но и он не санкционировал проведение ремонта.

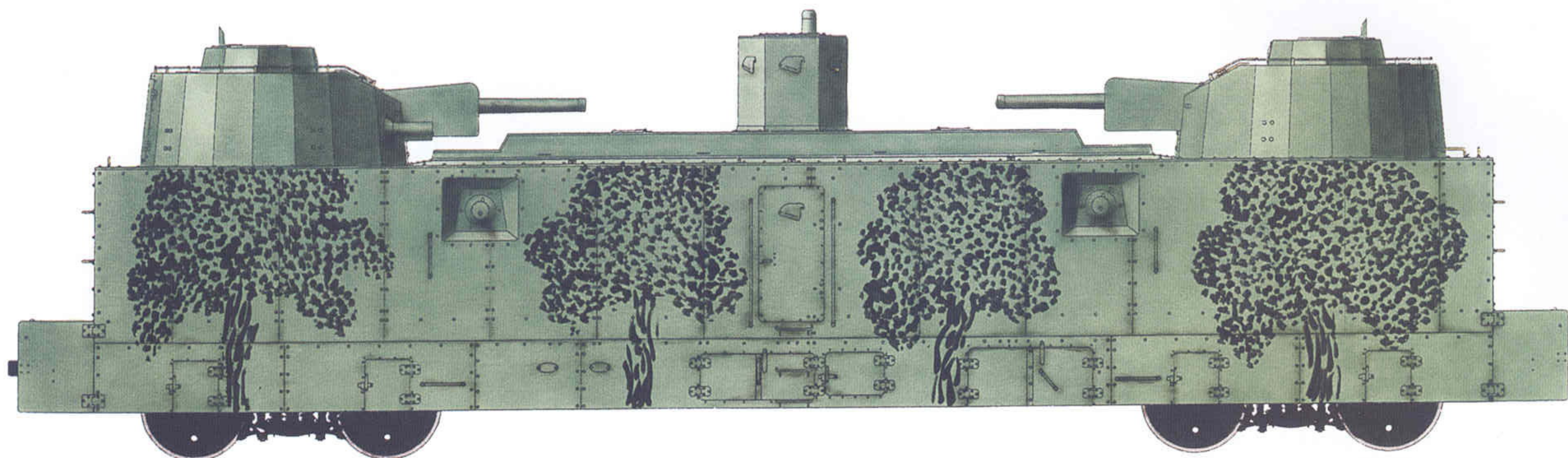
Легкая бронеплощадка ПЛ-35 бронировки до 1936 года из состава бепо № 16 1-го дивизиона бронепоездов. Украинский фронт, сентябрь 1939 года. Площадка имеет однотонную защитную окраску.



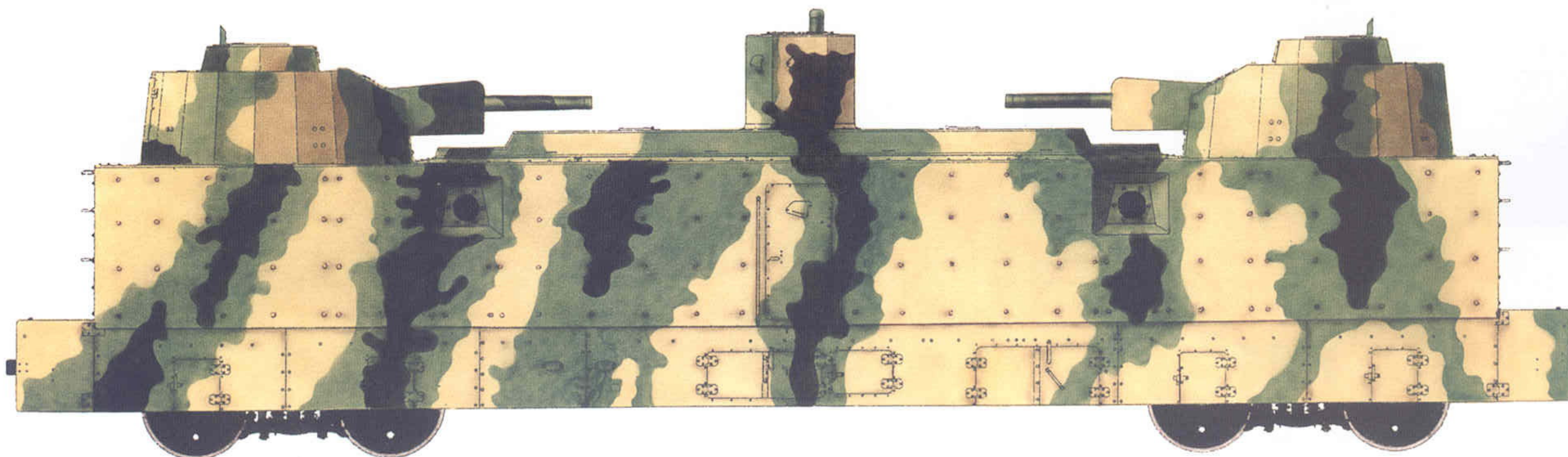
Легкая бронеплощадка типа военсклада № 60. Предположительно входила в состав бепо № 47 12-го дивизиона бронепоездов. Западный фронт, июль 1941 года. Бронеплощадка имеет оригинальный «растительный» камуфляж в виде силуэтов деревьев, цветов и листьев.



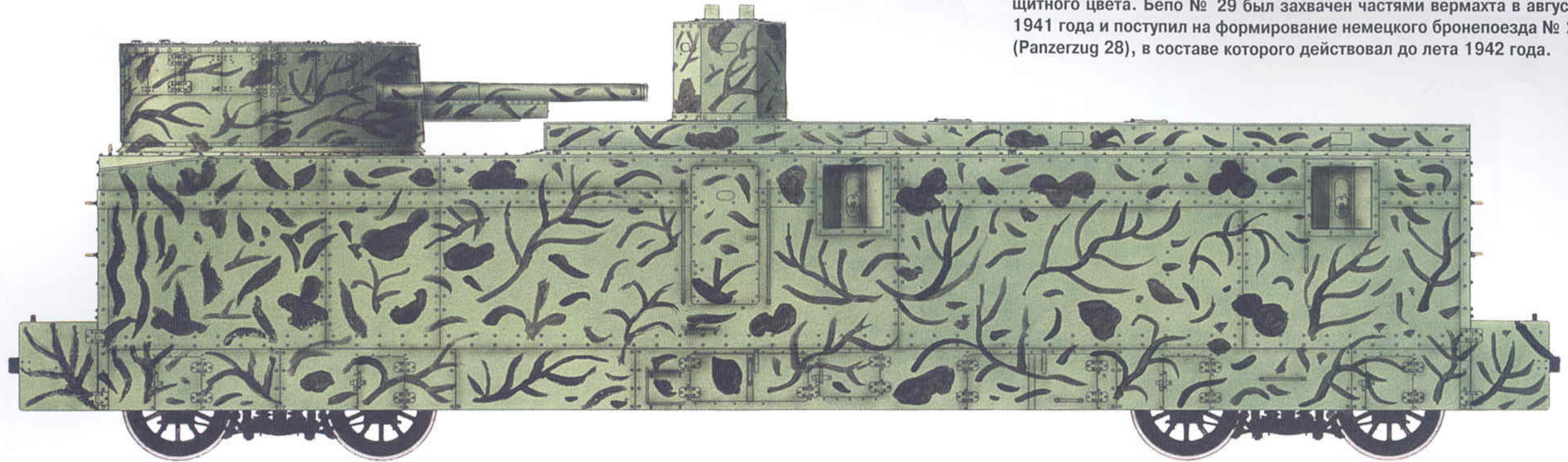
Бронеплощадка ПЛ-37 из состава бепо № 40 4-го дивизиона бронепоездов, разбитого немецкой авиацией 4 августа 1941 года. На борту нанесен камуфляж в виде силуэтов деревьев.



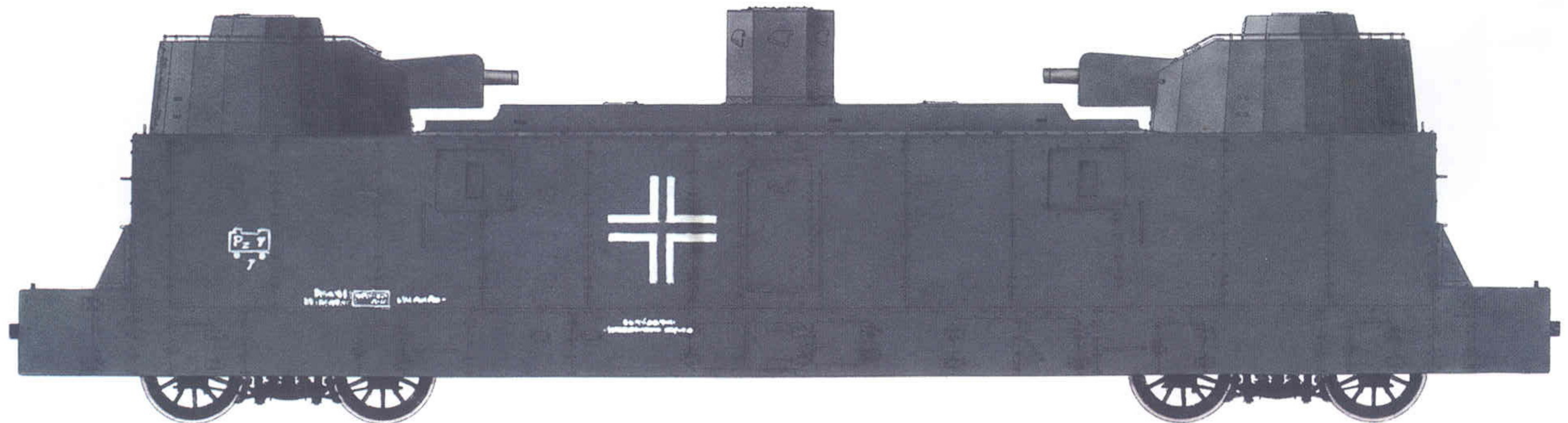
Легкая бронеплощадка ПЛ-37 из состава особого бронепоезда № 2 «За Родину». Октябрь 1941 года. Площадка имеет трехцветный камуфляж в виде широких зелено-черно-желтых полос.



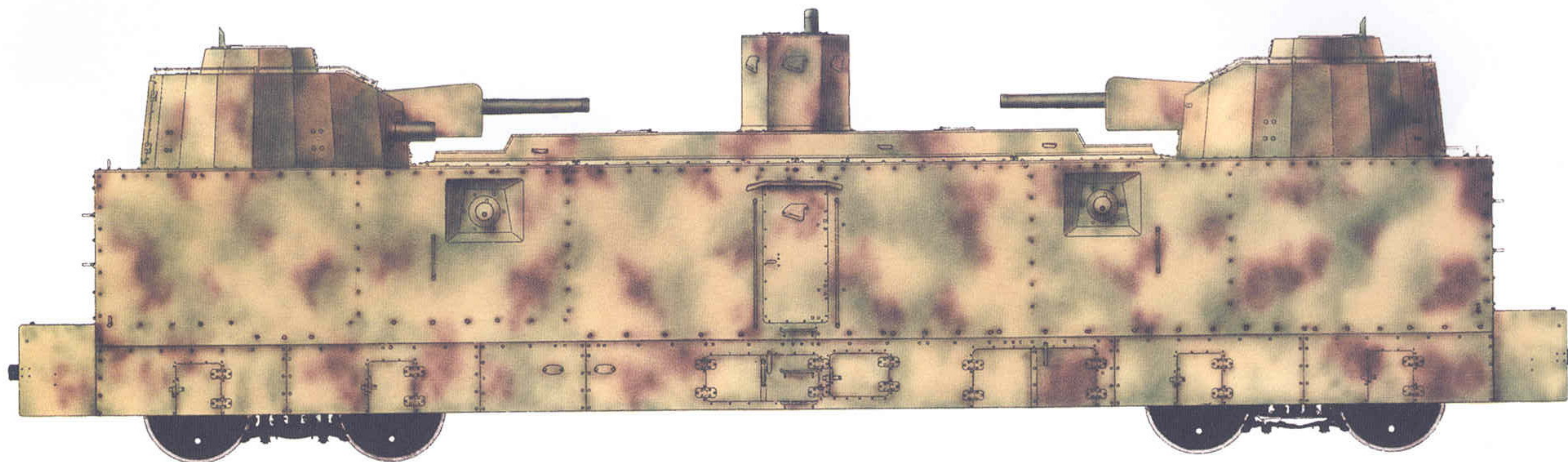
Тяжелая бронеплощадка из состава бепо № 49 12-го дивизиона бронепоездов. Западный фронт, июль 1941 года. Площадка имеет оригинальный растительный камуфляж, нанесенный поверх основного защитного цвета. Бепо № 29 был захвачен частями вермахта в августе 1941 года и поступил на формирование немецкого бронепоезда № 28 (Panzerzug 28), в составе которого действовал до лета 1942 года.



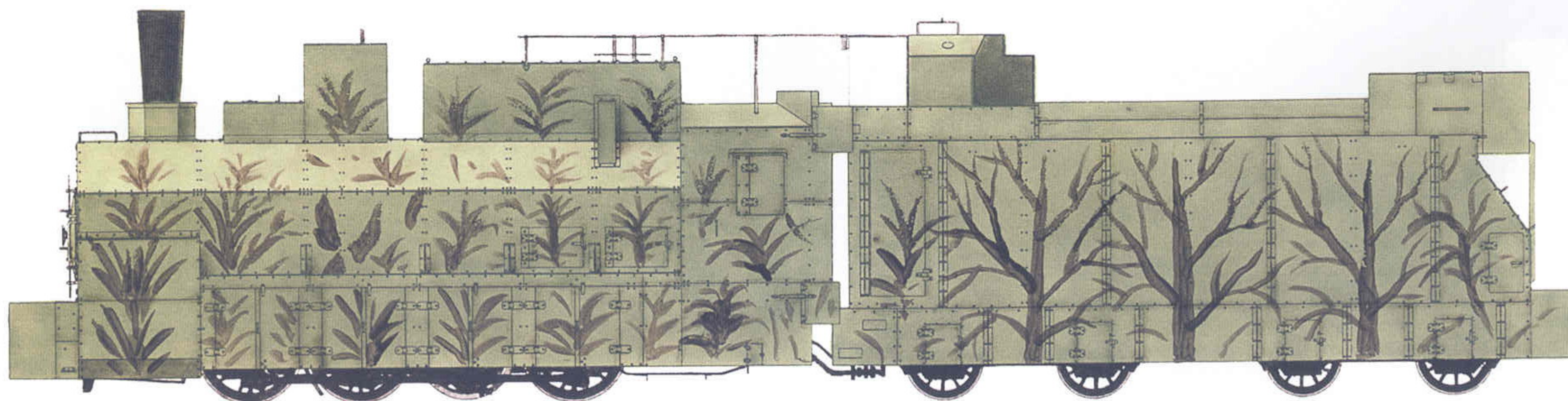
Бронеплощадка ПЛ-37 из состава немецкого бронепоезда № 27 (Panzerzug 27). Весна 1942 года. Изменена конструкция бортовых пулеметов, орудия заменены на 75-мм немецкие, площадка перекрашена в серый цвет Panzergrau, на бортах нанесены большие белые кресты.

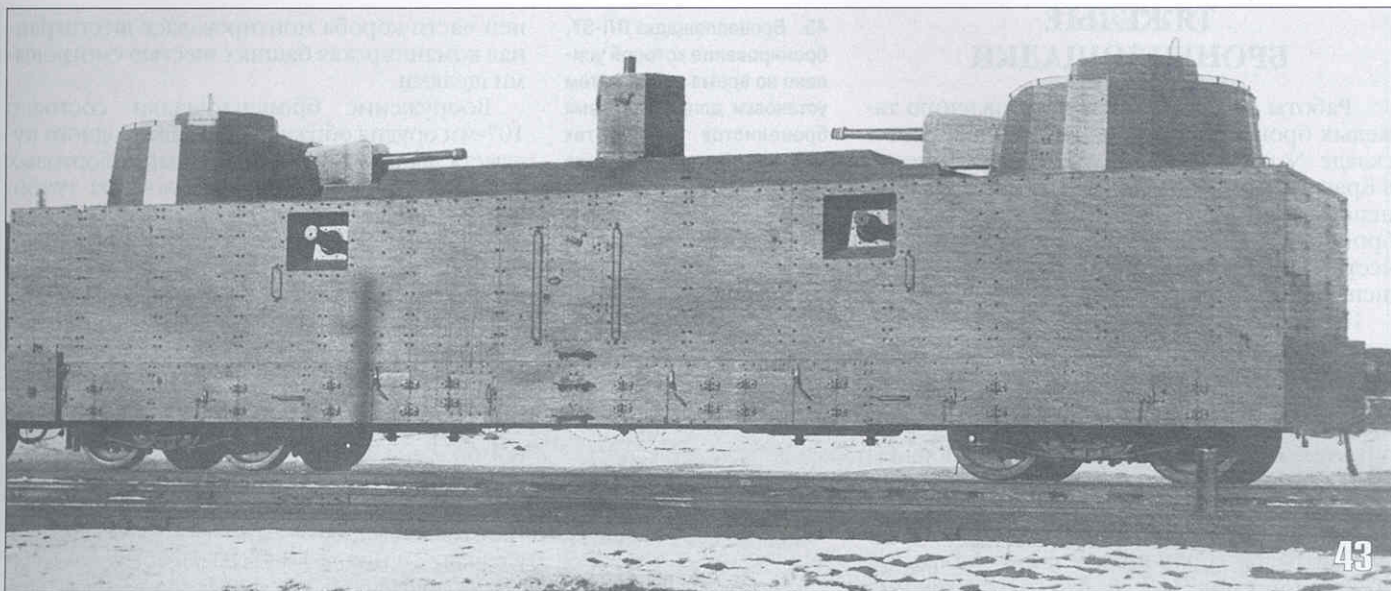


Бронеплощадка ПЛ-37 из состава бепо № 695 21-го дивизиона бронепоездов под командованием майора А. Простакова. Западный фронт, апрель 1943 года. Площадка имеет трехцветный желто-зелено-коричневый камуфляж.



Бронепаровоз ПР-35 из состава бепо № 44 4-го дивизиона бронепоездов, уничтоженного немецкой авиацией 6 августа 1941 года. Паровоз имеет камуфляж в виде силуэтов деревьев и кустарников, нанесенных поверх защитной окраски.





Поэтому 29 февраля 1940 года помощник начальника автобронетанкового управления Красной Армии военинженер Алымов отправил своему начальнику – комкору Д. Павлову письмо следующего содержания:

«Считаю, что ремонт и дальнейшее содержание бронеплощадок на «Фокс-Арбель» нецелесообразным и прошу Вас доложить Начальнику Генерального Штаба Красной Армии о необходимости снять их с вооружения РККА по следующим соображениям:

1. Ходовая часть и рама не надежны и не безопасны в эксплуатации, тем более для перегруженной бронеплощадки. Ходовая часть требует постоянного наблюдения и более частого ремонта по сравнению с типовыми тележками.

2. Броневой корпус не отвечает современным требованиям: состоит из 2-х листов 9-мм котельной стали с прокладкой между ними дерева. Дерево на всех бронеплощадках сгнило и высыпается, что производит неблагоприятное состояние на команду.

3. Орудийные башни старой конструкции и вследствие прогиба концов рамы часто заедают и не вращаются.

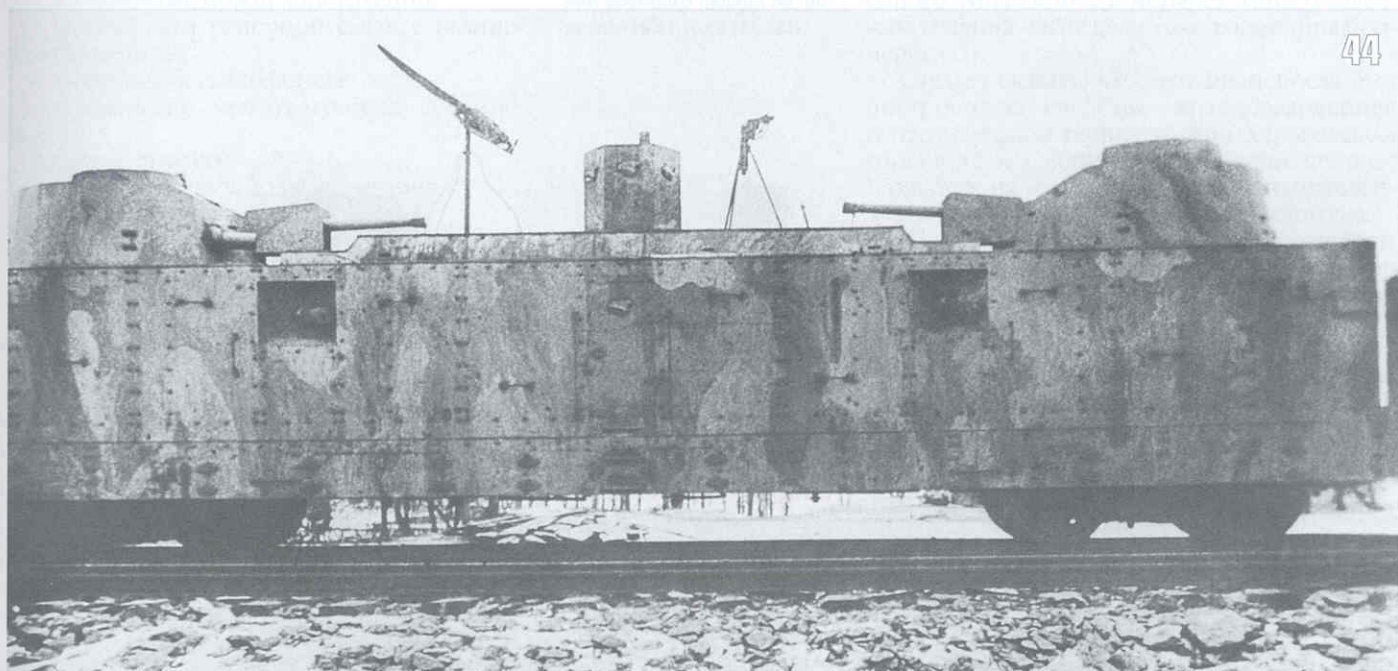
4. Отсутствует внутренняя связь.

5. Железнодорожные органы, ссылаясь на приказ № 302 не разрешают движение этих площадок на эксплуатационных путях НКПС».

После обсуждения данной проблемы, 19 марта 1940 года АБТУ РККА утвердило график замены бронеплощадок типа военсклада № 60 на ПЛ-37 со следующими сроками: шесть в первом и десять во втором полугодии 1940 года. Но несмотря на то, что в составе кадровых дивизионов и отдельных бронепоездов бронеплощадки на тележках «Фокс-Арбель» были заменены новыми, довольно много их имелось в составе бронепоездов второй очереди. Несколько из них использовались в боях в начале Великой Отечественной войны, часть была переведена в учебные и в этом качестве использовались вплоть до мая 1945 года.

43. Общий вид бронеплощадки ПЛ-37 изготовления 1939 года. На командирской башенке видна установка прибора ПТК, внизу, справа и слева от входной двери люки для доступа к ящикам с различным имуществом (АСКМ).

44. Легкая бронеплощадка ПЛ-37 из состава одного из бронепоездов войск НКВД по охране железных дорог. 1942 год. Для усиления противовоздушной обороны на крыше установлены треноги с зенитными пулеметами. Обращает на себя внимание камуфляж бронеплощадки (АКМ).



ТЯЖЕЛЫЕ БРОНЕПЛОЩАДКИ

Работы по созданию и изготовлению тяжелых бронеплощадок начались на военном складе № 60 в 1930 году. К этому моменту в Красной Армии имелось семь тяжелых бронепоездов, переделанных еще в 20-е годы из бронепоездов типа Б. Естественно, их количество и конструкция были далеки от совершенства.

Из-за недостатка материалов и финансирования в качестве базы для изготовления новых тяжелых бронеплощадок использовали подходящие, часто однобашенные броневалоны времен Гражданской войны. Их ремонтировали, вооружали 107-мм пушкой образца 1910 года и оснащали необходимым оборудованием.

В конце того же года мастерские военсклада № 60 разработали проект типовой тяжелой бронеплощадки. После его рассмотрения в УММ РККА в начале 1931 года, эти тяжелые бронеплощадки начали изготавливать в мастерских склада.

Ее конструкция во многом повторяла конструкцию легкой бронеплощадки типа военсклада № 60. Как и в случае с легкими площадками, для изготовления тяжелых предусматривалось материалов, снятых с броневагонов постройки времен Гражданской войны, поэтому площадки имели двойные стенки.

На одном конце площадки располагалась орудийная башня цилиндрической формы из 20-мм стали. Ее конструкция была похожа на башню легкой бронеплощадки типа военсклада № 60, но имела больший диаметр и высоту. Для демонтажа и установки орудия в задней части башни имелись специальные люки, кроме того в бортах башни располагались шесть двухстворчатых люков для вентиляции.

На крыше бронеплощадки между башнями имелся короб, с восемью небольшими лючками (два сверху и по три с боков), которые служили для наблюдения и вентиляции. В перед-

45. Бронеплощадка ПЛ-37, бронирование которой усилено во время войны путем установки дополнительных бронелистов на бортах корпуса. Зима 1942 года (АСКМ).

ней части короба монтировалась шестигранная командирская башня с шестью смотровыми щелями.

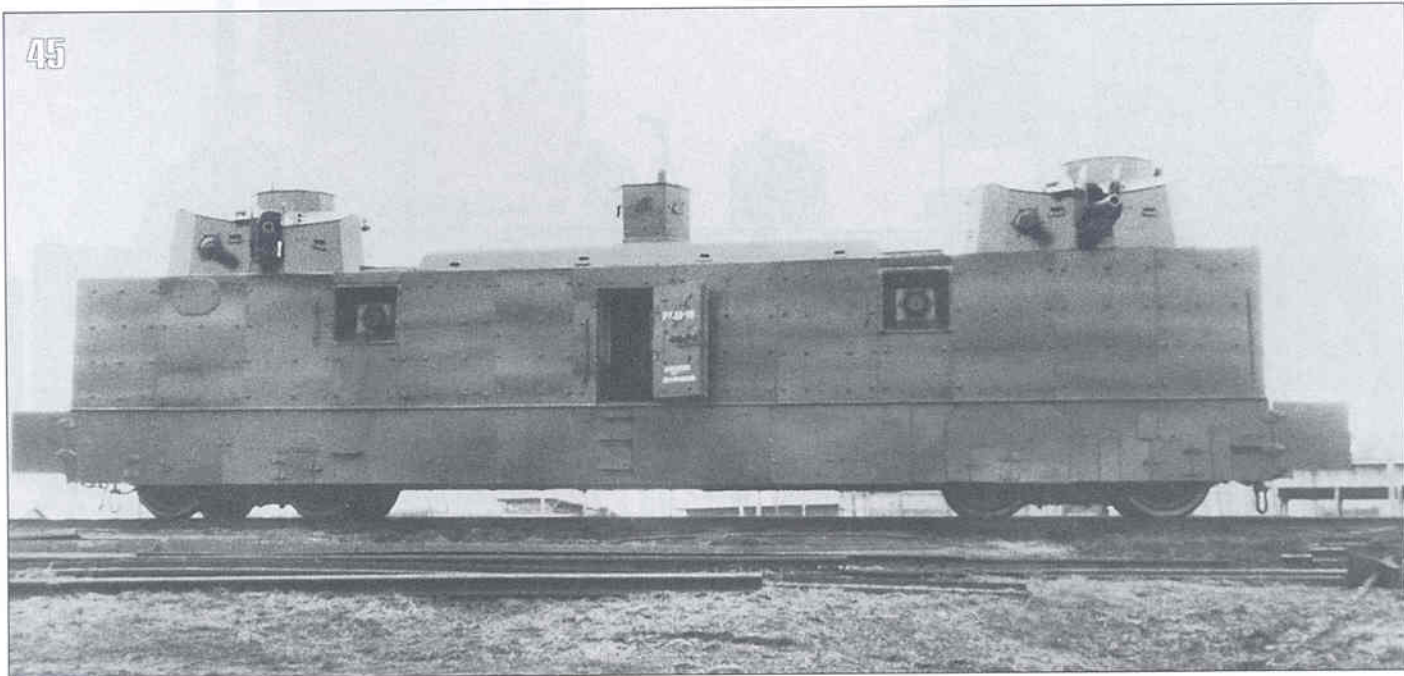
Вооружение бронеплощадки состояло из 107-мм орудия образца 1910 года и одного пулемета Максима в башне и четырех бортовых Максимов. Орудие монтировалось на тумбовой установке Брянского завода, пулеметы – на установках «Верлюз» (бортовые) и шаровой (башенной). Боекомплект – снаряды, заряды и патроны в лентах и коробках – хранились в специальных стеллажах. Посадка экипажа площадки, состоящего из 15 человек, осуществлялась через две двери в бортах, смещенные друг относительно друга, а в полу имелся люк для аварийного выхода на железнодорожное полотно. Для обслуживания ходовой части бронеплощадки в нижней части корпуса располагались 18 люков (по 9 с каждой стороны). Изготовление таких бронеплощадок началось в начале 1931 года в мастерских склада № 60.

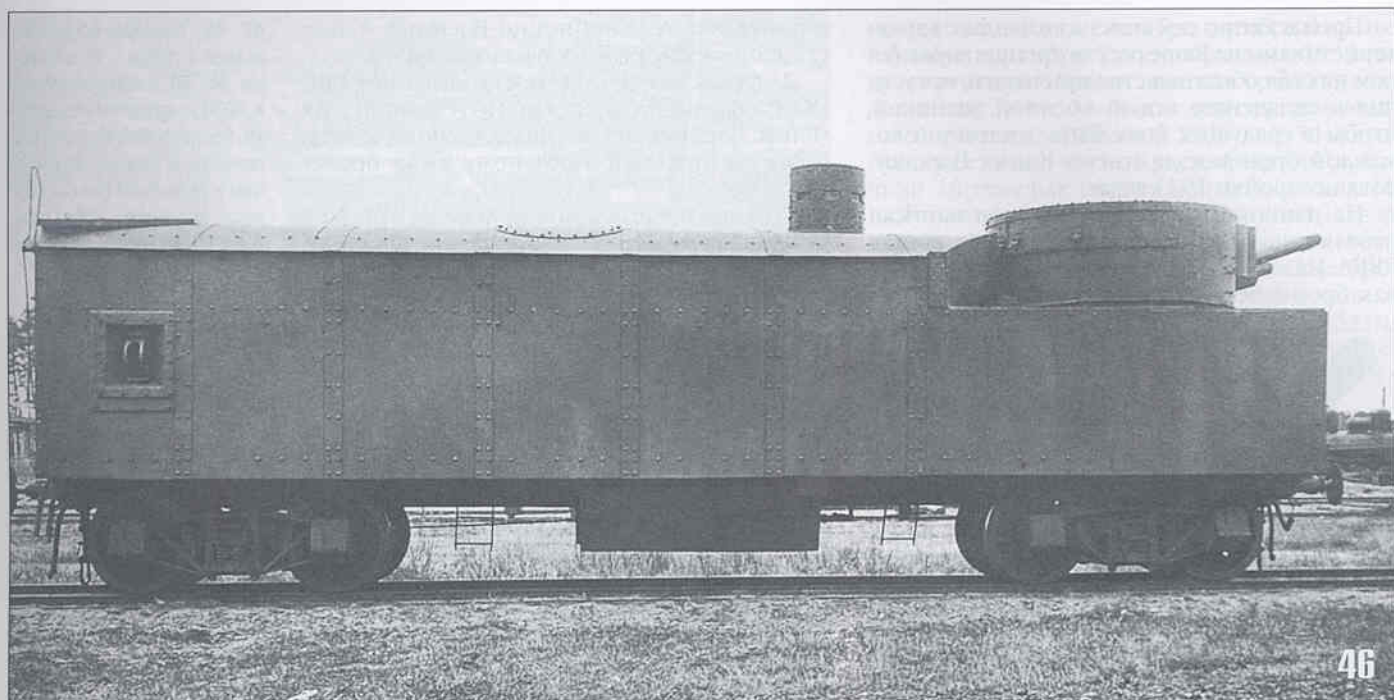
Летом следующего, 1932 года, здесь же разработали проект модернизированной тяжелой бронеплощадки. Главным отличием от серийного варианта стала орудийная башня новой конструкции, изготовленная из плоских бронелистов и имевшая в плане форму 20-гранника. Кроме того, на новой бронеплощадке улучшили боеукладку, провели электрическое освещение и паровое отопление.

После рассмотрения проекта и его одобрения УММ РККА мастерские военного склада № 60 изготовили два образца такой бронеплощадки, которые вместе с бронепаровозом составили «модернизированный тяжелый бронепоезд», который в начале 1933 года был предъявлен на испытания, проведенные с 28 января по 5 марта. В акте об испытаниях, направленном в УММ РККА, говорилось:

«...Кроме основных элементов модернизации, выполняемых на тяжелых бронепоездах, введены следующие элементы:

- внутренняя телефонная связь;
- электроосвещение с установкой турбогенератора;





- укладка различного рода имущества, положенного содержать в тяжелом бепе;
- башня на тендере паровоза с пулеметами для зенитной стрельбы;
- шаровые установки пулеметов Максима в орудийных башнях;
- установка второй панорамы для ускорения наводки по подвижным целям;
- стандартный смотровой прибор с непробиваемым стеклом в орудийной башне одной из площадок;
- установка перископа ПСФ-2 в будке машиниста;
- установка перископа «Разведчик» у одной из пулеметных установок;
- установка свето-сигнального аппарата «Люкас» в рубке командира бепе;
- стол-тренога для приборов управления огнем в комрубке новой конструкции;
- монтаж рупорной связи с резиновыми шлангами;
- постановка танкофонов;
- прикрытие междувагонных соединений.

К пулюстановке:

- ограничитель углов рассеивания;
- дополнительное охлаждение;
- сиденье для пулеметчиков (2 пулемета);
- заслонки для закрытия амбразур;
- скобы для съемки надульников.

Бепе был испытан стрельбой на полигоне склада: одна бронеплощадка четыре выстрела, другая шесть, и пробегом от станции Брянск до Снежитская и обратно, всего 24 км. При этом отмечалась неудовлетворительная подготовка паровоза к пробегу, который имел ряд неисправностей.

Выводы: в основном все элементы дополнительной модернизации отвечают своему назначению повышают боеспособность бронепоезда и обеспечивают лучшее управление и обслуживание последнего.

По отдельным точкам необходимо: пере-
конструировать крышу башни зенитного пу-

46. Вид справа тяжелой бронеплощадки типа воен-
склада № 60, изготовлен-
ной в 1930 году путем пе-
ределки броневана бел-
ых из состава бронепоез-
да «Генерал Дроздовский»
(построен в Ростове в 1919
году). Переделка заключа-
лась в замене артиллерий-
ской башни, демонтаже пу-
леметных башенок на кры-
ше (отверстия под них за-
клепаны), монтаже борто-
вых пулеметных установок
«Верлюз» и замене внут-
реннего оборудования.
Фото сделано на террито-
рии военного склада № 60
летом 1931 года (АСКМ).

лемета на тендере, усовершенствовать танко-
фоны, составить монтажные чертежи и спе-
цификации на все модернизации, установить
дополнительное электроосвещение головы и
хвоста бронепоезда, сконструировать уста-
новку перископа ПСФ-2 в будке машиниста.

Признать лучшей пулеметной установкой
в башне – шаровую.

Считать необходимым все вновь введен-
ные элементы модернизации включить в пе-
речень модернизации легких и тяжелых бро-
непоездов для выполнения их на всех брон-
еплощадках и бронепаровозов выпущенных
в 1933 году.

Отметить слабое внедрение электросварки
на бронепоездах и бронеплощадках.

Считать необходимым включить в табель
тяжелого и легкого бронепоезда перископов:
одного типа ПСФ-2 и четырех типа «Развед-
чик» и одних часов для рубки командира бро-
непоезда».

Следует сказать, что этот бронепоезд был
построен на средства «красногвардейцев
и партизанской комиссии при Харьковском
горсовете и Сталинградском землячестве».
В рапорте на имя К. Ворошилова, направлен-
ном 13 февраля 1933 года комиссия писала:

«Приступая к штурмам на ударных социали-
стических стройках в 1931 году украинская
партизанская комиссия взяла на себя обяза-
тельство построить к юбилею 15-летия Крас-
ной Армии бронепоезд имени любимого вождя
Красной Армии К.Е. Ворошилова. Бронепоезд
построен на средства штурмовых рот красно-
гвардейцев, партизан и красноармейцев на
стройках Украины: Тракторостроя, Турбино-
строая, Авиастроая и т.д. – где партизаны своим лич-
ным примером и организацией работ вели за
собой все профорганизации и рабочую массу.

Сталинградским землячеством на Украине
избрана почетно-боевая команда бронепоез-
да имени Клим Ворошилова в составе 104 че-
ловек из бойцов Гражданской войны. Первым
в этом списке состоит т. Щаденко.

Прилагая при сем список команды с характеристиками на Ваше рассмотрение, вновь берем на себя обязательство приложить все усилия к овладению новой военной техникой, чтобы в грядущих боях быть достойной командой бронепоезда имени Клина Ворошилова постройки 1933 года».

На данном рапорте Ворошилов написал резолюцию: «Бронепоезд включить в состав РККА. Надеюсь, что в будущих классовых битвах бронепоезд не посрамит своих славных

строителей. Революционно-Военный Совет СССР приносит глубокую благодарность».

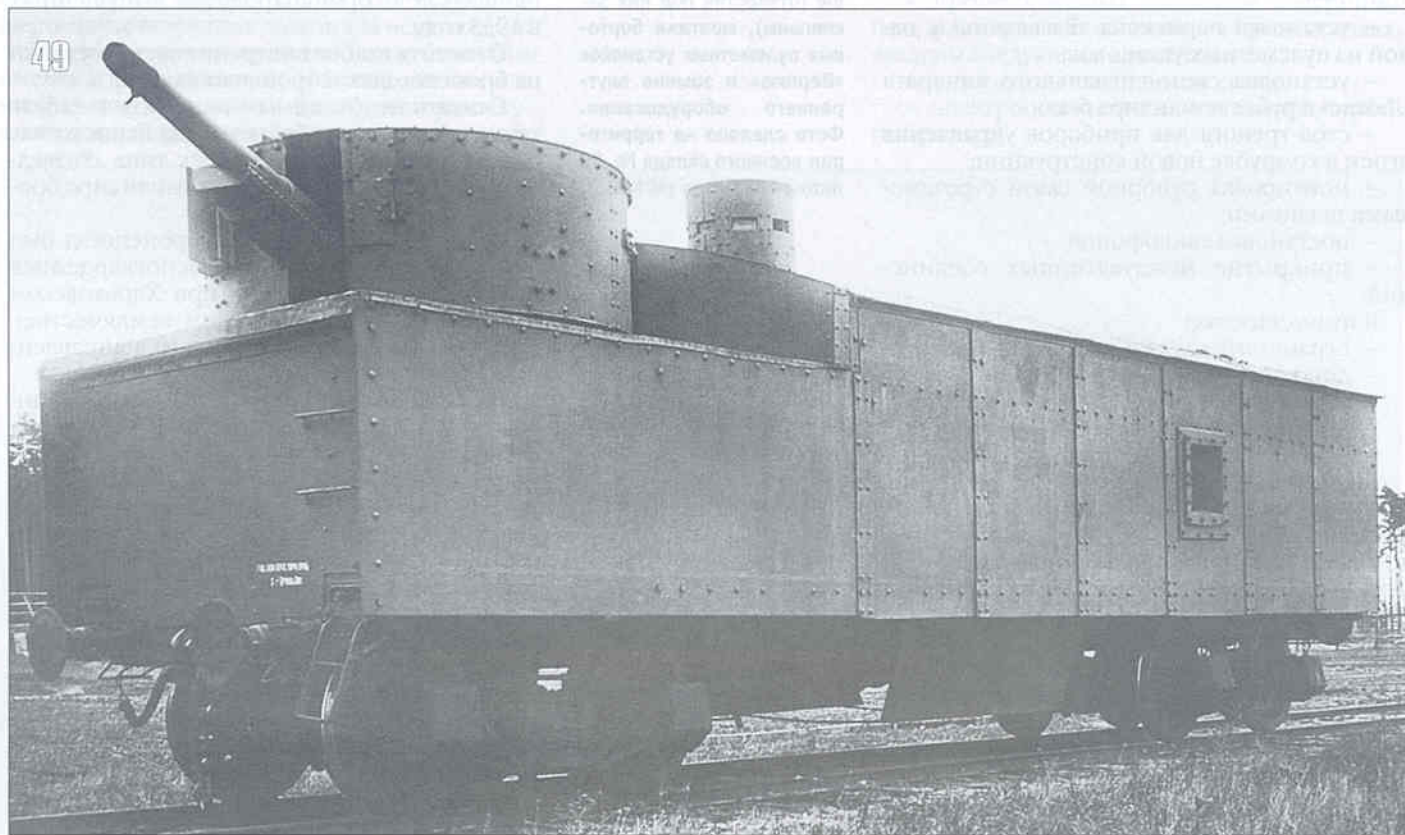
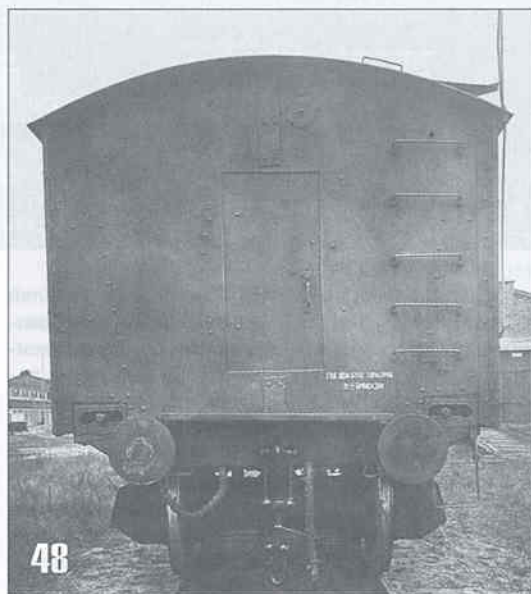
23 февраля 1933 года постановлением РВС СССР тяжелый бронепоезд. Получивший имя «Клим Ворошилов» в торжественной обстановке был передан отдельному полку бронепоездов.

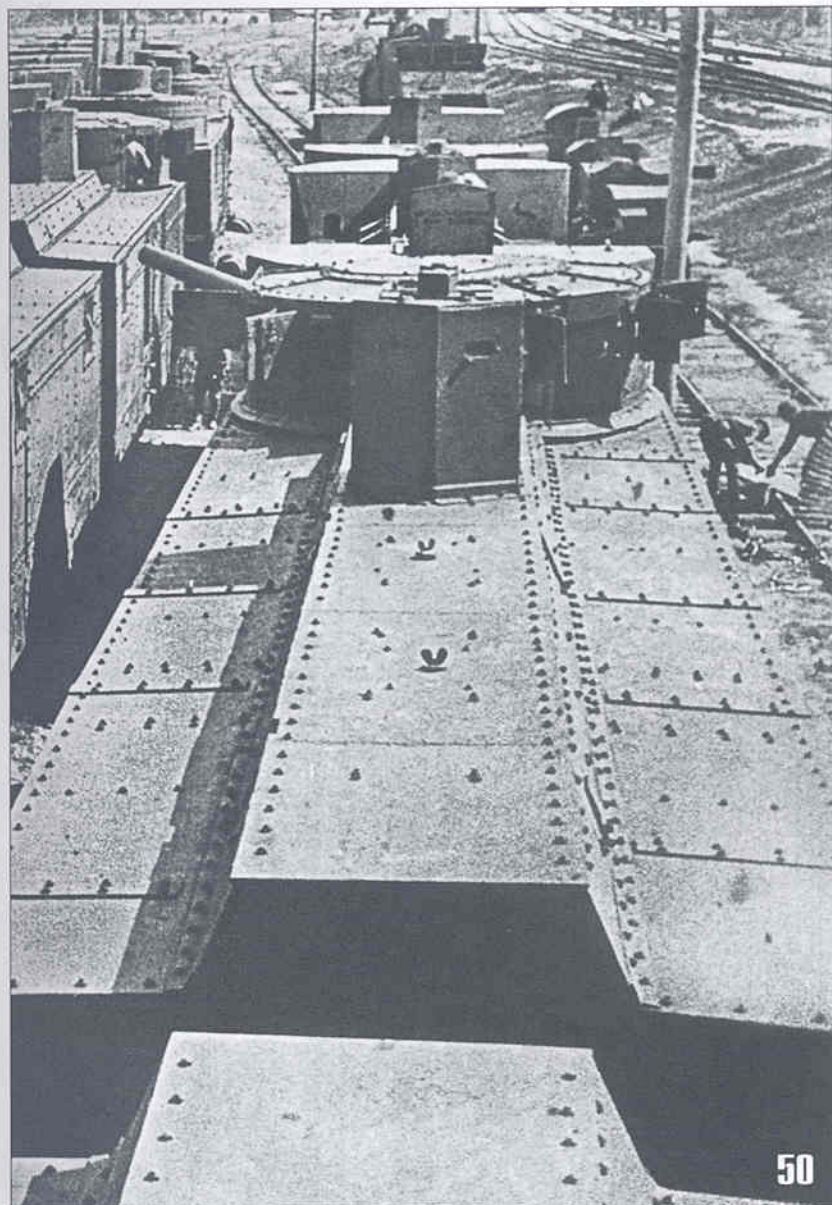
Одновременно с этим УММ РККА приняло решение о серийном изготовлении модернизированных тяжелых бронеплощадок на заводе «Красный Профинтерн». В марте мастерские склада № 60 передали туда все чертежи, сюда же прибыл и модернизированный тяжелый бронепоезд.

Первая тяжелая бронеплощадка была сдана «Красным Профинтерном» в июле, затем

47, 48. Тяжелая бронеплощадка типа военсклада № 60, изготовленная в 1930 году путем переделки броневана белых, вид спереди и сзади. На лобовом и кормовом листах корпуса написано: «Год осм. б. т. 31 14/III Брянск Зап.» (АСКМ).

49. Общий вид тяжелой бронеплощадки типа военсклада № 60, изготовленной в 1930 году путем переделки броневана белых. Хорошо видно, что бортовая пулеметная установка левого борта смещена относительно установки правого (смотри фото 46) (АСКМ).





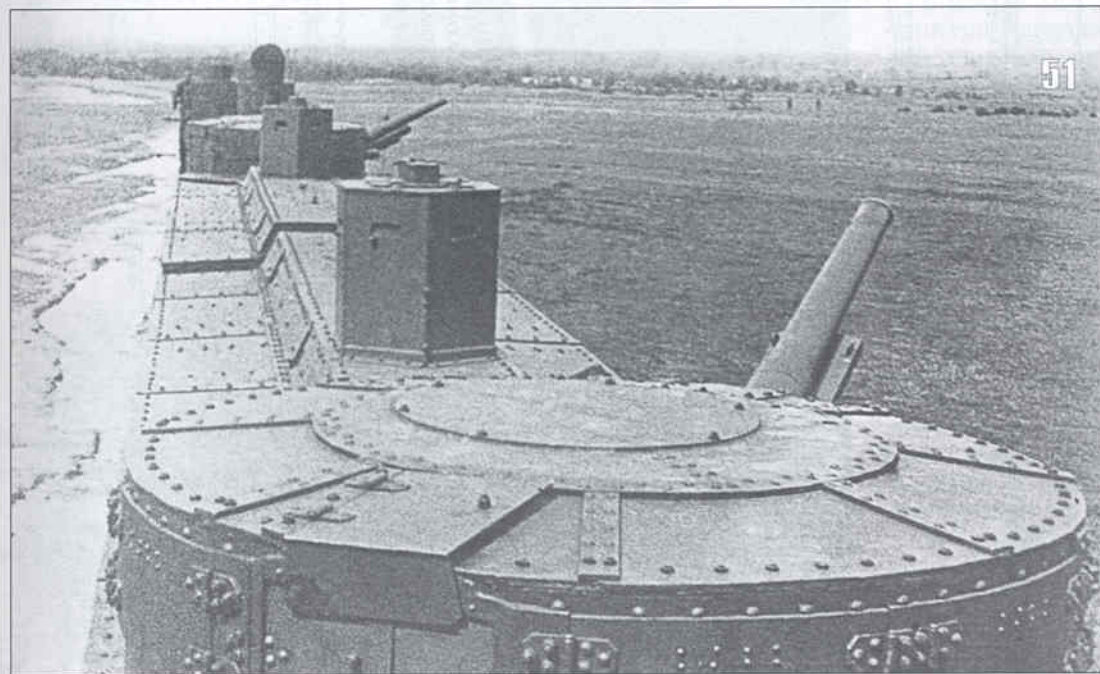
по одной в августе, сентябре, октябре и по две в ноябре и декабре. Таким образом, в 1933 году изготовили 8 новых тяжелых бронеплощадок, и еще 2 в 1934-м, после чего их производство прекратили. Всего в 1930 – 1934 годах бронепоездные части Красной Армии получили 26 тяжелых бронеплощадок, из них 16 изготовили мастерские склада № 60 и 10 завод «Красный Профинтерн». В документах того времени первые именовались «тяжелые бронеплощадки типа военсклада № 60», а вторые – ПТ-33 (тяжелая бронеплощадка 1933 года). С 1935 года все они получили обозначение ПТ-35 (видимо по аналогии с легкими бронеплощадками ПЛ-35).

Летом 1936 года конструкторское бюро военного склада № 60 под руководством заместителя начальника технической части мастерской склада Тузова и начальника конструкторского бюро интенданта 3-го ранга А. Шербова разработало проект тяжелой бронеплощадки, получившей обозначение ПТ-36.

Ее бронирование усилили до 20 мм, а для увеличения пулестойкости борта корпуса устанавливались под углом в 8 градусов. Крепление брони к каркасу и раме вагона осуществлялось болтами с полупотайной головкой гайками внутрь с шайбами Гровера, а между собой бронелисты сваривались.

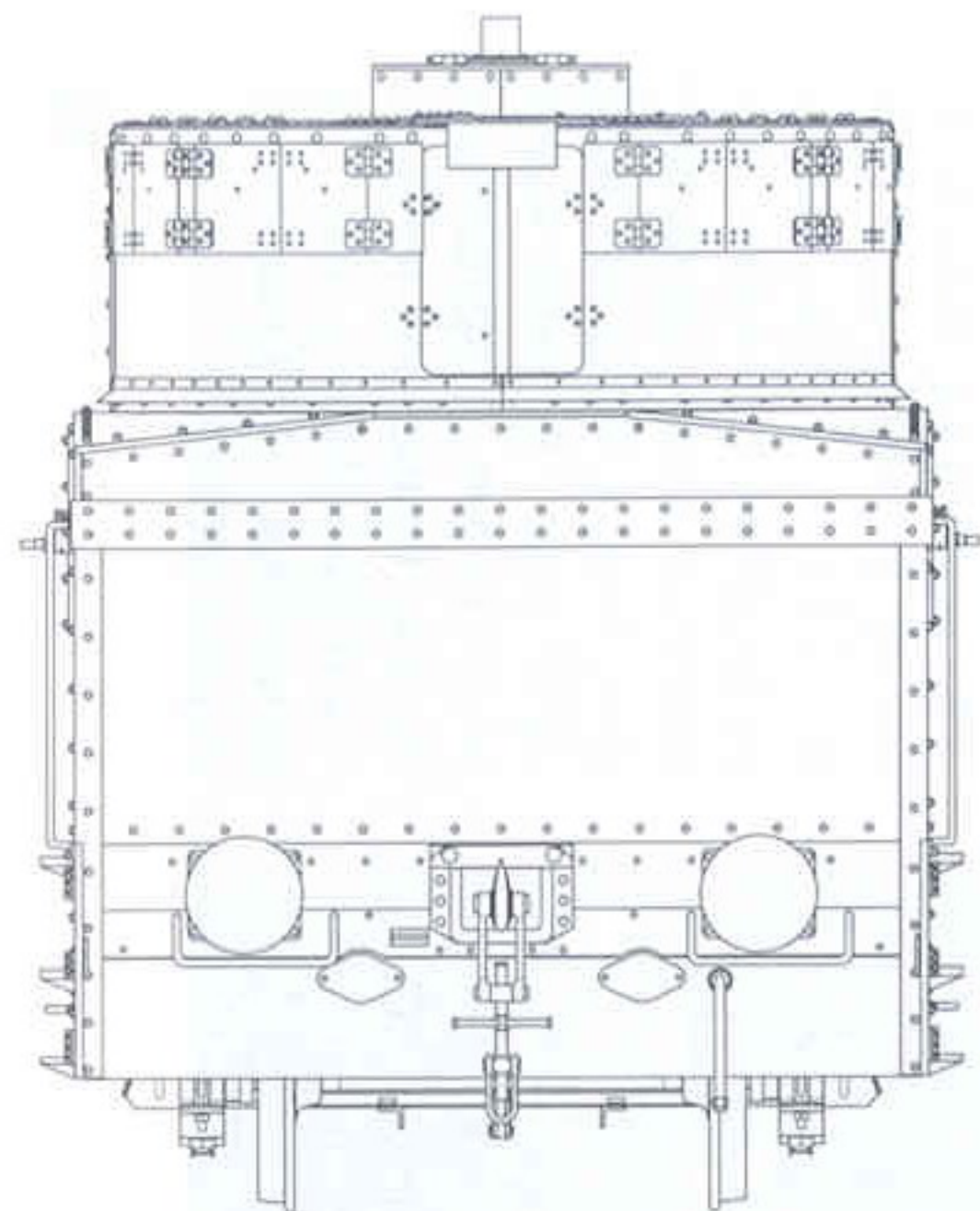
Основное вооружение состояло из 107-мм орудия образца 1910/30 года в башне и пяти пулеметов в шаровых установках.

Орудие монтировалось на модернизированной тумбовой установке завода «Красный Профинтерн», которая обеспечивала углы обстрела по вертикали от – 3 до + 37 градусов. Один пулемет размещался в орудийной башне, два в бортах корпуса и два в специальных пулеметных башенках на переднем конце платформы. Кроме того, впервые в конструкции отечественных бронеплощадок на ПТ-36 установили комплексную зенитную пулеметную установку из четырех Максимов. Она размещалась в задней части площадки и могла вести огонь через сдвижной люк в крыше. Во-

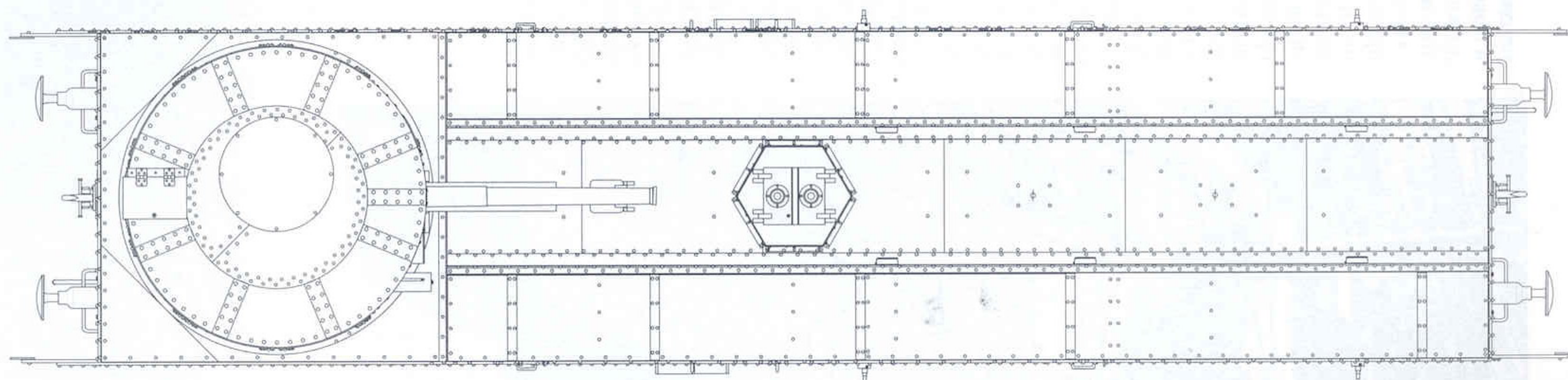
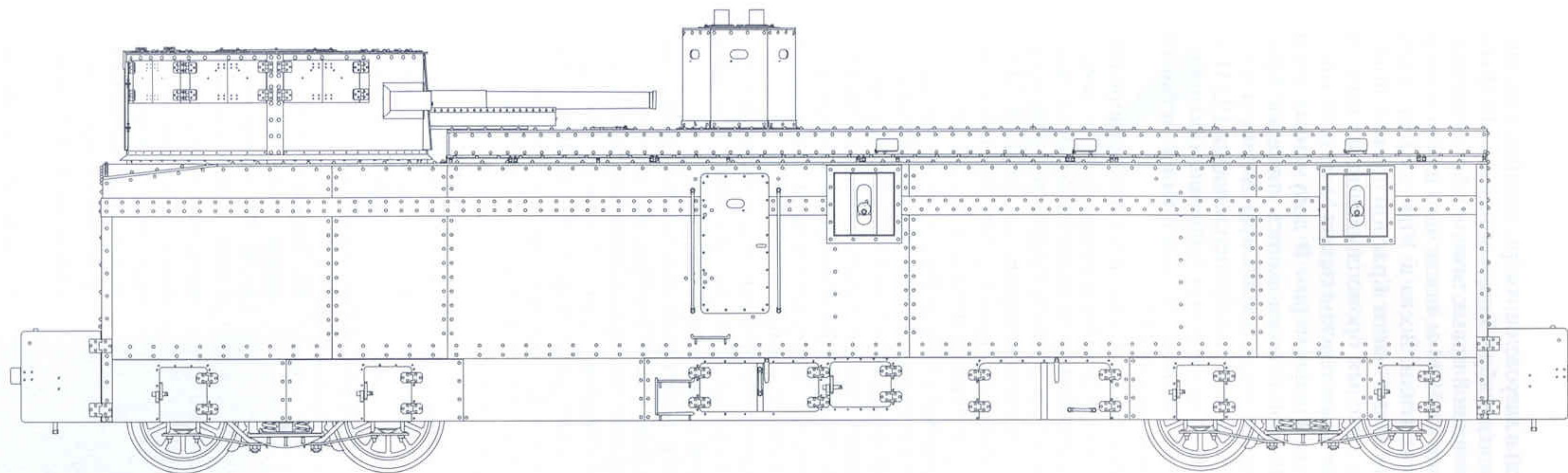
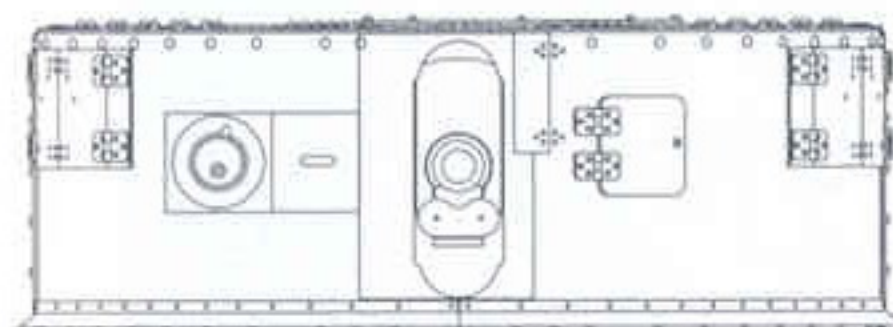


50. Тяжелые бронеплощадки типа военсклада № 60, изготовленные в 1931 – 1932 годах. Снято во время учений отельного полка бронепоездов в 1933 году. Хорошо видно, что конструктивно эти площадки похожи на легкие типа военсклада № 60 (АСКМ).

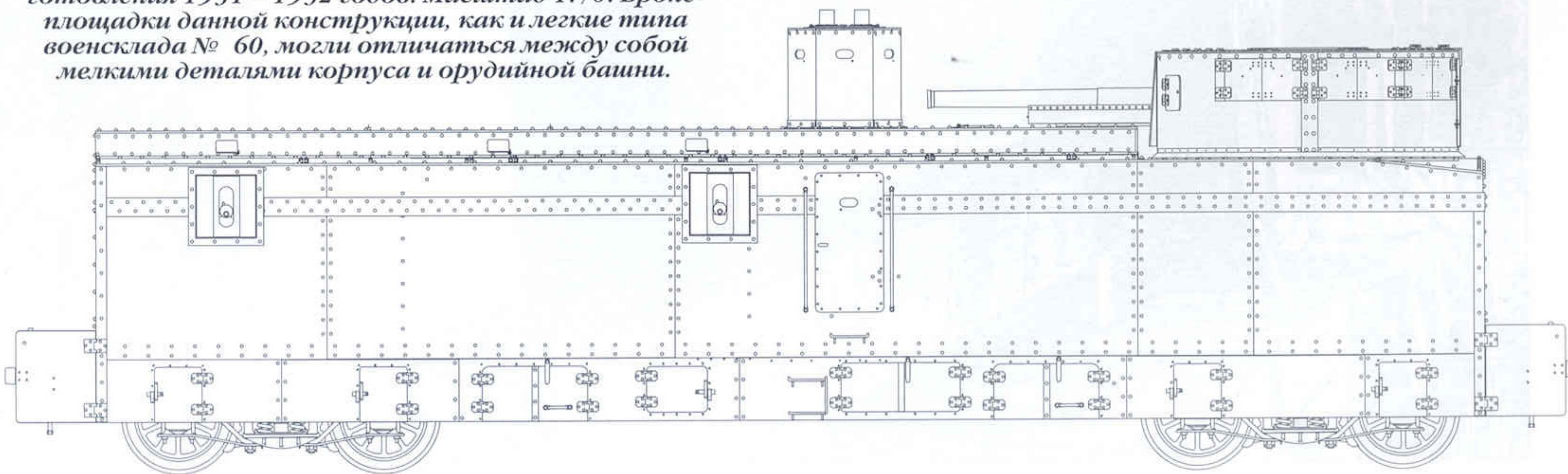
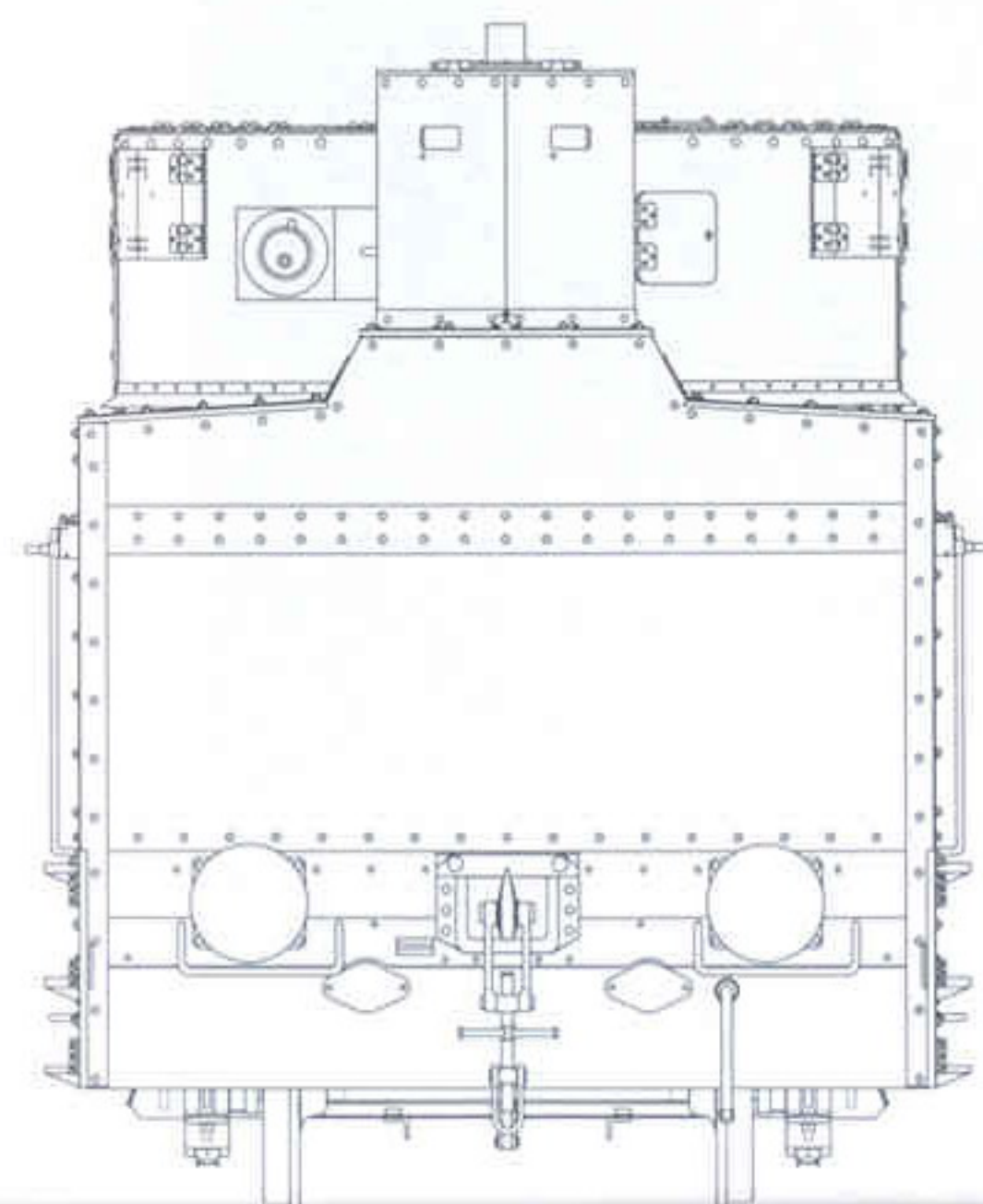
51. Тяжелый бронепоезд, оснащенный бронеплощадками типа военсклада № 60 изготовленными в 1931 – 1932 годах, на учебных стрельбах. Отдельный полк бронепоездов, район Брянска, лето 1933 года. Хорошо видна конструкция орудийной башни, собранной на болтах и заклепках и люк для установки и демонтажа орудия (АСКМ).



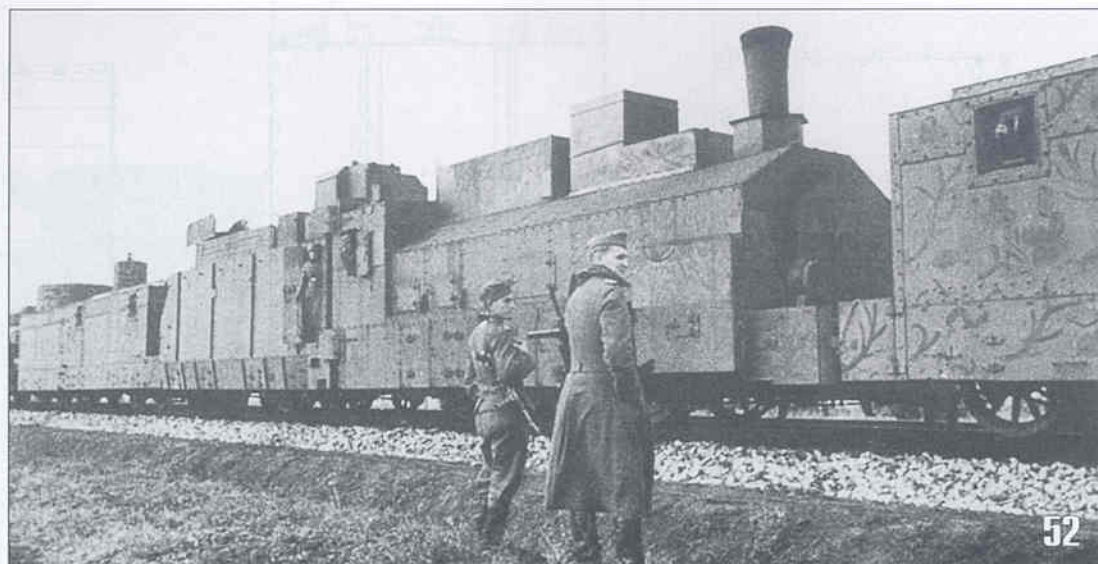
*Вид спереди на орудий-
ную башню.*



*Тяжелая бронеплощадка типа военсклада № 60 из-
готовления 1931 – 1932 годов. Масштаб 1:70. Броне-
площадки данной конструкции, как и легкие типа
военсклада № 60, могли отличаться между собой
мелкими деталями корпуса и орудийной башни.*



52. Немецкий бронепоезд № 28 (Panzerzug 28), сформированный из трофейного советского тяжелого бепо, оснащенного бронеплощадками типа военсклада № 60 изготовления 1931 – 1932 годов из состава бепо № 49 12-го дивизиона бронепоездов. Сентябрь 1941 года. Хорошо видно, что бронепаровоз имеет пашню ПВО на тендере, а рамочная антенна отсутствует. Оригинальный растительный камуфляж был нанесен еще на советской службе (АСКМ).



53. Заправка водой бака тендера немецкого бронепоезда № 28, укомплектованного трофейной советской матчастью. Сентябрь 1941 года. Фото хорошо иллюстрирует данный процесс, помимо этого видна башня ПВО на тендере бронепаровоза и бортовая пулеметная установка «Верлюз» в бронеплощадке (АСКМ).



зимний боекомплект составлял 160 снарядов раздельного заряжания, уложенных в лотках на специальные стеллажи, и 37000 патронов в коробках.

Наблюдение за полем боя велось через смотровые щели со стеклами «Триплекс» в командирской башенке, орудийной и пулеметных башнях.

На ПТ-36 были разработаны укладки подрывного и химического имущества, шанцевого и другого инструмента, имущества связи и запасных частей для орудий и пулеметов. Кроме того, была введена система выключения рессор площадки для облегчения ведения огня из орудия.

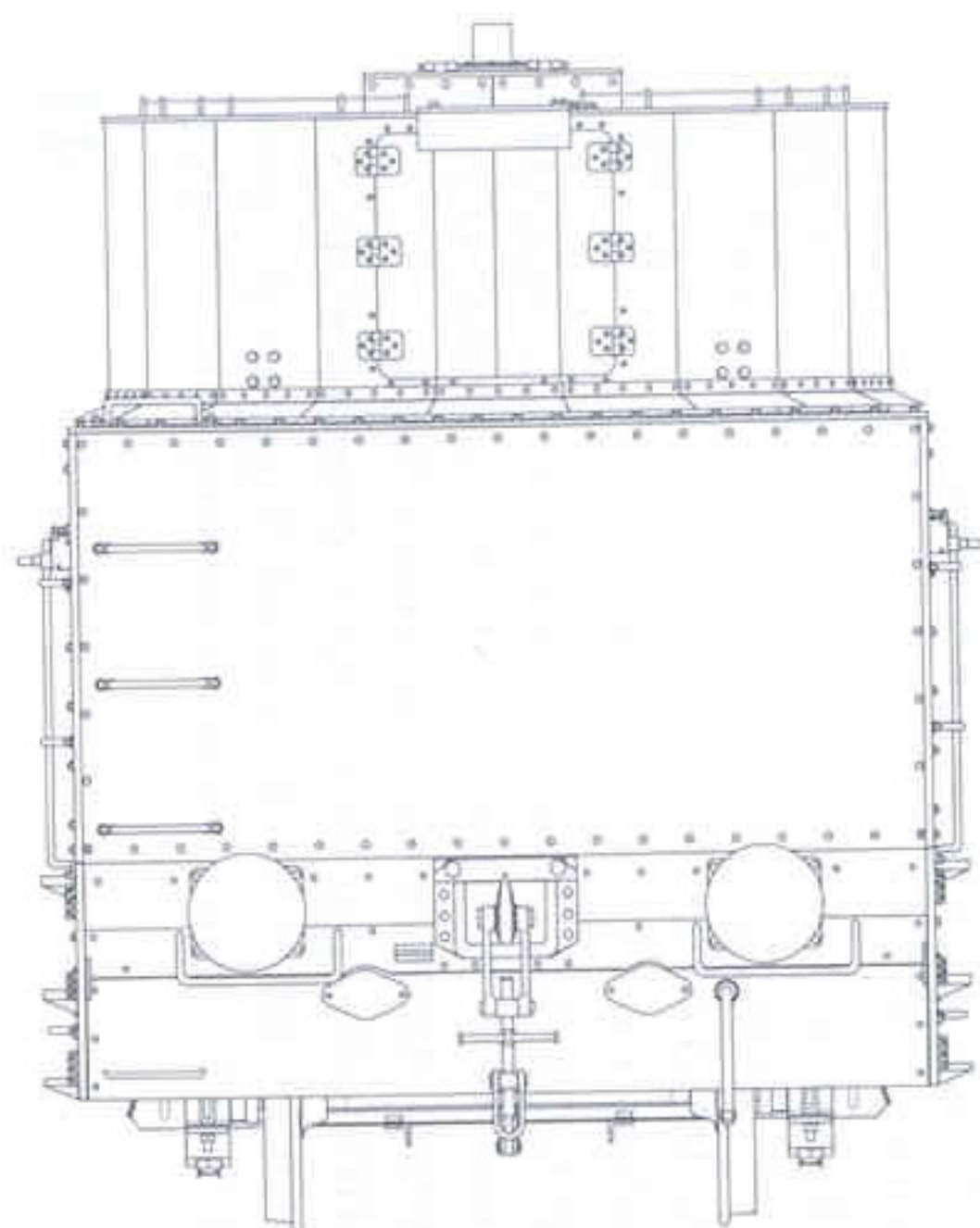
Проект новой тяжелой бронеплощадки и модернизированной тумбовой установки для 107-мм орудия рассмотрели в октябре 1936 года на заседании АБТУ РККА. После всестороннего обсуждения и внесения в конструкцию ряда изменений было принято решение об изготовлении опытного образца.

В начале 1937 года завод «Красный Профинтерн» изготовил опытный образец тумбовой установки, который в марте смонтировали на опытном образце тяжелой бронеплощадки, построенной мастерскими военного склада № 60. В апреле бронеплощадка прошла заводские испытания, выявившие необходимость внесения ряда изменений: установке подвижных щитов для закрытия амбразуры орудия, переносе назад водяного бака для охлаждения пулемета в орудийной башне, усовершенствования системы выключения рессор площадки.

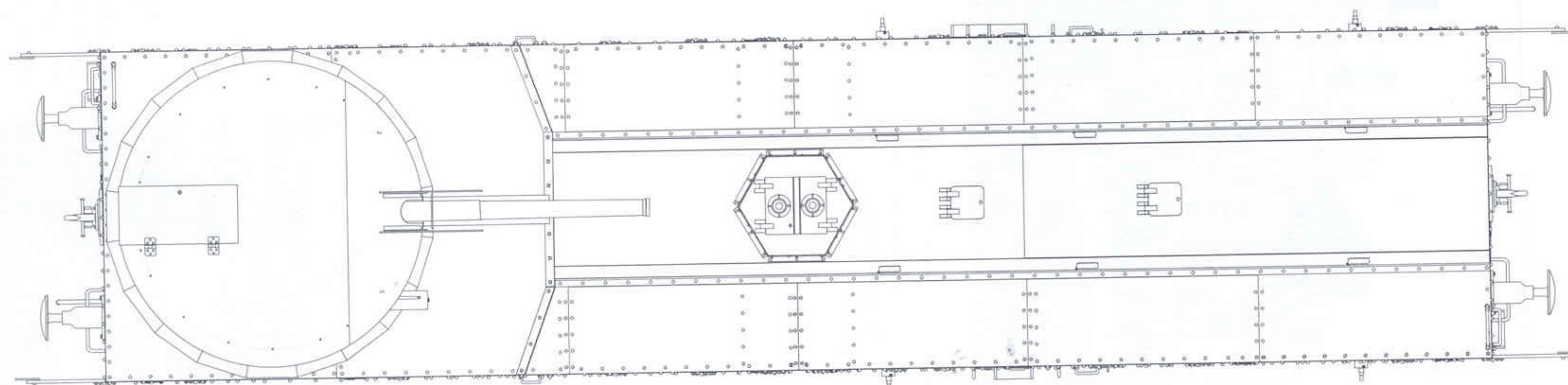
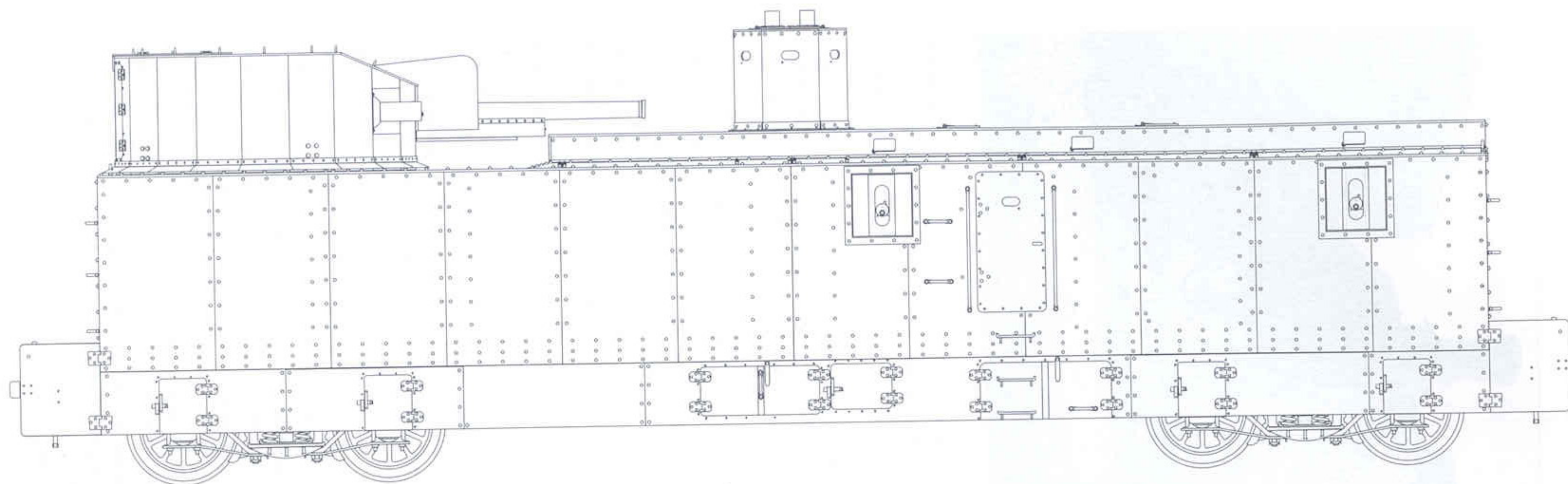
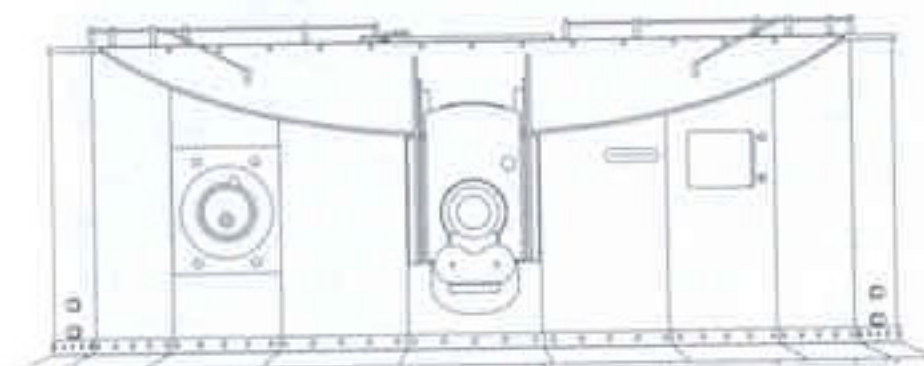
Работы по устранению выявленных недостатков и доработке конструкции площадки затянулись – повторные заводские испытания провели лишь в конце 1937 года, а полигонные (437 выстрелов из орудия) – в августе-сентябре 1938 года. В заключении отчета о полигонных испытаниях говорилось:

«Скорострельность составляет 5-6 выстрелов в минуту с исправлением наводки и 6-8 выстрелов в минуту без исправления...

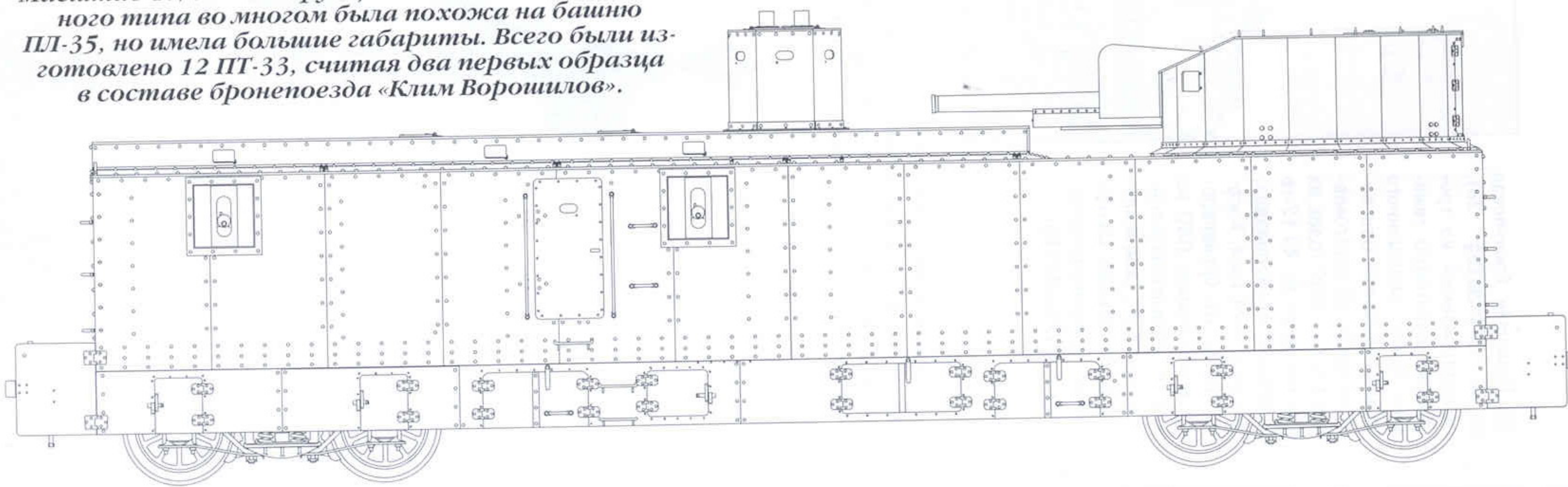
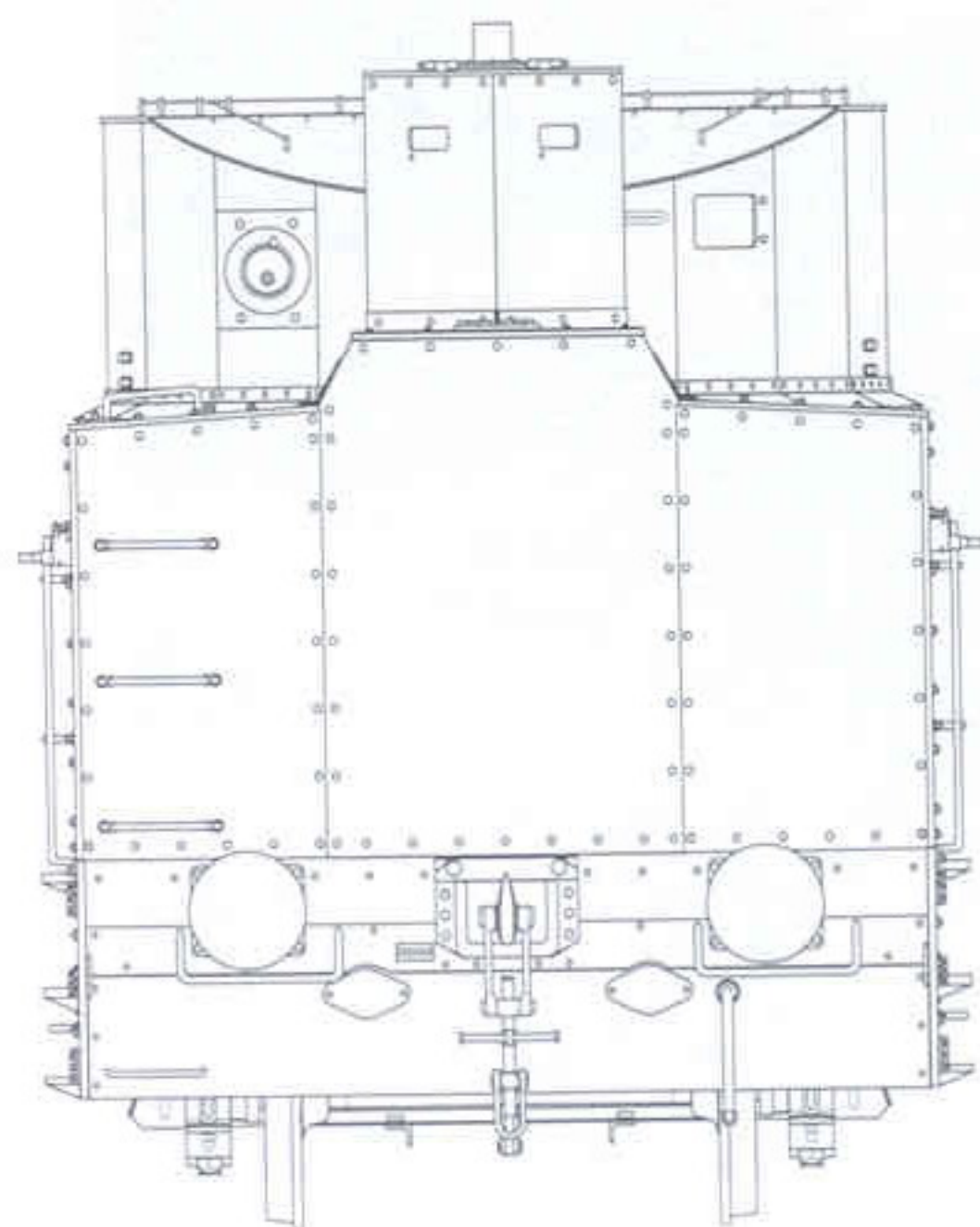
Орудийному расчету при стрельбе работать удобно, кучность удовлетворительная, наличие двух приводов поворотного меха-

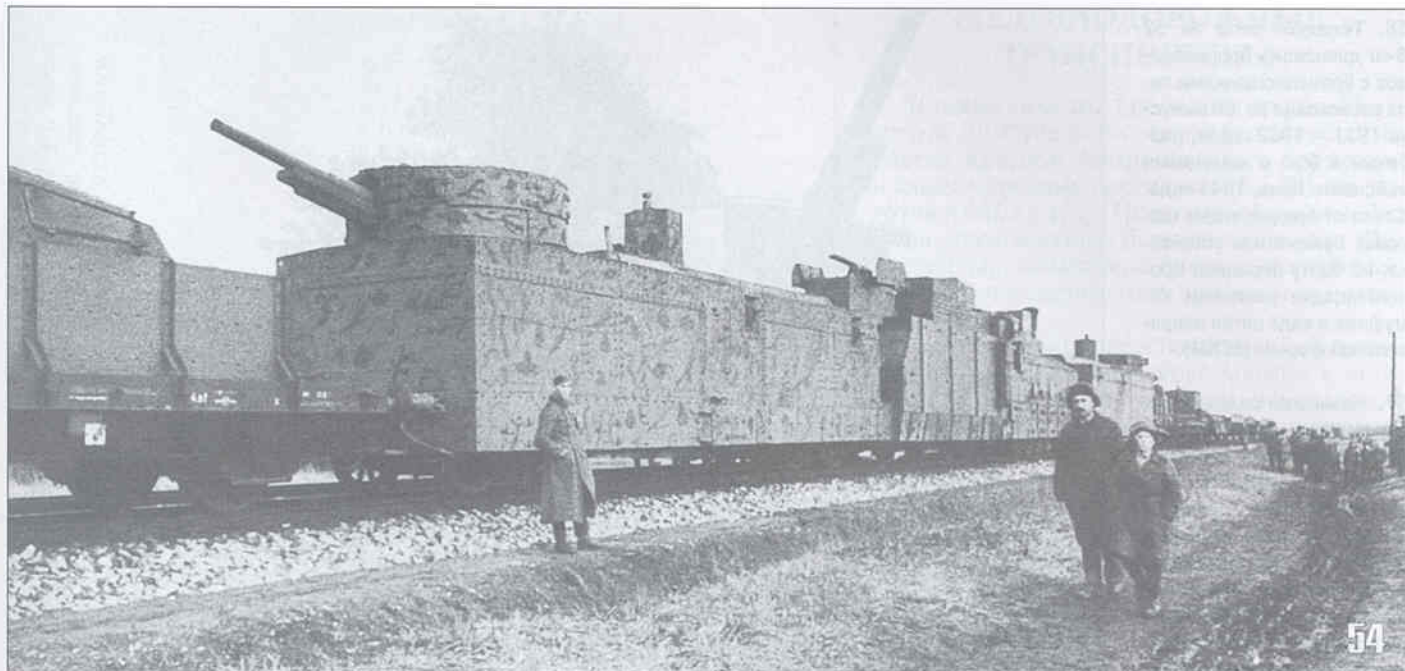


*Вид спереди на орудий-
ную башню.*



*Тяжелая бронеплощадка ПТ-33 производства за-
вода «Красный Профинтерн» 1933 – 1934 годов.
Масштаб 1:70. Конструкция башни площадки дан-
ного типа во многом была похожа на башню
ПЛ-35, но имела большие габариты. Всего были из-
готовлено 12 ПТ-33, считая два первых образца
в составе бронепоезда «Клим Ворошилов».*





низма позволяет работать одновременно с двух сторон».

Летом 1939 года были проведены войсковые испытания опытного образца тяжелой бронеплощадки, к этому моменту получившей обозначение ПТ-38 («бронеплощадка тяжелая образца 1938 года»). По их результатам АБТУ РККА подняло вопрос о принятии ПТ-38 на вооружение Красной Армии. Однако в связи с тем, что производство 107-мм пушки образца 1910/30 года прекращалось (взамен ее планировалось выпускать новую 107-мм пушку М-60), вопрос о производстве новой тяжелой бронеплощадки «повис в воздухе».

В ноябре 1939 года АБТУ РККА разработало тактико-технические требования на проектирование и постройку тяжелой бронеплощадки ПТ-122.

Новую площадку планировалось вооружить 122-мм пушкой А-19 образца 1931 года, четырьмя 7,62-мм пулеметами ДС (два бортовых, два в отдельных башенках конической формы) и двумя спаренными 12,7-мм ДШК на зенитной установке. Боекомплект составлял 100 снарядов, 25000 патронов к ДС и 10000 к ДШК.

Бронезащита планировалась в 30-мм (торцевая), 20 мм (вертикальные стенки и орудийная башня), 15 мм (наклонные стенки и пулеметные башенки) и 10 мм (крыша). Пост командира бронеплощадки оборудовался без постоянной башни, но с выдвижным перископом в броневой трубе.

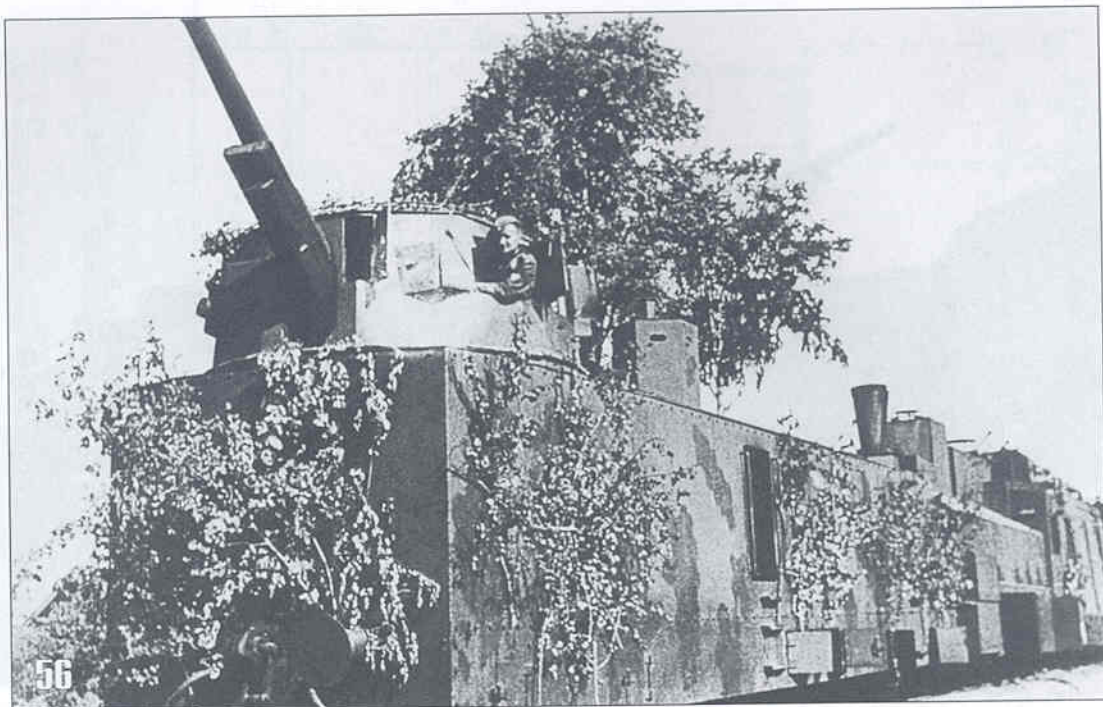
Эскизное проектирование ПТ-122 началось в начале декабря на бронерембазе № 6. Но уже в феврале 1940 года бронеплощадка под тумбовую установку 122 мм пушки была

54. Немецкий бронепоезд № 28, сформированный из трофейного советского тяжелого бепо, по пути на фронт. Осенью 1941 года бронепоезд действовал в составе группы армий «Центр» в районе Брянск — Орел (АСКМ).

55. Наводчик 107-мм орудия тяжелого бронепоезда К.В. Шиганов и командир расчета сержант Кусмарцев наблюдают за воздушным боем. Южный фронт, 13 апреля 1942 года. Хорошо видна конструкция боковых башенных люков, толщина брони, а также крепление бронелистов корпуса болтами с гайками наружу. Данный бронепоезд входил в состав 8-го дивизиона бронепоездов (до конца 1941 года был № 21, затем — бепо № 2 8-го дивизиона) и был оснащен тяжелыми бронеплощадками типа военсклада № 60 выпуска 1931 — 1932 годов. Этот бепо погиб в бою 1 августа 1942 года (РГАКФД).



56. Тяжелый бепо № 52 6-го дивизиона бронепоездов с бронеплощадками типа военсклада № 60 выпуска 1931 — 1932 годов, разбитый в бою с немецкими войсками. Июль 1941 года. Слева от орудия видна шаровая пулеметная установка, на борту передней бронеплощадки различим камуфляж в виде пятен неправильной формы (АСКМ).



57. Немецкие солдаты осматривают бронепоезда 66-го дивизиона бронепоездов, разбитые в бою с немецкими танками 23 августа 1942 года под Моздоком. На переднем плане фрагмент бронеплощадки типа НКПС-42, построенной уже в годы войны, на заднем — тяжелая бронеплощадка типа ПТ-33. Хорошо видна граненая башня, сваренная из плоских бронелистов и защита ствола орудия. Данный бронепоезд до войны входил в состав 7-го дивизиона как кадр второй очереди тяжелого бепо № 56. После начала Великой Отечественной войны стал отдельным, а затем был включен в состав 66-го дивизиона бронепоездов (АСКМ).

исключена из плана опытных заказов АБТУ РККА «ввиду отсутствия необходимости в данной бронеплощадке для бронепоездных частей Красной Армии».

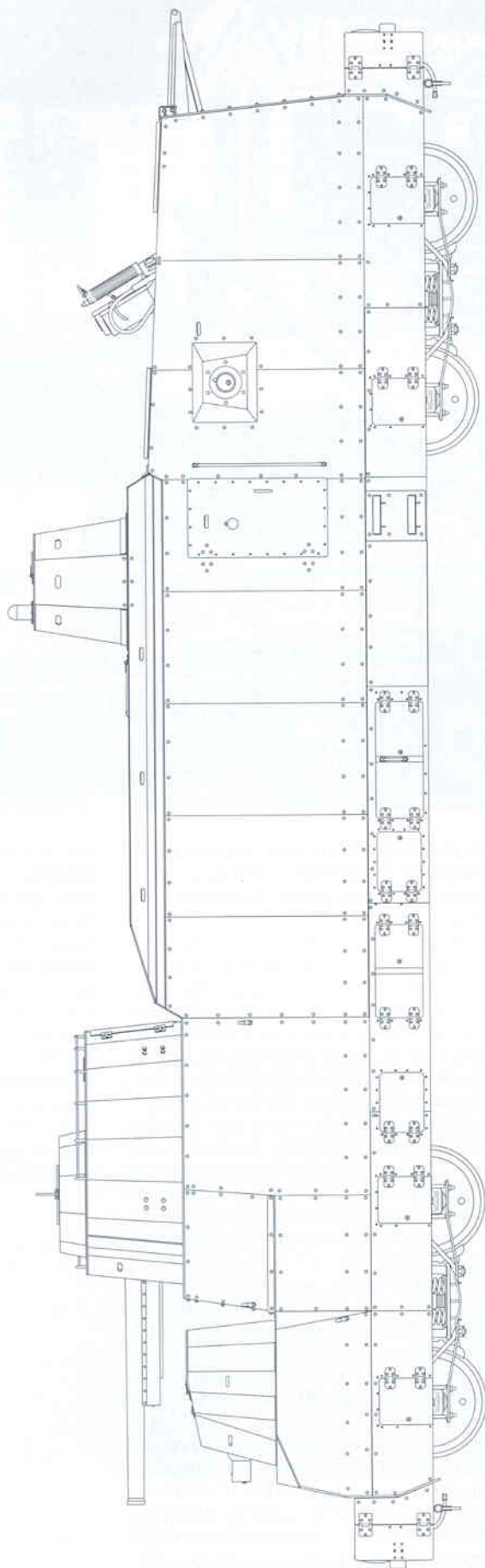
Осенью 1940 года вновь встал вопрос о производстве ПТ-38. К этому моменту бронерембаза № 6 внесла в конструкцию последней ряд изменений и улучшений. В ноябре в план работ на второе полугодие 1941 года по заводу «Красный Профинтерн» включили изготовление двух ПТ-38 для вооружения ими одного тяжелого бронепоезда. Однако осуществлению данного плана помешала Великая Отечественная война.

Что касается опытного образца ПТ-38, то вплоть до июля 1941 года он находился на бронерембазе № 6 в Брянске, а затем был эвакуирован в Москву.

В декабре 1941 года ПТ-38 включили в состав бронепоезда № 1 (с декабря 1942 года — № 696) 22-го отдельного дивизиона бронепоездов. В его составе бронеплощадка прошла всю войну, показав хорошие боевые и эксплуатационные качества. После расформирования дивизиона в мае 1946 года ПТ-38 передали 1-у запасному полку бронепоездов, а затем на военный склад № 3707 в Брянске.



Опытный образец тяжелой бронеплощадки ПТ-38. Масштаб 1:70. Крыша над счетверенной зенитной установкой пулеметов Максима показана сдвинутой в сторону.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ

Помимо тяжелых бронеплощадок, в 20-е – начале 30-х годов в составе бронепоездных частей Красной Армии имелись бронеплощадки с морскими орудиями 120 – 203-мм, изготовленные в годы Гражданской войны. Это были изготовленные белыми на заводах Юга России так называемые батареи морской тяжелой артиллерии или бронепоезда типа В красных.

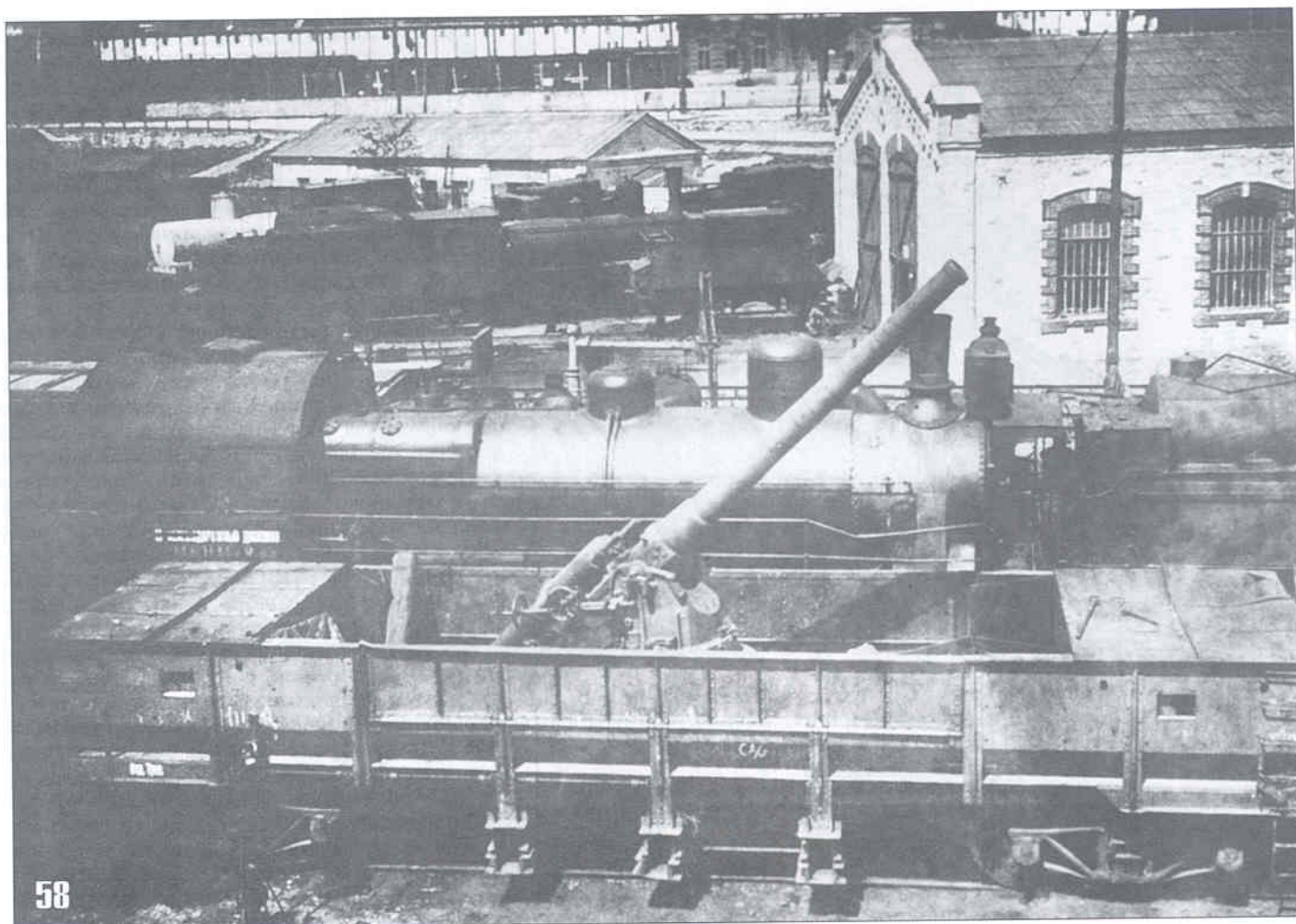
Чаще всего они представляли собой металлические полувагоны «Фокс-Арбель» с установленным в центре орудием (на морском или береговом станке), оборудованные лонжеронами для упора на грунт при стрельбе, стеллажами для укладки снарядов и зарядов (в документах 20-х – начале 30-х годов такие артиллерийские вагоны часто именовались железнодорожными транспортерами типа «Угольщик», так как вагоны «Фокс-Арбель» в мирное время служили для перевозки угля). Иногда в качестве ходовых частей использовали паровозные или тендерные тележки.

Имелись и транспортеры специальной постройки – например, 16-осные Обуховского завода. Как правило, на них стояли орудия более крупного калибра (8-дюймовые). Для обеспечения транспортеров боеприпасами как правило имелись специальные бронепогребы – бронев вагоны для хранения и перевозки снарядов и зарядов.

После окончания Гражданской войны часть транспортеров разоружили, часть передали в ведение военно-морского флота (они не являются темой данного выпуска и здесь не рассматриваются. – *Прим. автора*), а часть оставили на вооружении армии.

Осенью 1927 года в Ленинградском военном округе сформировали 5-й отдельный железнодорожный артиллерийский дивизион, который по штату должен был иметь два транспортера с 8-дюймовыми (203-мм), 4 с 6-дюймовыми (152-мм) и два со 130-мм пушками. Однако вплоть до осени 1930 года на вооружении дивизиона имелось лишь 4 6-дюймовых транспортера типа «Угольщик». Кроме того, к началу 1930 года в составе 2-го полка бронепоездов числилось 4 транспортера типа «Угольщик» со 120-мм орудиями в 50 калибров.

В первой половине 1930 года бронепоездные части Красной Армии пополнились прошедшими капитальный ремонт двумя транспортерами с 8-дюймовыми (203-мм) 50-калиберными морскими пушками на специальной 16-осной ходовой части Обуховского завода (получили наименования «Советская Украина» и «Советская Белоруссия») и двумя 6-осными типа «Угольщик» (с дополнительной третьей тележкой) со 130-мм орудиями в 55 калибров. Таким образом, к сентябрю 1930 года в бронепоездных частях РККА имелось 12 железнодорожных транспортеров (2 203-мм, 4 152-мм, 2 130-мм и 4 120-мм). Их количество не менялось вплоть до 1934 года, когда от использования сухопутных железнодорожных транспортеров отказались. Часть из имевшихся (203 и 130-мм) передали в состав военно-морского флота, а «угольщики» разоружили.



Еще раньше аналогичная судьба постигла транспортеры типа «Угольщик» военно-морского флота. Так, своим письмом от 11 июня 1932 года на имя начальника военного склада № 60 начальник НТК УММ РККА Бокис сообщал:

«По договоренности с техническим управлением УВМС от 11.6. 1932 г. находящиеся на складе № 60 и числящиеся за УВМС 4-осные железнодорожные транспортеры типа «Угольщик» в количестве 7 штук за № 663, 664, 668, 671, 672, 673 и 699 переданы Техническим управлением УВМС в распоряжение УММ РККА для соответствующего использования. Складу № 60 надлежит указанные выше 7 транспортеров зачислить в резерв и немедленно выдать из их числа 4 единицы заводу «Красный Профинтерн» для бронировки по типу склада № 60 «107 – 31 г».

ПЛАТФОРМА СПУ-БП

В 1935 году, наряду с разработкой нового типа бронеплощадки ПЛ-35 и паровоза ПР-35, АБТУ РККА приняло решение об усилении средств противовоздушной обороны бронепоездов. К этому моменту на тендере паровозов ПР-35 стали устанавливать броневую башню со спаренной установкой пулеметов Максима, но этого было явно недостаточно. Поэтому конструкторское бюро военного склада № 60 получило задание на разработку зенитной платформы, вооруженной счетверенной

установкой пулеметов Максима. Данная работа была закончена к октябрю 1935 года группой конструкторов под руководством инженера Мухина.

Проект представлял собой шестигранную башню, склепанную из 20-мм брони, с дверью в одной из стенок и подвижной крышей на роликах. Внутри ставилась стандартная комплексная счетверенная зенитная установка пулеметов Максима, а также размещался боезапас – 40 коробок с лентами (10000 патронов).

Башня устанавливалась в центре стандартной 2-осной 20-тонной грузовой платформы, к полу которой приваривалось 4 металлических угольника, к которым болтами крепились башня. Кроме того, в полу платформы внутри башни порезался люк-лаз для аварийного выхода расчета пулеметной установки из 3 человек под платформу.

В начале 1936 года мастерские военного склада № 60 изготовили опытный образец платформы, получивший название СПУ-БЕПО – специальная пулеметная установка для бронепоездов. После кратковременных испытаний первый образец СПУ-БЕПО вместе с чертежами передали на завод «Красный Профинтерн» для организации из серийного изготовления. Предполагалось, что каждый бепо получит на вооружение по одному образцу СПУ-БП, однако к началу Великой Отечественной войны их изготовили всего 28 штук, то есть ими оснастили всего около 60% бронепоездов.

58. Железнодорожный транспортер типа «Угольщик», вооруженный 152-мм (6-дюймовой) морской пушкой Канэ. Предположительно снимок сделан в Туле в 1925 году. Орудие смонтировано на высокобортной металлической платформе «Фокс-Арбель», предназначенной для перевозки угля (отсюда и название), снизу видны три лонжерона для упора в грунт при стрельбе (АСКМ).

59. Железнодорожный транспортер типа «Угольщик», вооруженный 130-мм морской пушкой Обуховского завода, с дополнительной третьей тележкой. Фото 1920 года, впоследствии после ремонта этот транспортер вошел в состав 5-го железнодорожного дивизиона Ленинградского военного округа (АСКМ).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТОРПЕДЫ

В июле 1935 года АБТУ РККА приняло решение о разработке железнодорожных торпед, предназначенных для борьбы с бронепоездами противника. Работы поручили конструкторскому бюро машиностроительного завода имени Орджоникидзе в подмосковном Подольске, взрыватели к ним (контактный и дистанционный) разрабатывались на заводе № 80 Народного комиссариата боеприпасов (НКБ) в городе Дзержинские Горьковской области. К началу 1936 года здесь изготовили опытные образцы таких торпед, получивших обозначение ЖДТ-3 (железнодорожная торпеда), а к июлю первые 20 серийных образцов поступили в войска. По вновь утвержденному штату в составе каждого должно было быть 5 железнодорожных торпед.

ЖДТ-3 представляла собой четырехколесную тележку размерами 1703 x 1750 x 456 мм и массой 225 кг (из них 100 кг тротила), приводимую в движение двумя стартерами с питанием от аккумуляторов, обеспечивавшими скорость по рельсам до 60 км/ч и дальность движения до 10 км.

В 1936 году завод «Красный Профинтерн» вел работы по созданию приспособления для запуска железнодорожных торпед с бронепоездов и защиты от них. В отчете об этих работах говорилось: «Приспособления для выпуска и защиты от железнодорожных торпед изготовлены, смонтированы на контрольных площадках и испытаны в полку бронепоездов. В 1937 году заказана установочная серия приспособлений».

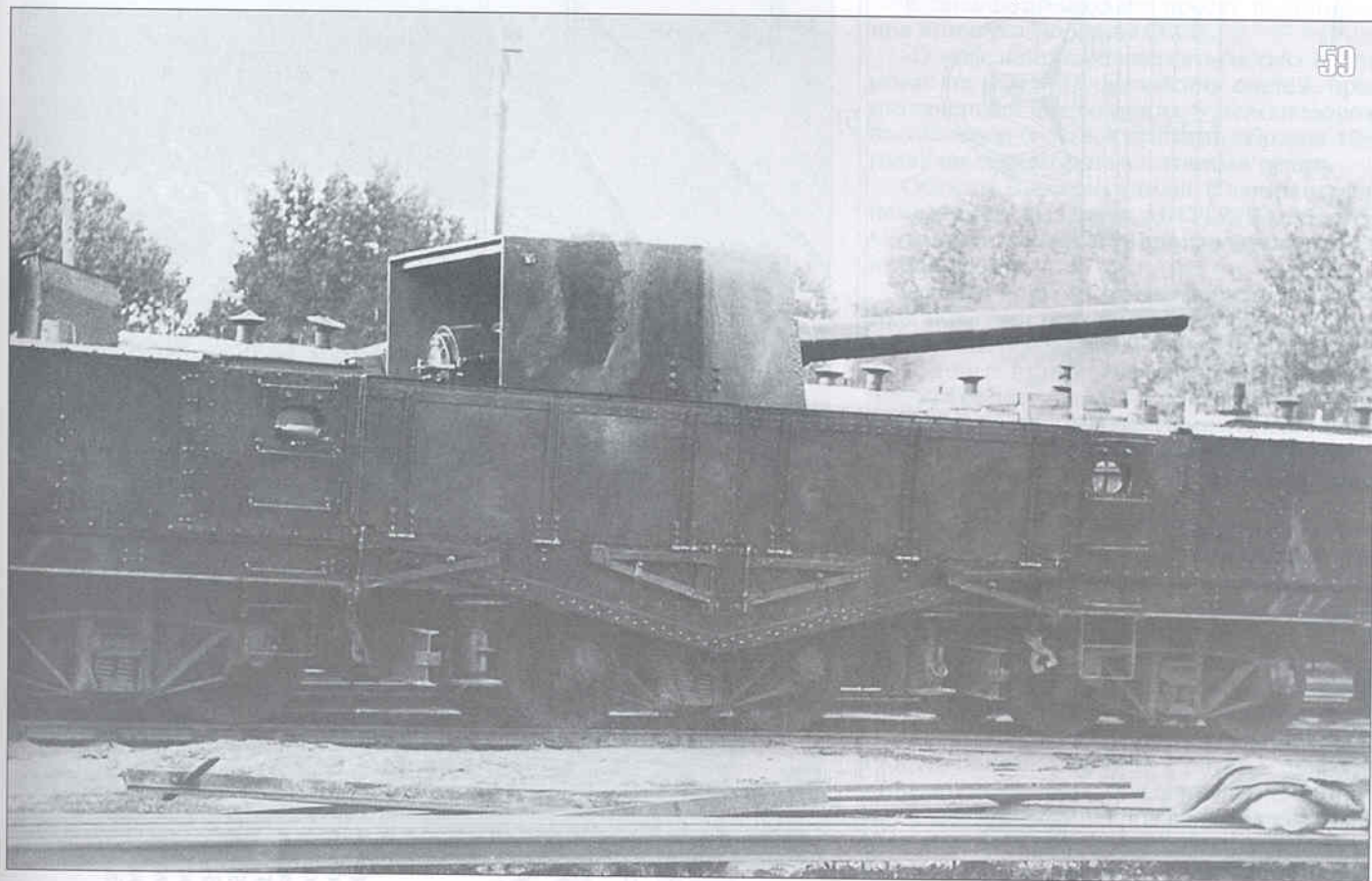
В 1937 году планировалось изготовить 74 ЖДТ-3, однако только в следующем году завод имени Орджоникидзе изготовил 30 торпед, и еще 36 – в 1939-м. К этому моменту эксплуатация и повторные испытания ЖДТ-3 показали их невысокую эффективность и ненадежность работы дистанционного взрывателя. 16 мая 1940 года в своем письме в народный комиссариат обороны начальник АБТУ РККА Д. Павлов предложил снять ЖДТ-3 с вооружения бронепоездов. Однако вплоть до июня 1941 года этот вопрос так и остался открытым, однако сведениями об использовании этих торпед в боевых условиях автор не располагает.

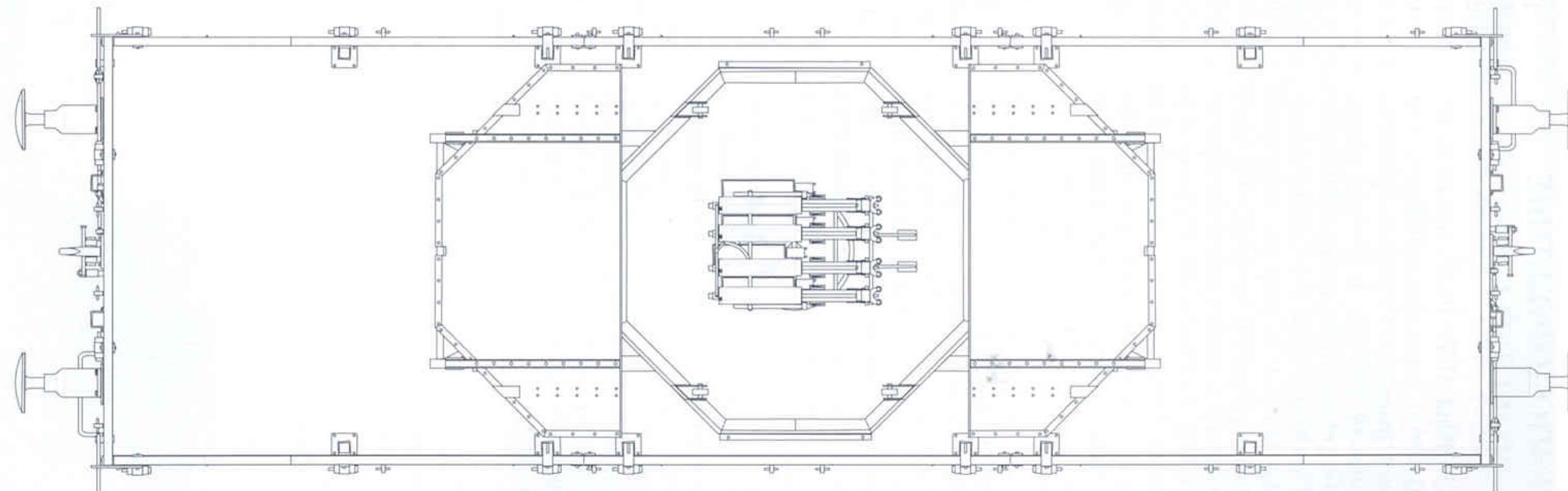
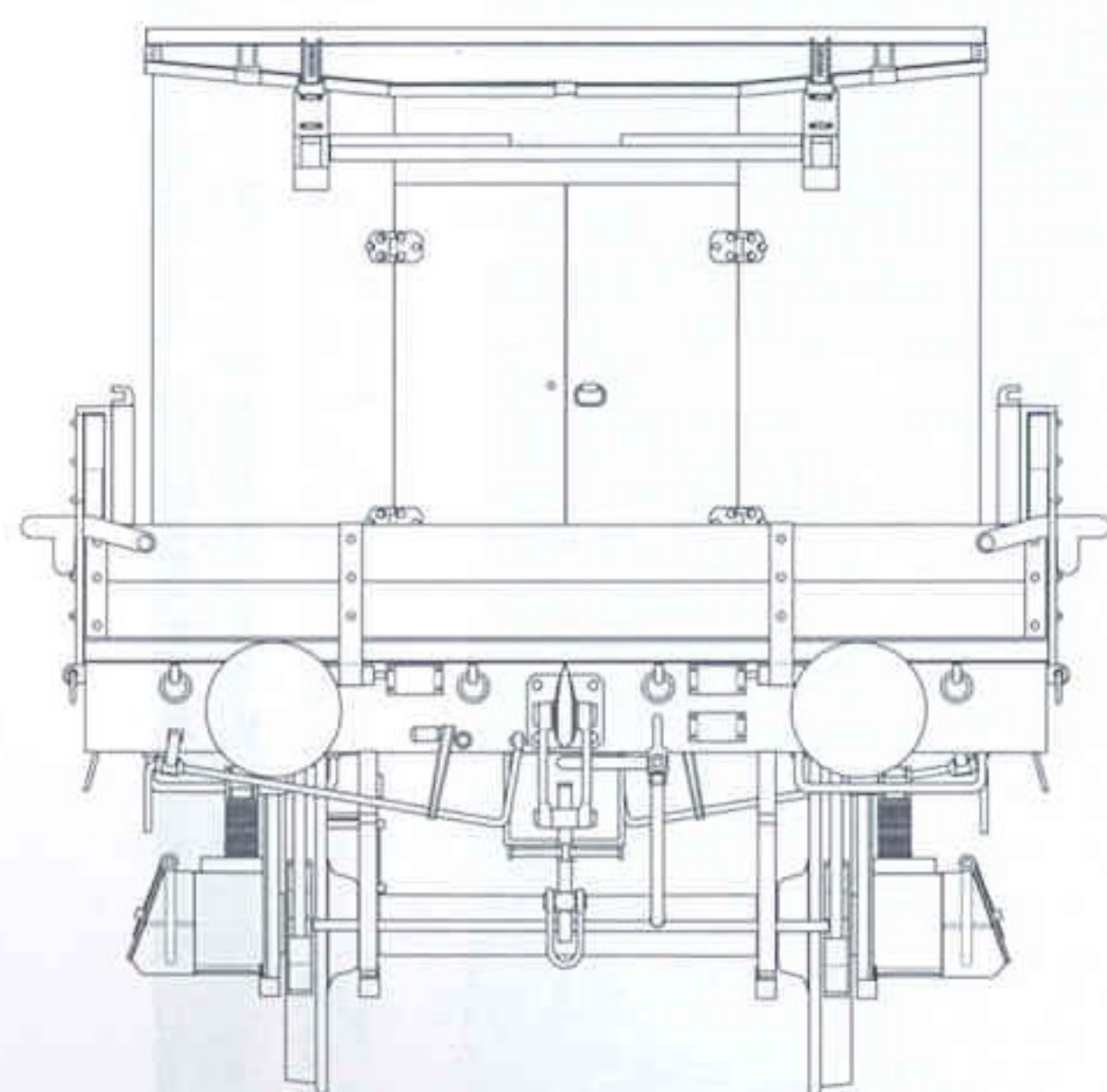
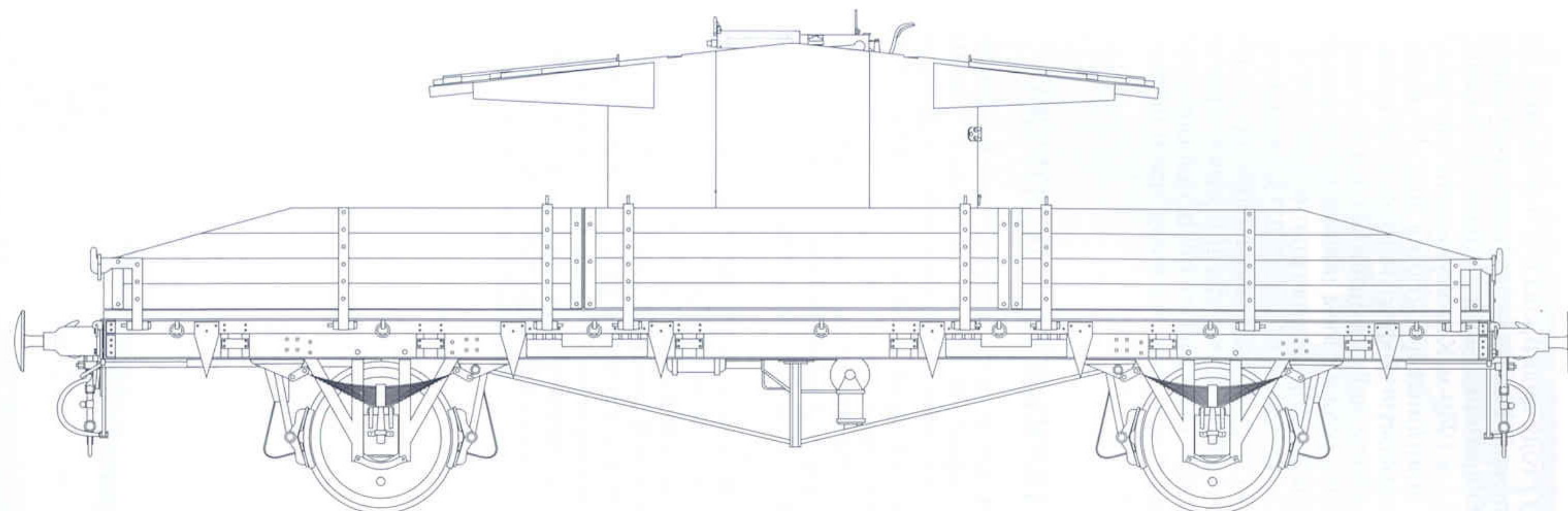
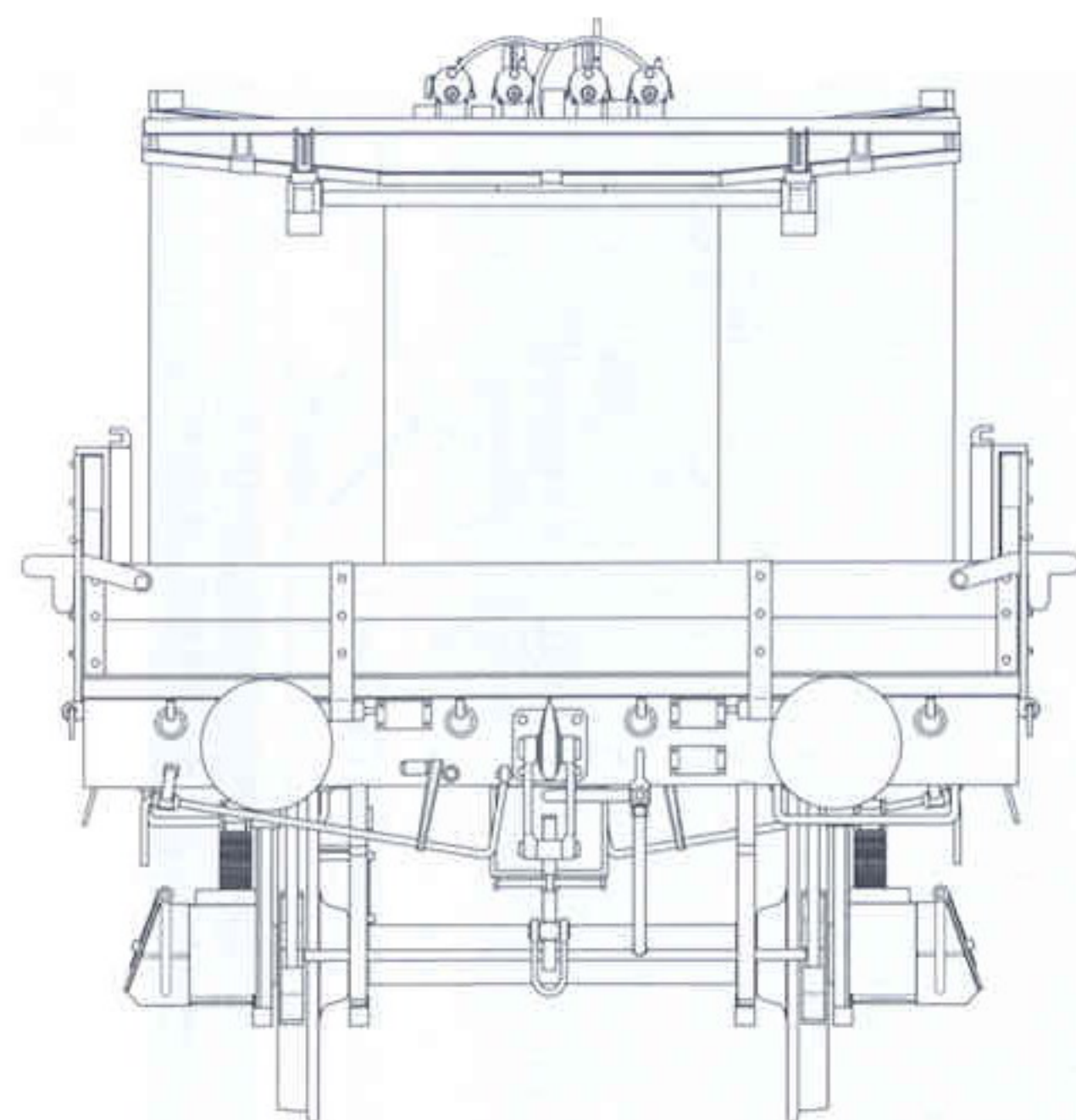
ЗЕНИТНЫЕ БРОНЕПОЕЗДА

В ходе советско-финляндской войны командование Красной Армии пришло к мысли о необходимости иметь зенитные бронепоезда для прикрытия железнодорожных узлов и районов сосредоточения войск.

Так, 15 января 1940 года начальник АБТУ РККА Д. Павлов направил на имя наркома обороны К. Ворошилова письмо следующего содержания:

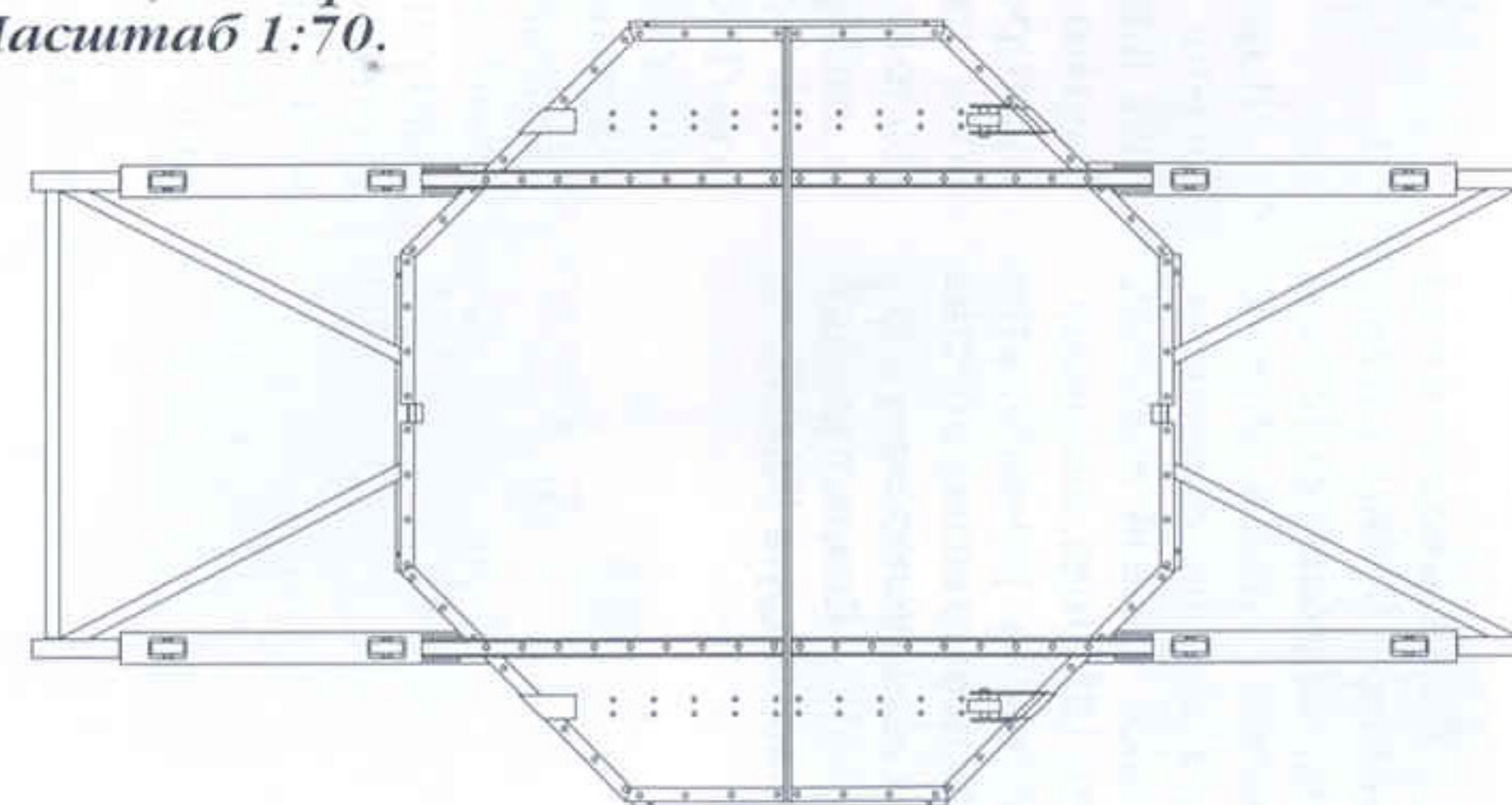
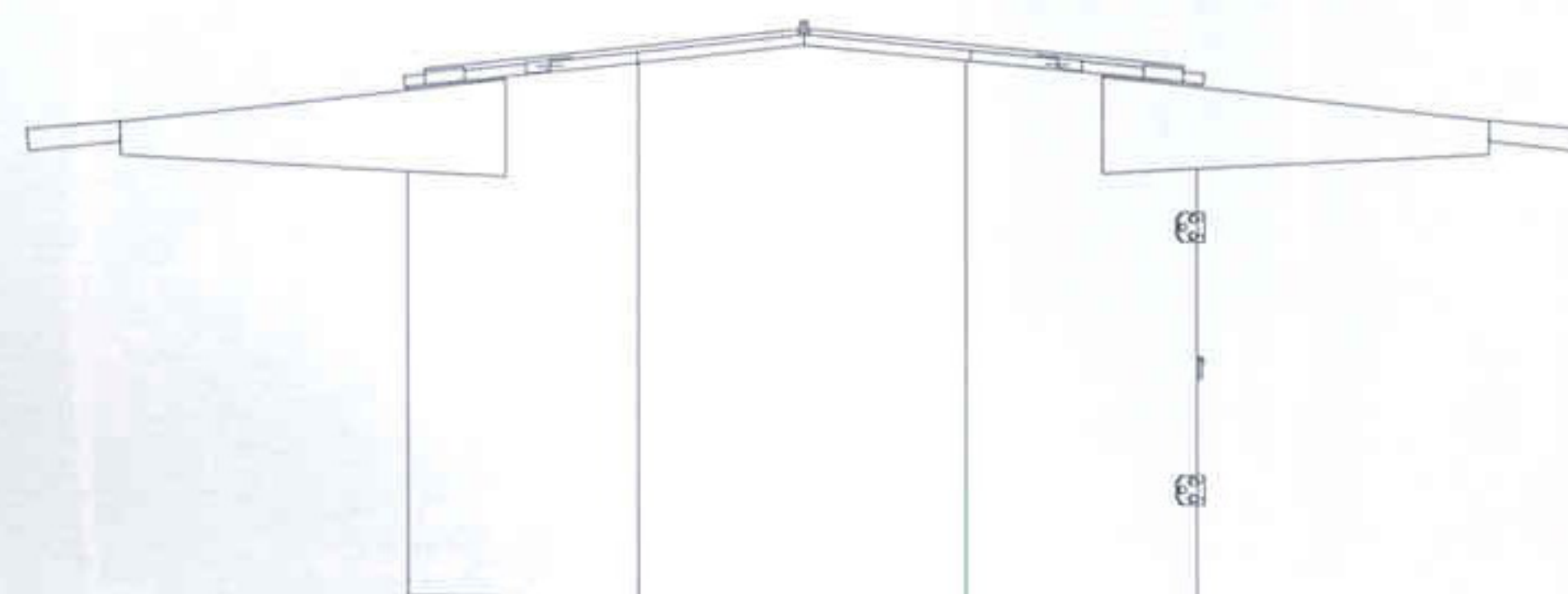
«В целях создания подвижных жд средств для борьбы с авиацией и закрытыми целями противника прошу Вашего ходатайства перед Председателем комитета обороны СССР тов. Молотовым о срочном отпуске подвижного железнодорожного состава о об установке на нем 76-мм пушек образца 1931 года с приборами управления и минометов по тактико-техническим условиям АБТУ И АУ РККА».

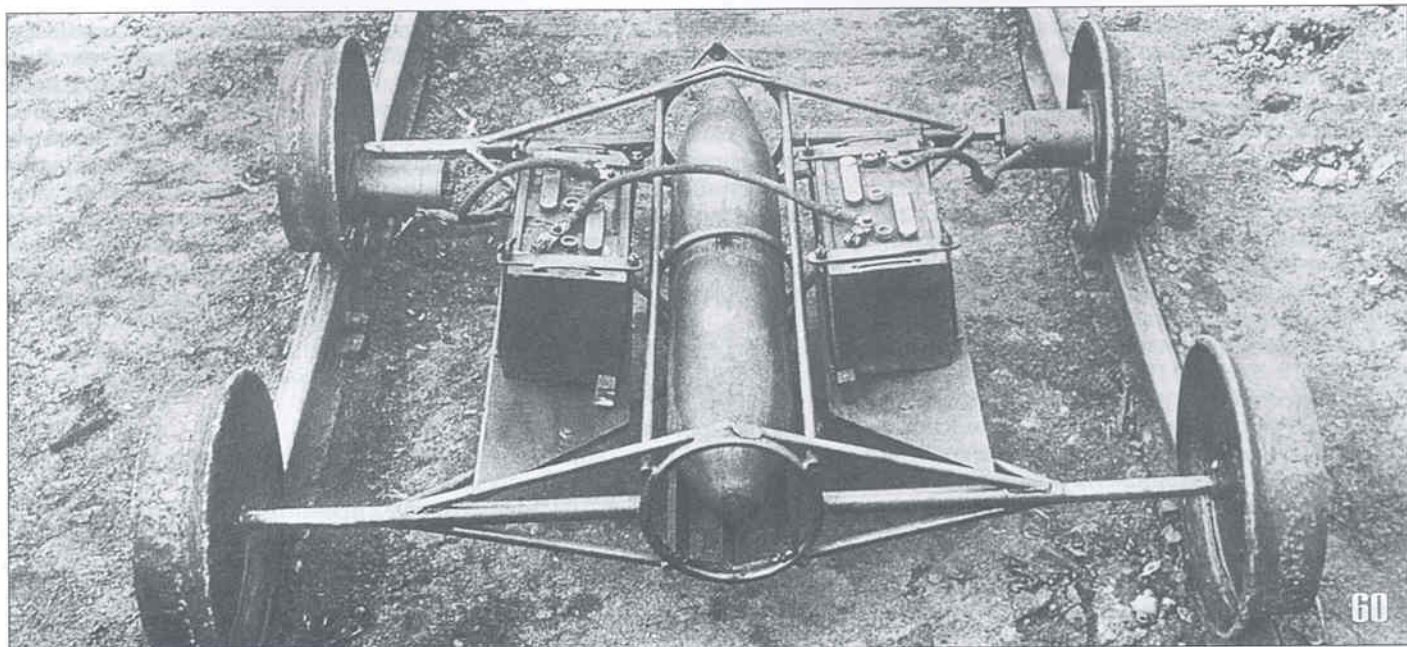




Площадка СПУ-БП (специальная пулеметная установка бронепоездов) с зенитной установкой счетверенных пулеметов Максима в бронебашне. Масштаб 1:70. Всего было изготовлено 28 СПУ-БП, поступивших на вооружение 2, 3, 7, 8-го дивизионов бепо (по 3 штуки), 1-го дивизиона, 10, 11-го отдельных бепо и 36-го артполка (по 2 штуки), а также по одной платформе было в бепо № 13, 60, 63, 66 и 67.

Общий вид броневой башни, створки крыши задвинуты. Масштаб 1:70.





60. Железнодорожная торпеда ЖДТ-3, общий вид. 1938 год. В центре лежит заряд взрывчатки в специальном корпусе, по бокам от него два аккумулятора, на задних колесиках два стартера (АСКМ).

61. Один из легких бело 1-го дивизиона бронепоездов выдвигается на боевую операцию. Западный фронт, июль 1941 года. На переднем плане видна бронеплощадка СПУ-БП со счетверенной зенитной установкой пулеметов Максима. Хорошо видна конструкция сдвижной броневой крыши (РГОКФД).

К письму прилагался проект постановления Комитета обороны СССР:

«О выделении подвижного состава и установке на нем артиллерийских систем, предназначенных для создания 5 железнодорожных батарей (с 76-мм пушками образца 1931 года) для стрельбы по воздушным целям:

Обязать Наркомсредмаш (Главтрансмаш) немедленно выделить АБТУ РККА 15 штук 50-тонных платформ производства завода имени Урицкого.

Обязать Наркомтяжмаш произвести на заводе «Красный Профинтерн» (Орджоникидзеград) установку 76-мм обр. 1931 года на 10 50-тонных платформах производства завода имени Урицкого и на 5 платформах – приборов управления артиллерийским огнем по тактико-техническим требованиям АУ и АБТУ КА.

Обязать НКПС выделить 5 штук 20-тонных платформ для АБТУ.

Обязать НКТМАШ произвести на 5 20-тонных платформах установку минометов».

Автору не удалось найти подтверждения о принятии данного постановления, но видимо к какому-то решению по данному вопросу «наверху» пришли. Во всяком случае, уже 16 января 1940 года начальник артиллерийского управления Красной Армии комдив Савченко направил в адрес начальника АБТУ РККА Д. Павлова следующее письмо: «Для оборудования бронепоездов зенитным вооружением первые 6 бронеплощадок с установленным щитовым прикрытием направить на завод № 8 имени Калинина, г. Мытищи, Москов-

ская область». Поперек оригинала письма рукой Павлова было написано: «т. Коношлеву. Доложите в каком состоянии изготовление. 21.1.40». Какую должность занимал товарищ Коношлев автору неизвестно, но с уверенностью можно сказать, что заказ на зенитные бронеплощадки был выполнен. Судя по имеющимся материалам, бронирование велось на «Красном Профинтерне», а установку вооружения и приборов управления артиллерийским огнем провел завод № 8 имени Калинина в подмосковных Мытищах. После испытания вооружения матчасть направили в распоряжение 18-го полка ПВО, расквартированного в городе Карачев.

Площадки с вооружением изготавливались на базе 50-тонных вагонов производства «Красного Профинтерна». На концах открыто устанавливались 76-мм зенитные орудия образца 1931 года, в центре размещалась рубка из 15-мм брони высотой 1500 мм без крыши. В нем монтировались шаровые пулеметные установки, в центре размещалась счетверенная зенитная установка Максимов, здесь же находились стеллажи со снарядами и патронами. Площадки с приборами управления артиллерийским огнем имели защиту из 15-мм брони высотой 1200 мм.

4 мая 1940 года начальник военного склада № 60 интендант 1-го ранга Сорокин-Ражев докладывал в АБТУ РККА:

«Доношу, что 4 мая с.г. на основании распоряжения ГШ № 5\3\117, переданного начальстаба ОрВО, получено от 18 полка ПВО – Карачев – следующие бронеобъекты:

1. 10 шт. орудийных бронеплощадок на каждой бронеплощадке имеется счетверенная зенитная пульта установка, 2 бортовых пулемета и 2 76-мм зенитных пушки обр. 1931 г.

2. 5 бронеплощадок для наблюдения и управления огнем. На каждой имеются оптические приборы для наблюдения и ведения огня...

Прошу сообщить назначение указанного имущества и продолжительность хранения его на складе».

Три месяца спустя, 9 августа, Сорокин-Ражев вновь беспокоил начальство:

«Вторично докладывая, что получено от 18 полка ПВО:

1. Зенитные 50-тонные бронированные платформы № 9045, 11060, 11061, 9044, 11063, 11072, 11003, 11066, 9043, 11062.

2. 5 штук 50-тонных бронированных платформ для приборов управления огнем № 11010, 9023, 9041, 9032, 11054Е

Прошу сообщить когда указанные объекты будут отправлены со склада № 60, так как места хранения склад не имеет и хранит их на открытом воздухе».

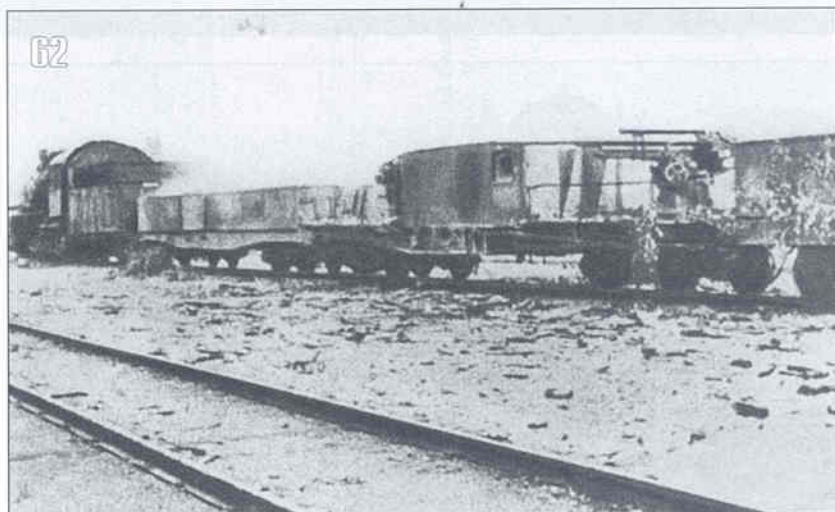
Тем не менее, зенитные бронеплощадки находились на складе № 60 как минимум до декабря 1940 года, а возможно и до начала Великой Отечественной войны. Во всяком случае, можно точно сказать, что зенитный бронепоезд, вооруженный этими площадками, был разбит немецкими войсками во время боев под Борисовым в начале июля 1941 года.

Помимо упомянутых выше зенитных бронеплатформ, в июне 1940 года бронерембаза № 6 разработала эскизный проект зенитного бронепоезда. В качестве основы был принят

проект легкого бронепоезда с паровозом ПР-35 и двумя бронеплощадками ПЛ-37, в переработанных башнях которых планировалось установить 76-мм зенитные пушки образца 1931 года. Кроме того, в состав зенитного бронепоезда включались вагоны управления огнем. Предполагалось изготовить опытный образец зенитного бронепоезда в первой половине 1941 года, но из-за отсутствия необходимых средств это осуществлено не было.

МИНОМЕТНЫЕ БРОНЕПЛОЩАДКИ

Проектирование этих образцов началось в январе 1940 года, одновременно с зенитными железнодорожными батареями (см. главу «Зенитные бронепоезда»). Толчком для их проектирование стало формирование отдельных стрелковых рот бронепоездов (см. главу «Организация бронепоездных подразделений»),



в составе которых имелась минометная рота (4 82-мм миномета). Предполагалось, что минометы, установленные на специальной бронеплощадке смогут усилить огневую мощь бронепоезда, а в случае необходимости они легко снимались и могли действовать с земли.

Проект минометной бронеплощадки разработали на заводе «Красный Профинтерн» в сжатые сроки, и уже к началу марта изготовили пять таких площадок. Конструктивно они были просты: броневой борт высотой 1200 мм и толщиной 10 мм защищал 4 82-мм миномета (по два на борт), которые устанавливались на специальных опорах. Кроме того, в каждом борту имелось по одной амбразуре для установки пулемета.

Вместе с зенитными, минометные бронеплощадки (№ 11068, 11070, 11069, 11073 и 8961) с вооружением (по 4 миномета и по 2 пулемета Максима на станках Соколова на каждой), прибыли на склад № 60 4 мая 1940 года.

Затем одна из них (№ 8961 с 4 82-мм минометами №№ 755, 772, 780 и 761) 24 августа 1940 года прибыла Ленинградские Краснознаменные броне-танковые курсы усовершенствования командного состава Красной Армии для проведения испытаний с целью

62. Зенитный бронепоезд, разбитый во время боев под Борисовым. Июль 1941 года. На переднем плане вагон с 76-мм зенитными орудиями образца 1931 года, на заднем вагон с приборами управления огнем, за ним виден обычный (не бронированный) паровоз (АСКМ).

«выявления целесообразности иметь на вооружении бронепоездов Красной Армии такие площадки».

Испытания прошли на Лужском полигоне с 5 по 30 сентября комиссией под председательством начальника ЛБТКУКС генерал-майора танковых войск Чернявского и показали возможность использования минометных батарей в составе бронепоездов РККА. Однако дальнейшие работы по минометным площадкам были прекращены.

Минометные батареи находились на военном складе № 60 как минимум до декабря 1940 года. Их дальнейшая судьба автору неизвестна.

БРОНЕТЕПЛОВОЗЫ

Наряду с использованием бронепаровозов Ов, в 1930-е годы в СССР делались попытки спроектировать для оснащения бронепоездов новое средство тяги – бронированный тепловоз. Первая такая попытка была предпринята в конце 1933 года. Когда начальник НТК УММ РККА Лебедев утвердил тактико-технические требования для проектирования бронетепловоза. В них говорилось: «Тепловоз предназначен для замены в бронепоездах бронепаровоза серии Ов и в качестве тяги в соединениях мотоброневагонов. Боевой состав бронепоезда: бронетепловоз 0-3-0, две четырехосные бронеплатформы весом каждая до 70 т и четыре контрольные площадки, общий вес боевого состава 230 т».

Предполагалось оснастить тепловоз двигателем в 300 л.с., который должен был обеспечивать бронепоезду скорость до 55 км/ч в обеих направлениях, защитить 16 мм броней и вооружить одним пулеметом Максима во вращающейся башне.

22 ноября 1933 года УММ РККА подписало с Калужским заводом НКПС договор № 609/2 на «выполнение общего проекта и бронирование тепловоза типа 0-3-0 Калужского завода» со сроком предъявления заказчику 1 февраля 1934 года. Однако по ряду причин работа не была завершена.

63. Зенитный бронепоезд, разбитый во время боев под Борисовым. Июль 1941 года. На переднем плане вагон с двумя 76-мм зенитными орудиями образца 1931 года и счетверенной установкой пулеметов Максима (стояла в центре броневое корпуса). Хорошо видно, что орудия установлены открыто и имеет только поручневое ограждение (АСКМ).

Вновь к идее использования бронетепловоза вернулись через 5 лет. 8 января 1939 года в АБТУ РККА утвердили тактико-технические требования на разработку и постройку бронетепловоза БТВ:

«Бронетепловоз предназначен для ведения бронепоездов весом до 350 тонн не считая веса самого тепловоза и, кроме того, может быть использован как электростанция; при проектировании должна учитываться возможность эксплуатации БТВ в гражданских условиях без броневое покрытие».

Расчетная скорость максимальная – 100 км/ч

Двигатель – дизель марки 38-КФ-8 мощностью 800 л.с. при числе оборотов 600;

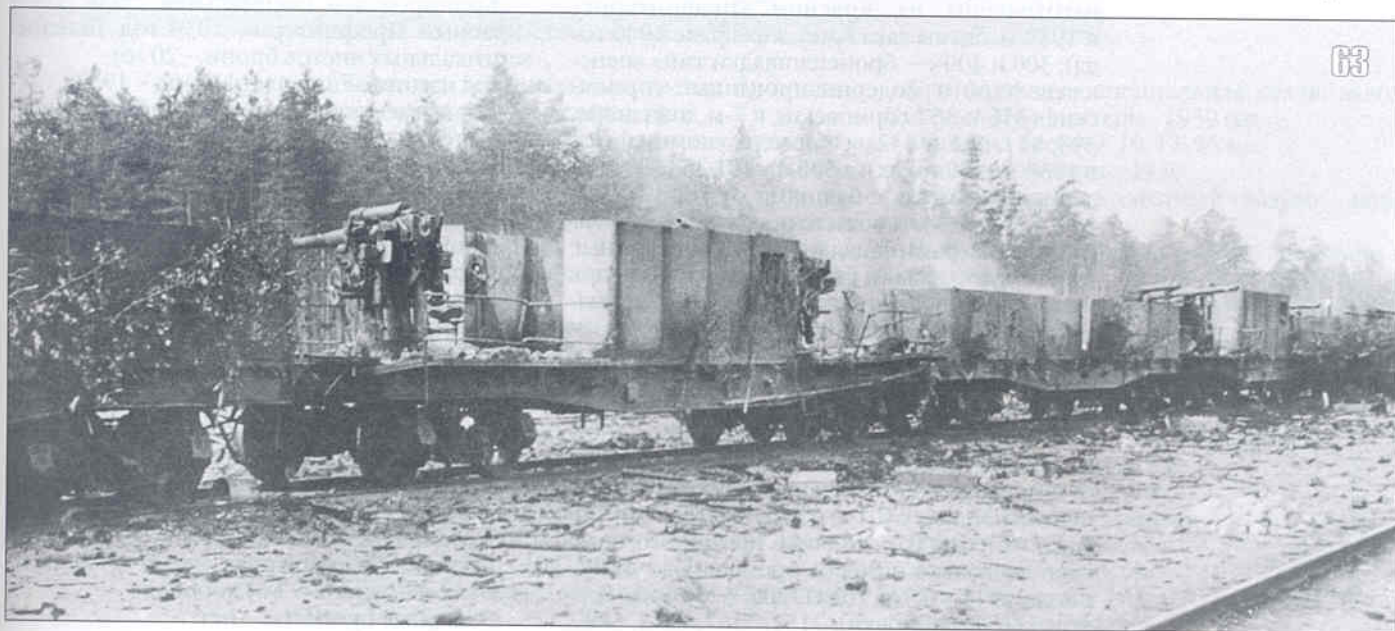
Запас хода – не менее 1000 км;

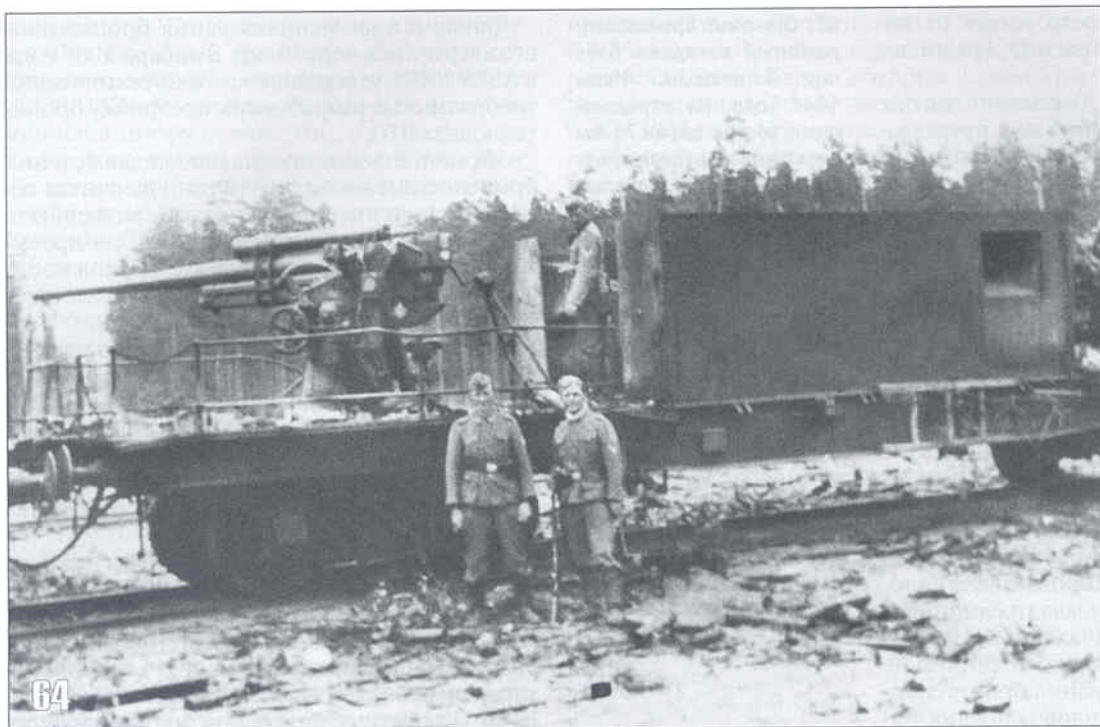
Наличие приспособления для перехода с колеи 1524 мм на колею 1435 мм и обратно в течение 3-4 часов.

Бронирование: все стенки корпуса делаются наклонными с углом не менее 18 градусов и толщиной 30 мм. В отдельных местах допускается толщина наклонных листов 20 мм, горизонтальные листы и крыша – 15 мм, командирская рубка 30 мм, листы фальшборта – 10 мм. Корпус собирается на болтах с наружными потайными головками. Все болтовые соединения делать пулестойкими».

БТВ должен был оснащаться радиостанцией 71-ТК-3 с поручневой и штыверной антенной, телефонным аппаратом ТАМ, прибором ПТК, дальномером, на всех смотровых щелях ставились стекла «Триплекс». Вооружение состояло из двух 7,62-мм пулеметов ДС в шаровых установках (по одному на борт) с боекомплектом 3000 патронов. Бронетепловоз оснащался пунктом управления огнем бронепоезда и постом управления движением.

Проектирование и изготовление БТВ поручили Коломенскому заводу имени Куйбышева, который в июле 1940 года представил на рассмотрение АБТУ РККА эскизный проект. После его рассмотрения было принято решение об изготовлении БТВ в 1941 году, однако из-за недостатка отпущенных средств и начавшейся войны БТВ так и остался на бумаге.





64. Немецкие солдаты у разбитого вагона с двумя 76-мм зенитными орудиями образца 1931 года и счетверенной установкой пулеметов Максима. Район Борисова, июль 1941 года. Хорошо виден стопор для крепления орудийного ствола по-походному и типовая бортовая бронепоездная установка пулемета Максима (АСКМ).

НУМЕРАЦИЯ И УЧЕТ БРОНЕЕДИНИЦ

Еще в 1922 – 1924 годах, когда проводился учет бронеединиц после окончания Гражданской войны, была введена система нумерации бронепаровозов и бронеплощадок: для первых использовался номер паровоза, для вторых, помимо железнодорожного номера, вводился трехзначный так называемый военный номер. Такая система просуществовала вплоть до 1941 года.

Попытка выявить какую-то систему в нумерации бронеплощадок пока не увенчалась успехом. По мнению автора, первая цифра военного номера бронеплощадки соответствует году ее изготовления. Например, 700-е номера – это ПЛ-37 выпуска 1939 года (известны №№ 713, 714, 718, 719, 720, 721, 722, 723 и 724, изготовлены на Красном Профинтерне в 1939-м, сданы заказчику в феврале 1940 года), 300 и 400-е – бронеплощадки типа военсклада № 60 и модернизированные сормовские (356 и 357 сормовские в 7-м дивизионе, 393, 411, 431 и 432, все номера упоминаются в 1939 – 1940 годах), а 500-е – ПЛ-35 (500 (модернизированная с башнями от ПЛ-37), 506, 524, 525 и 579). К сожалению, полной картины по номерам площадок нет, такие данные отсутствуют даже в документах дивизионов бронепоездов. Так что эта тема требует дополнительного изучения.

Что касается паровозов, то на сегодняшний день известны следующие номера бронепаровозов (по состоянию на 1939 – 1940 год): 6199 (бронепоезд № 13), 5437, 3835, 4697, 6174, 6139 (3-й дивизион), 6917 (бронепоезд № 66), 7202 и 5959 (9-й дивизион), 3731 (бронепоезд № 11), 6401 и 7298, причем три последних на жидком топливе. Кроме того, известно несколько номеров бронепаровозов периода 1931 – 1933 года: 7204, 5236 (оба сормовской бронировки), 7151, 7107, 7315, 5829,

6917, 3912, 5329, 5730, 552, 4703, 1513, и 6804. Однако по мнению автора, часть этих бронепаровозов к 1939 – 1941 годам либо разбронировали, либо их броню переставили на другие паровозы.

В 1938 – 1939 годах на все бронепоездные единицы были заведены специальные учетные карточки, в которые помимо военного номера заносились и другие характеристики: вооружение, бронирование, наличие специального оборудования и т.п. Ниже приводятся несколько вариантов таких учетных карточек.

«Карточка учета на:

Бронеплощадка – военный № 719

Тип – легкая, железнодорожный № 4810

Тип тележки – «Даймонд» комбинированная

Тип рамы – большегрузного вагона 50 т крытого

Бронировка – специальная сталь, завод «Красный Профинтерн», 1939 год Толщина

вертикальных листов брони – 20 мм

Год изготовления платформы – 1939

Вписываемость в льготный габарит – вписывается

Подготовка к переходу на 1435 мм колею – подготовлена

Какими мастерскими – завод «Красный Профинтерн»

Паровое отопление – имеется

Рупорная связь – имеется

Телефония – имеется

Освещение – имеется

Система орудий – 76-мм образца 1902/30 г

Тип орудийной установки – 76-мм модернизированная тумба завода «Красный Профинтерн» образца 1937 года

Допускаемый угол возвышения – 37 градусов по квадранту

Пулеметные установки – 6

Количество снарядных гнезд – 560, пулеметных магазинов – 114 коробок

Зенитные пулеметы – нет

65. Общий вид разбитого зенитного бронепоезда с 76-мм орудиями образца 1931 года и счетверенными установками пулеметов Максима. Район Борисова, июль 1941 года (АСКМ).

Приспособление для механического спуска от ноги – имеется у орудия
Командирская башня – имеется по середине бронеплощадки
Установка под перископ в командирской башне – имеется
Перископ – типа ПТК-1
Смотровые приборы – 10 штук
Количество стекол – 10 штук «Триплекс» в обоймах
Аккумуляторы – имеются
Приборы дымопуска – нет
Укладка имущества под площадкой – имеется
Укладка запчастей, инструмента и принадлежностей – согласно ведомостей комплектации для артиллерийского, пулеметного, для ремонта брони, шанцевого, подрывного, имущества связи, химического и для электрооборудования.
«Карточка учета на:
Бронеплощадка – военный № 529
Тип – легкая, железнодорожный № неизвестен
Тип тележки – «Даймонд»
Тип рамы – американский полувагон
Бронировка – специальная сталь и железо

Пулеметные установки – 6
Количество снарядных гнезд – 560, пулеметных магазинов – 114 коробок
Зенитные пулеметы – нет
Приспособление для механического спуска от ноги – имеется у орудия
Командирская башня – имеется по середине бронеплощадки
Установка под перископ в командирской башне – имеется
Перископ – типа ПТК-1
Смотровые приборы – 10 штук
Количество стекол – 10 штук «Триплекс» в обоймах
Аккумуляторы – имеются
Приборы дымопуска – нет
Укладка имущества под площадкой – имеется
Укладка запчастей, инструмента и принадлежностей – согласно ведомостей комплектации для артиллерийского, пулеметного, для ремонта брони, шанцевого, подрывного, имущества связи, химического и для электрооборудования.
«Карточка учета на:
Бронепаровоз Ов № 3707, отопление нефтяное



Толщина вертикальных листов брони – 15 мм броня + 12 мм железо
Год изготовления платформы – неизвестен, капитальный ремонт в 1938 году на заводе «Красный Профинтерн»
Вписываемость в льготный габарит – вписывается
Подготовка к переходу на 1435 мм колею – подготовлена
Какими мастерскими – завод «Красный Профинтерн»
Паровое отопление – имеется
Рупорная связь – имеется
Телефония – имеется
Освещение – имеется
Система орудий – 76-мм образца 1902/30 г
Тип орудийной установки – 76-мм модернизированная тумба завода «Красный Профинтерн» образца 1937 года
Допускаемый угол возвышения – 37 градусов по квадранту

Бронировка – специальная сталь, завод «Красный Профинтерн», 1939 год
Толщина брони – 10, 13, 15 мм
Год изготовления – 1939
Вписываемость в льготный габарит – вписывается
Подготовка к переходу на 1435 мм колею – подготовлен
Какими мастерскими – завод «Красный Профинтерн»
Наличие и техническое состояние:
Модератор – имеется
Паровое отопление – имеется
Турбогенератор – типа ТГ-5-а № 798
Кипятильник – имеется
Профелеуказатель – нет
Рупорная связь – имеется
Телефония – имеется
Освещение – имеется
Рация – имеется
Башня ПВО – имеется

Количество зенитных пулеметов – 2
Установка под прожектор – имеется
Установка под перископ – имеется
Приборы дымопуска – нет
Химмущество – нет».

Что касается названий бронепоездов, то кроме тяжелого бепо «Клим Ворошилов», переданного Красной Армии 23 февраля 1933 года, в документах не встречается никаких названий.

СОСТОЯНИЕ МАТЧАСТИ К ЛЕТУ 1941 ГОДА

16 мая 1940 года начальник автобронетанкового управления Красной Армии командарм 2-го ранга Д. Павлов направил на имя Маршала Советского Союза Кулика, в то время заместителя народного комиссара обороны, письмо следующего содержания:

«Докладываю о бронепоездах Красной Армии.

При существующей насыщенности Красной Армии танками, авиацией и артиллерией – в отношении бронепоездов считаю необходимым проведение следующих мероприятий.

1. Определить тактическое применение существующих бронепоездов в общей системе вооруженных сил Красной Армии, изложив параграф 390 полевого устава (проект 1939 года) в следующей редакции:

«Бронепоезда обладают мощным артиллерийским и пулеметным вооружением, броневой защитой, постоянной боевой готовностью и быстротой передвижения. Они являются в общевойсковом бою действенным средством поражения живой силы, технических и огневых сил противника в районе железной дороги. Только зависимость бронепоездов от железной дороги ограничивает их применение в общевойсковом бою.

Задачи, возлагаемые на бронепоезда являются:

а) в содействии пехоте и коннице в бою (особенно в обороне) путем поражения войск противника;

б) в захвате совместно с десантом узлов и пунктов (станций, мостов) важных в оперативном отношении и удержание их до подхода своих войск;

в) в охране важных станций, железнодорожных сооружений, перегонов и побережья;

66. Схема размещения команды легкой бронеплощадки ПЛ-37 по штатам военного времени (копия документа марта 1941 года):

- 1 – командир бронеплощадки;
- 2 – помощник командира;
- 3 – командир башни;
- 4 – командир отделения пулеметчиков;
- 5 – разведчик – подрывник;
- 6 – кондуктор;
- 7 – старший санитар;
- 8 – башенные расчеты;
- 9 – пулеметные расчеты;
- 10 – командир звена связи.

г) в сопровождении наиболее важных воинских эшелонов.

2. Поручить Генеральному Штабу Красной Армии пересмотреть организацию боевых подразделений бронепоездов и определить количество потребных в военное время бронепоездов и их дислокацию.

3. На вооружении оставить существующий тип легкой бронеплощадки с имеющийся на ней орудийными системами. Замену 76-мм пушек обр. 1902 года на пушки обр. 1902/30 года не производить.

4. Тяжелые бронеплощадки, вооруженные 107-мм пушками обр. 1910 года снять с вооружения как устаревшие по матчасти артиллерии и бронировке и не оправдывающие своего назначения точки зрения тактического применения.

5. Бронеплощадки на тележках «Фокс-Арбель» в количестве 14 штук немедленно снять с вооружения как устаревшие по оборудованию и небезопасные по эксплуатации по ходовым частям.

6. В качестве тяговой единицы бронепоездов оставить существующий бронепаровоз Ов. Других тяговых единиц (бронетепловоз и пр.) не создавать.

7. Боевых единиц нового образца с новым вооружением и броней большей пулестойкости (мотобронев вагоны, бронедрезины и пр.) не создавать.

8. Железнодорожные мины (ЖДТ-3) – снаряды на железнодорожных тележках – как не оправдывающие своего назначения в современных условиях боя снять с вооружения.

9. Подготовить все бронепоезда к переводу на колею западноевропейских железных дорог согласно приложенного плана.

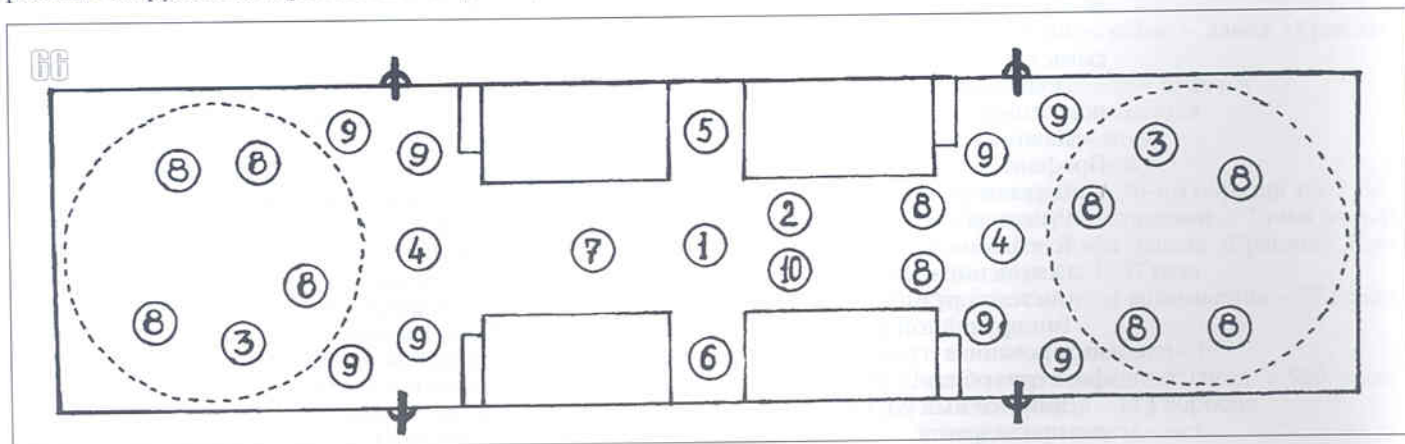
10. Содержание (эксплуатация и деповский ремонт) и руководство боевой подготовкой бронепоездов передать в ведение УВОСО Генерального Штаба Красной Армии (Управление военных сообщений. – *Прим. автора*). На АБТУ РККА возложить материальное снабжение и заводской ремонт.

По данным вопросам прошу Ваших указаний.

Приложение. 1. Объяснительная записка по бронепоездам на 6 листах

2. План работ по подготовке бронепоездов к переводу на железнодорожную колею Западно-Европейских дорог.

Объяснительная записка по бронепоездам.



67. Схема размещения команды бронепаровоза ПР-35 по штатам военного времени (копия документа марта 1941 года):

- 1 — командир бронепоезда;
- 2 — начальник штаба;
- 3 — политрук;
- 4 — железнодорожный техник;
- 5 — машинист;
- 6 — помощник машиниста;
- 7 — кочегар;
- 8 — помощник кочегара;
- 9 — старший связист;
- 10 — старший кондуктор;
- 11 — командир отделения пулеметчиков;
- 12, 13 — расчет зенитных пулеметов;
- 14 — радист;
- 15 — старший разведчик-подрывник;
- 16 — разведчик-подрывник;
- 17 — наблюдатель (15, 16, 17 — размещены на тендере открыто).

Общее количество бронепоездов в Красной Армии следующее:

- Легких — по штату 33, имеется 28;
- Тяжелых — по штату 14, имеется 13;
- Батальонов тяжелых бронедрезин — по штату 1, имеется 1...

Состояние материальной части.

а) Бронепаровозы.

Для бронировки использованы типовые паровозы НКПС серии Ов выпуска 1900 — 1906 годов. Максимальная скорость — 45 км/ч, броня — 10 мм.

16 бронепаровозов бронировки 1930–1934 годов по состоянию броневых корпусов, электро-телеграфного и прочего оборудования требуют перебронировки в заводских условиях.

Через каждые шесть лет котлу, машине и экипажной части бронепаровоза производится капитальный ремонт. Продолжительность разбронирования, капитального ремонта и бронирования вновь от шести месяцев до одного года. В связи с этим бронепоезда простаивают длительное время без бронепаровозов так как резервных бронепаровозов не имеется.

Бронеплощадки легкие.

а) Новые бронеплощадки постройки 1939 — 40 годов имеют 76-мм пушки образца 1902/30 года, толщина брони 20 мм. Количество таких бронеплощадок — 16 штук (это ПЛ-37. — *Прим. автора*).

б) Бронеплощадки постройки 1933 — 1936 годов имеют 76-мм пушки обр. 1902 года, броня — в различных комбинациях сталь и броневая сталь, соответствующая по пулестойкости 13 — 15 мм броню. Опыт модернизации (доведение пулестойкости до 20 мм и смена артсистем) показал нерентабельность этой работы. Изготовление новых бронеплощадок обходится дешевле, чем модернизация. Количество таких площадок — 38 штук (это ПЛ-35. — *Прим. автора*).

в) Бронеплощадки постройки 1930 — 1932 годов на ходовых частях типа «Фокс-Арбель» имеют 76-мм пушки образца 1902 г. Броневой корпус состоит из двойных листов 9-мм котельной стали с прокладкой между ними дерева (дерево сгнило). Внутренняя связь отсутствует. Орудийные башни часто заедают вследствие плохой конструкции ее и прогиба рамы бронеплощадки. Ходовая часть перегружена. Распоряжением НКПС № 302 от 14.6.36 г. Подвижной состав на тележках «Фокс-Арбель» признан негодным к эксплуатации и изъят из товарного парка жд сети. На этом основании бронепло-

щадки на тележках «Фокс-Арбель» НКПС с 1939 года не ремонтируются. Эти бронеплощадки фактически не являются боевыми и не могут быть учебными. Количество их — 14 штук (это площадки типа военсклада № 60 и модернизированные сормовские. — *Прим. автора*).

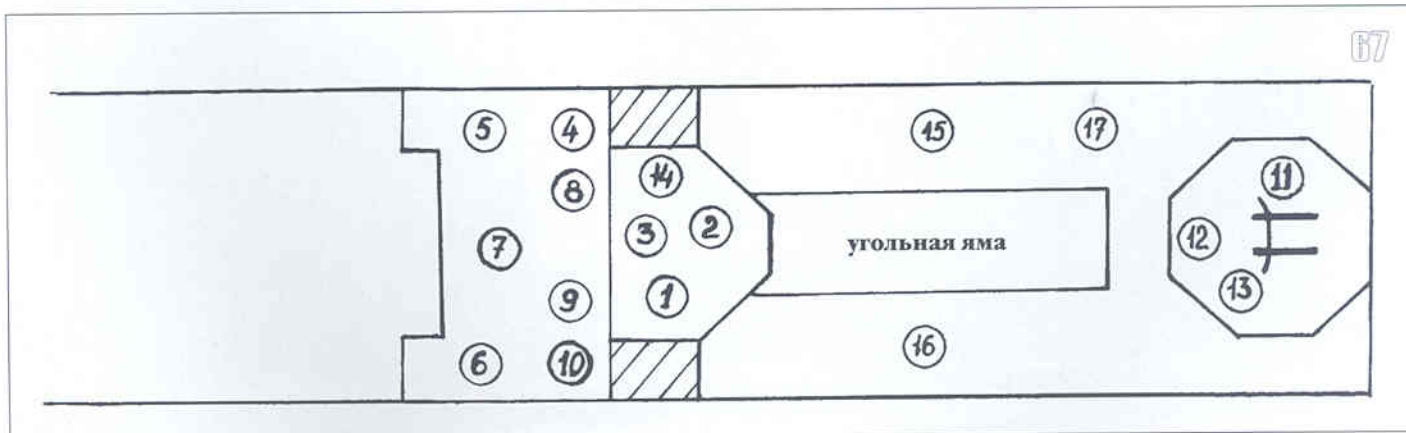
Тяжелые бронеплощадки.

Бронеплощадки постройки 1930 — 1934 годов. Каждая вооружена 107-мм пушкой обр. 1910 года и 5 пулеметами «Максим». В связи со снятием с вооружения 107-мм пушки обр. 1910 года тяжелые бронеплощадки должны быть перевооружены, но по конструкции корпусов и башен, состоянию брони (хуже чем на старых легких бронеплощадках), внутреннему оборудованию — модернизировать их не целесообразно. Количество их — 26 штук.

В течении 1940 года завод «Красный Профинтерн» изготовил еще 10 легких бронеплощадок и 5 бронепаровозов, а до 1 августа 1941 года — еще 7 ПЛ-37 и 4 ПР-35. Из этого количества часть ПР-35 была отправлена на замену разбронированных бронепаровозов, отправленных в капитальный ремонт, а часть ПЛ-37 поступили на замену бронеплощадок типа военсклада № 60.

Таким образом, к началу Великой Отечественной войны бронепоездные части имели положенное по штату количество бронепаровозов — 47 штук (а с учетом находящихся в ремонте — 50), 85 легких и 27 тяжелых бронеплощадок (включая опытную ПТ-38). Справедливости ради следует отметить, что часть паровозов была сильно изношена и требовала текущего или капитального ремонта. То же самое относилось к бронеплощадкам постройки 1931 — 1935 годов.

Ремонт бронепоездов (броня, вооружение, внутреннее оборудование) велся бронерембазой № 6 в Брянске, а ходовые части бронеплощадок и собственно паровозы — на паровозовагоноремонтных предприятиях НКПС, по техническим срокам ремонта согласно правил ремонта НКПС и по истечении сроков освидетельствования котлов. При ремонте бронепаровозов производилась их перебронировка и установка нового оборудования. Как правило, эти работы велись на бронерембазе № 6, где паровозы разбронировались и направлялись в капитальный ремонт на предприятия НКПС. Снятой броней бронировались паровозы, вышедшие из капремонта. Объем данных мероприятий был небольшой: так, в 1940 году бронерембаза № 6 переброни-



ровала 3 паровоза. Кроме того, за тот же период паровозоремонтные предприятия НКПС капитально отремонтировали 7 бронепаровозов, а до 1 августа 1941 года – еще 6.

На Дальневосточном фронте и Забайкальском военном округе бронепаровозы ремонтировались на Ворошиловском и Читинском паровозоремонтных заводах НКПС, причем делалось это без их перебронировки.

Согласно мобилизационного плана, утвержденного в 1940 году, народному комиссариату тяжелого машиностроения в случае начала широкомасштабных военных действий завод «Красный Профинтерн» должен был изготовить 70 бронепаровозов типа ПР-35 и 140 бронеплощадок – 100 легких ПЛ-37 и 40 тяжелых ПТ-38. Предполагалось подключить к этому и другие предприятия наркомата, например Ворошиловградский паровозостроительный завод имени Октябрьской Революции, однако до конца мобилизационный план по бронепоездам к июню 1941 года проработан не был.

БРОНЕПОЕЗДА В БОЯХ

После окончания Гражданской войны в 1921 – 1922 годах бронепоезда использовались для борьбы с различными бандами и повстанцами. В основном их тактика заключалась в патрулировании железных дорог и охране станций, мостов и других сооружений.

Позже бронепоезд № 10 участвовал в боевых действиях против басмачей в Средней Азии.

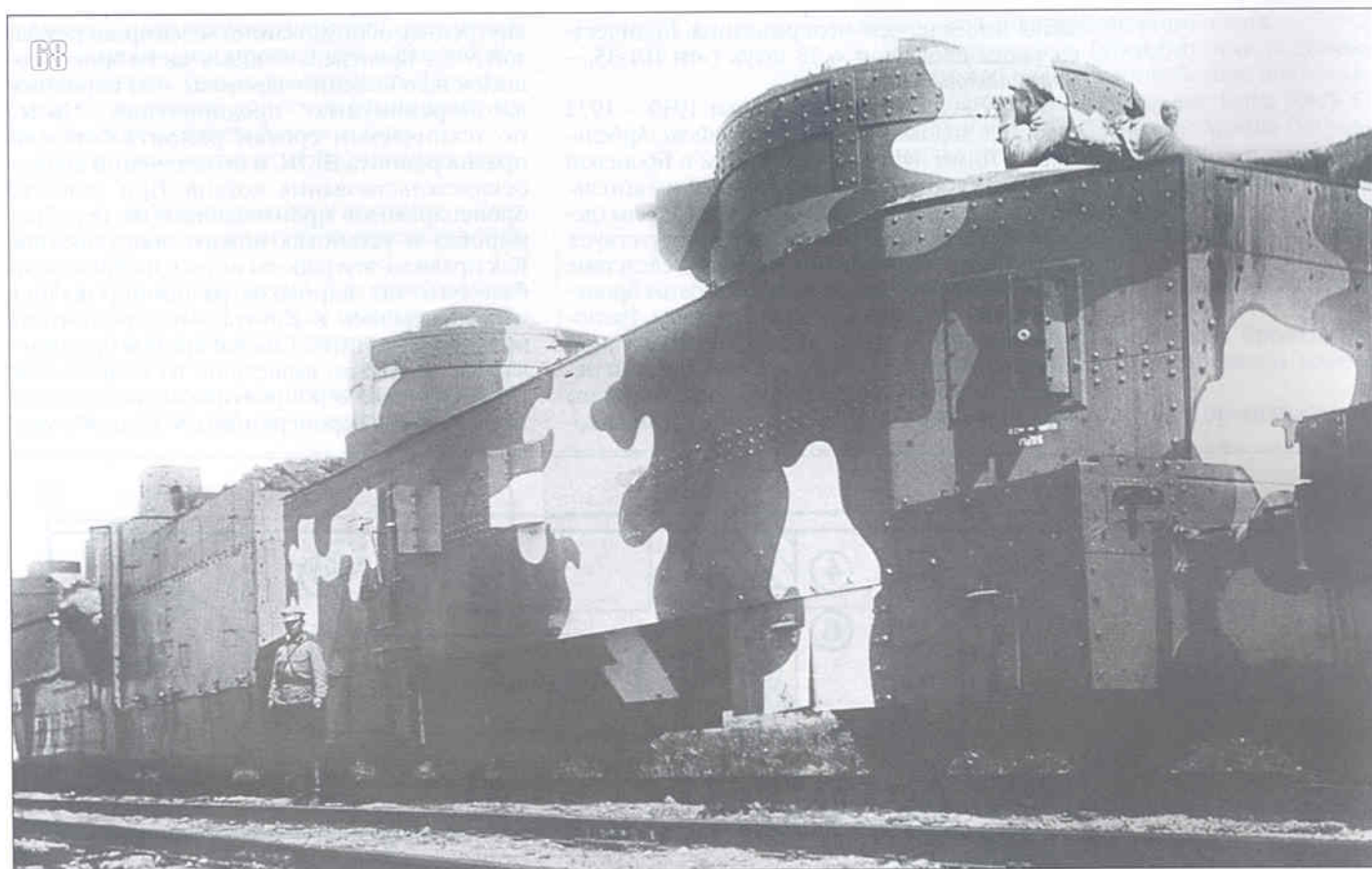
Так, 1 марта 1922 года бронепоезд поступил в распоряжение командующего войсками Самаркандской области. С 6 по 9 марта у станции Мубарек бепо огнем артиллерии и пулеметов поддерживал 9-й кавалерийский полк, действовавший против банды муллы Абдулара. Банда потеряла около 100 человек, но и в команде бронепоезда 8 бойцов было убито и ранено.

20 марта у станции Кермено бепо уничтожил 16 басмачей и 12 взял в плен, причем при появлении поезда банда разбежалась.

1 октября 1927 года согласно приказа начальника штаба Средне-Азиатского военного округа № 34 бронепоезд отправился на станцию Чарджоу в распоряжение командующего южной группой войск Казанского, действующих против басмачей Джунaid-Хана. Бепо курсировал на участке железной дороги Чарджоу – Казанджик до 14 ноября, но боевых действий не вел, так как банда не появлялась в полосе железной дороги.

Приказом по войскам Средне-Азиатского военного округа от 16 апреля 1931 года бронепоезд № 10 отправился на станцию Теджен с задачей: курсируя на участке Казанджик – Красноводск не допустить прорыв банды Мурада-Хана через железную дорогу. 25 августа у станции Джебел бронепоезд своим поддерживал 2-й Туркменский кавалерийский полк. Всего было израсходовано 167 снарядов, при этом банда в 300 сабель бежала, преследуемая кавалерией Красной Армии, оставив на поле боя более 100 убитых и раненых.

68. Команда бронепоезда № 13 «Красный Уфимец» наблюдает за противником по ту сторону границы. Особая Дальневосточная армия, август 1929 года. Бронепоезд оснащен сева-стопольскими бронеплощадками, причем камуфляж имеет только одна из них (АСКМ).



КОНФЛИКТ НА КВЖД

В июле 1929 года обострилась обстановка на советско-китайской границе. Основной причиной конфликта стал спор о Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД), которая эксплуатировалась СССР и Китаем совместно.

В августе 1929 года для усиления группировки советских войск на Дальнем Востоке и в Забайкалье была развернута Особая Дальневосточная армия, в состав которой вошел бронепоезд № 13, находившийся на станции Никольск-Уссурийский. К ноябрю 1929 года, когда произошло финальное сражение конфликта, в составе советских войск имелось 6 бронепоездов – № 13, 63, 64, 65 и 67. Из них два первых находились в Приморье, а остальные, сведенные в два дивизиона, действовали в составе Забайкальской группы ОДВА. 17 ноября 1929 года три бронепоезда – № 65, 66 и 67 – поддерживали своим огнем части 21-й стрелковой дивизии, перешедшей советско-китайскую границу и наступавшей на станцию Маньчжурия. 19 ноября китайские войска в районе станции были окружены, и на следующий день сдались.

Для преследования отходящего вдоль линии КВЖД противника советское командование создало подвижную группу из трех бронепоездов и пехоты, посаженной в железнодорожные эшелоны и автомобили. 23 ноября части Красной Армии заняли станцию Цаган, а 27 ноября – город Хайлар. После этого китайское командование пошло на мирные переговоры. Конфликт у КВЖД завершился.

В этих боях советские бронепоезда действовали в качестве подвижных батарей, прикрывая свои войска артиллерийским огнем.

69. Приезд делегации шедов к команде легкого бронепоезда № 13 «Красный Уфимец». ОКДА, август 1929 года. На заднем плане видна севастопольская бронеплощадка, но переснащенная брянскими башнями (АСКМ).

Вот что докладывал о тех боях в штаб ОДВА командир бронепоезда № 66 Каньшин 31 марта 1930 года:

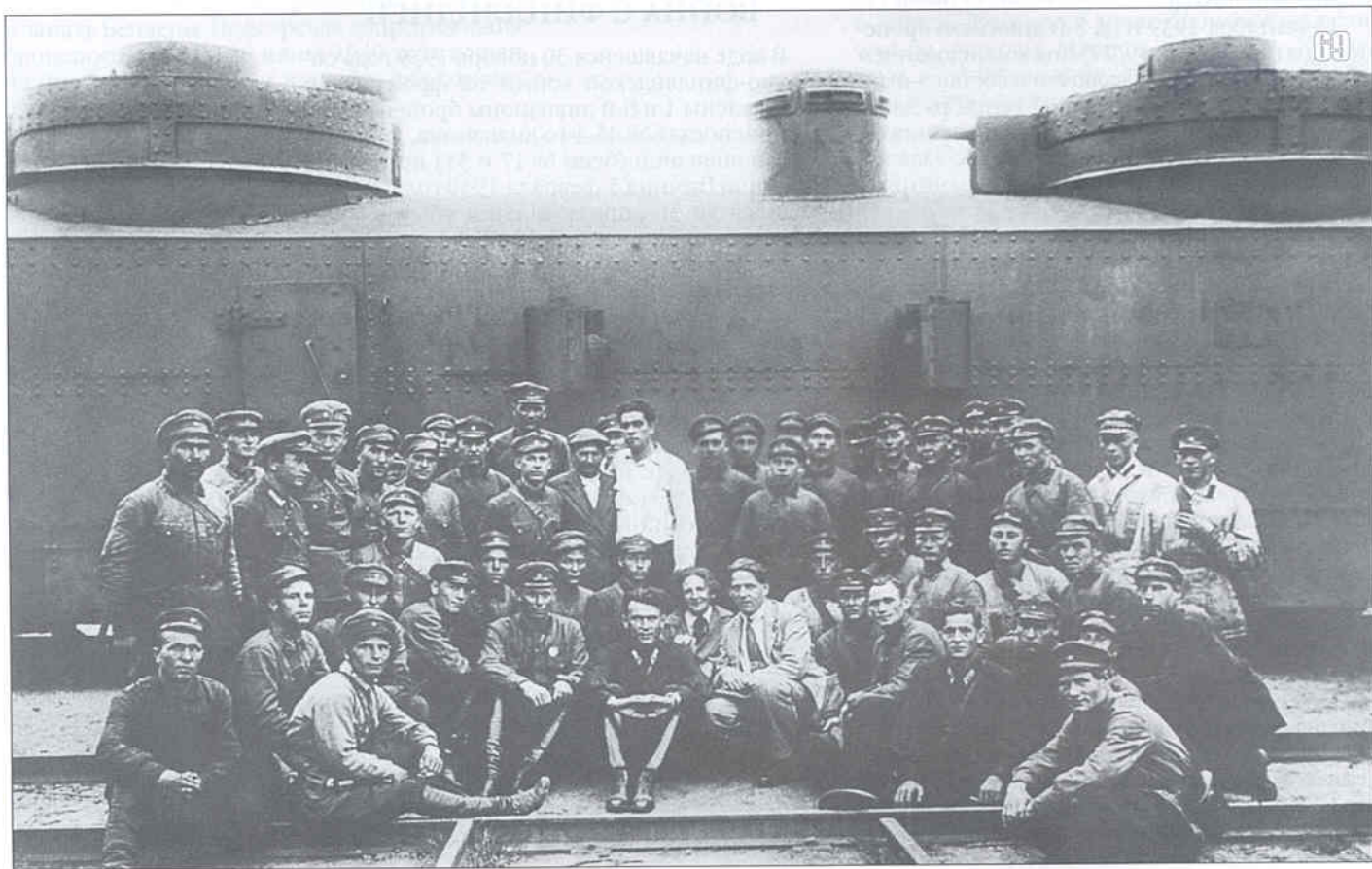
«Представление требуемых вами сведений о работе бронепоездов во время последних операций на КВЖД было задержано работами по расформированию.

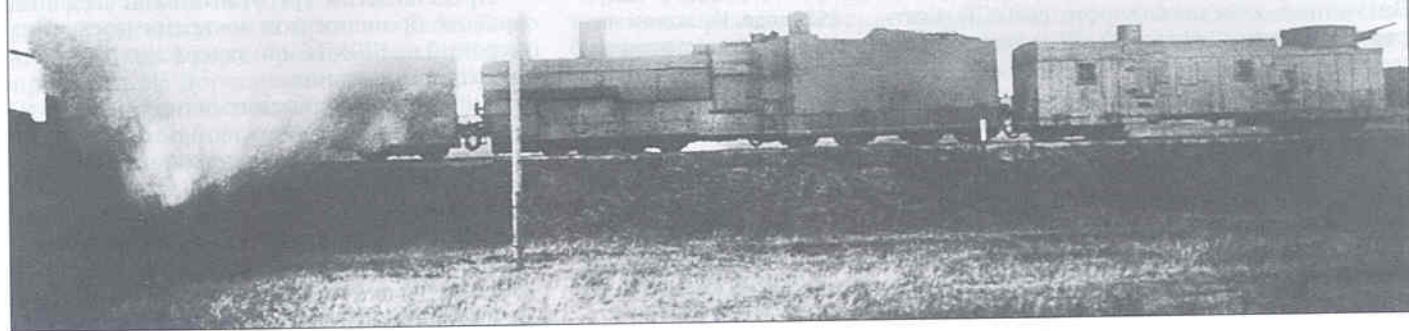
1. Выдающихся боевых действий бепе не было. Бронепоезд как таковой не был использован, а действовал как подвижная батарея со средних и дальних дистанций. От сближения воздерживались.

2. Положительная сторона матчасти: исправный паровоз, электрооборудование и освещение.

3. Отрицательные свойства: бронеплощадки очень тяжелые, отсутствуют командирские башенки, башенные угломеры, орудия не имеют кругового обстрела (поворот 220 градусов) и одно значительно выше другого (на каждой площадке). Отсутствуют отопление, неисправна рупорная связь и стеллажи для снарядов. Пулеметные установки расположены по углам бронеплощадок, в башнях их нет, установки старого образца, расшатаны. Нет баков для воды к пулеметам, площадки имеют деревянную обшивку. Бронепаровоз: командирская рубка очень мала и для работ непригодна, нет модератора (отвода пара под паровоз), нет тормозов на ведущих колесах и кипятильника.

Пожелания: устранить указанное можно путем ремонта, но лучше площадки заменить и в складе № 60 установить, целесообразно ли их ремонтировать. Бронепаровоз возможно отремонтировать в месте стоянки при соответствующем отпуске средств».





ПОЛЬША 1939

В сентябре 1939 года части Красной Армии перешли советско-польскую границу и, почти не встречая сопротивления, заняли территорию Западной Белоруссии и Западной Украины, вскоре включенные в состав СССР. В советской историографии эта кампания известна как «освободительный поход», сейчас многие говорят об оккупации или боевых действиях против Польши. Не вдаваясь в дискуссию, расскажем об использовании в этой операции бронепоездов Красной Армии.

В ходе подготовки ввода войск в Польшу командование Красной Армии сформировало управления двух фронтов – Белорусского и Украинского. Первый имел в своем составе 8-й дивизион бронепоездов, второй – 1-й дивизион бронепоездов. Это были единственные бронепоездные части, участвовавшие в польском походе.

13 сентября 1939 года 8-й дивизион бронепоездов (бепое № 16, 19, 21) под командованием майора Карасика был включен в состав 3-й армии Белорусского фронта. К 17 сентября дивизион был сосредоточен в следующих пунктах:

а) бепое № 16 – станция Дрисса с задачей поддерживать наступление 12 погранотряда на м. Леонполь;

б) бепое № 19 и 21 на станции Фариново с задачей совместно с 5-й стрелковой дивизией перейти границу и захватить станцию Загатье и в дальнейшем сопровождать огнем 190 и 142-й стрелковые полки.

В 5.25 17 сентября 1939 года десант с бронедрезины под командой командира дивизиона перешел советско-польскую границу и захватил станцию Загатье, где были арестованы комендант полиции и полицейские. В 5.35 вперед двинулась пехота 5-й стрелковой дивизии. Польские солдаты пытались оказать сопротивление, которое было подавлено огнем подошедших на станцию бронепоездов № 19 и 21. Дальнейшее продвижение остановилось из-за начинавшейся за Загатьем узкой западно-европейской колеи (1435 мм). Только 19 сентября после перешивки пути бронепоезда продвинулись на следующую станцию Кругловщина с задачей охраны железной дороги. 11 октября 1939 года 8-й дивизион вывели в резерв командующего Белорусским фронтом и к 17 октября сосредоточили в Полоцке.

1-й дивизион бронепоездов (бепое № 15, 17 и 31) под командованием майора Голенкина

13 сентября 1939 года вошел в состав 15-го стрелкового корпуса 5-й армии и сосредоточился на станции Белокоровичи. В 10.00 17 сентября части 15-го стрелкового корпуса перешли границу и начали наступление на станцию Сарны. Из-за неисправности моста и разобранного пути бронепоезда не могли двигаться вперед. Для разведки была выслана бронемашинка БА-20жд, которая в районе станции Сарны обнаружила брошенный польский бронепоезд. 29 сентября трофей привели в расположение дивизиона, где для него сформировали команду. Командиром польского бронепоезда назначили старшего лейтенанта Турганова.

16 октября 1-й дивизион вернулся на зимние квартиры в Киев, а трофейный бронепоезд остался в распоряжении 5-й армии.

ВОЙНА С ФИНЛЯДИЕЙ

В ходе начавшейся 30 ноября 1939 года советско-финляндской войны на фронт были направлены 1 и 8-й дивизионы бронепоездов и бронепоезда № 45 4-го дивизиона.

1-й дивизион (бепое № 17 и 31) прибыл на станцию Гатчина 5 февраля 1940 года, где находился до 30 апреля, а затем убыл в Киев. В боевых действиях дивизион не участвовал.

8-й дивизион под командованием майора Карасика в составе двух бепое – легкого № 16 (командир старший лейтенант Хлюпин) и тяжелого № 21 (командир капитан Тюльков) – прибыл на северо-Западный фронт 12 января 1940 года. 25 января дивизион поступил в распоряжение командира 19-го стрелкового корпуса 7-й армии.

С 6 февраля бронепоезда регулярно выдвигались для артиллерийских обстрелов финских позиций в районе станции Перк-Ярви. После прорыва главной полосы обороны «линии Маннергейма» и восстановления железной дороги на участке Лейпясуо – Кямаря, дивизион до 2 марта огнем поддерживал наступление пехоты 123-й стрелковой дивизии.

В ходе боев за Выборг 6 – 12 марта артиллерия бронепоездов прикрывала части 27-го стрелкового полка, подавляя огневые точки противника в районах Ояла и Кисеиля. Всего с 6 февраля по 13 марта 1940 бронепоезда израсходовали 1677 штук 107 мм и 5252 76-мм снарядов.

70. Тяжелый бронепоезд № 67 во время боя у разъезда 76. Сентябрь 1929 года. На обороте оригинала фото надпись: «Бронепоезд был выдвинут вперед, но после обстрела тяжелой батареей стал отходить». Бепое имеет тяжелые бронеплощадки, переделанные из однобашенных севастопольских в 20-е годы (АСКМ).

Кроме того, в ходе войны в составе Действующей Армии имелся легкий бронепоезд № 45 (командир старший лейтенант Логвинович) из состава 4-го дивизиона (после войны передано в 8-й дивизион). Этот бепо прибыл в январе 1940 года в Кандалякшу и до конца боевых действий обеспечивал «безопасность и бесперебойность движения по Муромской железной дороге».

1940 ГОД

Бронепоезда участвовали и в операциях, которые проводила Красная Армия летом 1940 года – это ввод войск в Прибалтику и присоединение к СССР Бессарабии и Северной Буковины. Правда боевых действий здесь не велось, но использование бронепоездов в этих кампаниях представляет интерес, так как этот момент не освещался в печати.

4-й дивизион бронепоездов (командир майор Бончев) участвовал во вводе частей Красной Армии в Прибалтику летом 1940 года. К началу июня дивизион сосредоточился на станции Бигосово.

17 июня 1940 года первым перешел латышскую границу бепо № 45, за ним № 44 и 46. Через 30 минут дивизион подошел к станции Индра. Вплоть 7 августа бронепоезда находились в Латвии, охраняя железную дорогу на участке Крупуплис – Плявнис, а затем вернулись в Брянск.

В июне 1940 года 1-й дивизион бронепоездов в составе бепо № 15 и 31 прибыл в Тирасполь с задачей: с началом перехода границы с Румынией поддержать 51-ю стрелковую дивизию Красной Армии, форсировать Днестр и занять Бендеры. Не встречая сопротивления бронепоезда в 1.00 29 июня 1940 года вошли на станцию Бендеры и взяли ее под охрану. 9 июля 1-й дивизион убыл в Киев.

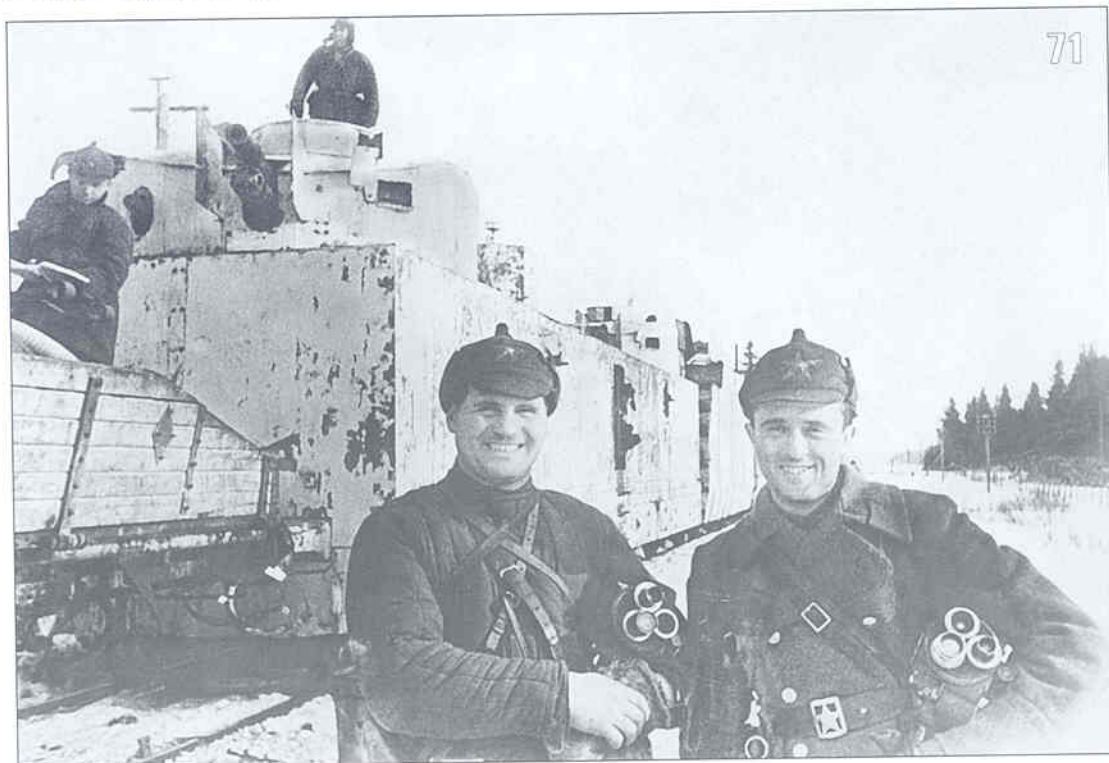
71. Фронтовые кинооператоры у легкого бепо № 16 из состава 8-го дивизиона бронепоездов. Северо-Западный фронт, район Выборга, март 1940 года. Бронепоезд оснащен бронеплощадками ПЛ-35 с бортовыми пулеметными установками «Верлюз» и имеет белый зимний камуфляж (АСКМ).

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ

Использование бронепоездов в годы Великой Отечественной войны – тема, требующая большого объема. А так как в данной работе рассматриваются бронепоезда Красной Армии постройки 30-х годов, то мы будем рассказывать только об их применении в годы войны. Далее приводится информация о боевом пути дивизионов, вооруженных бронепоездами довоенной постройки, а также о нескольких отдельных бронепоездах. Судьба каждого бронепоезда не будет рассматриваться, так как это требует большого объема материала.

1-й дивизион бронепоездов. К началу войны находился в Киеве в составе легких бепо № 15 (командир старший лейтенант Симберг Т.Б.), 17 и тяжелого № 31 (командир капитан Волгин). Командиром дивизиона был майор Макаев. 22 июня 1941 года начал формироваться по штатам военного времени. 23 июня легкие бронепоезда № 15 и 17 убыли по маршруту Шепетовка – Ковель, на следующий день прибыв на станцию Мацьев в распоряжение 45-й стрелковой дивизии 15-го стрелкового корпуса. На следующий день бронепоезда в течении двух часов вели бой, поддерживая огнем свою пехоту. Пользуясь этим наши части перешли в контратаку. Не выдержав натиска пехоты и обстрела бронепоездов немцы отошли на юг, что дало возможность планомерно отвести части 45 и 62-й стрелковых дивизий. Огнем бепо было уничтожено до 700 человек, 2 орудия, 1 автомашину.

26 июня бепо № 15 и 17 прикрывали выход из боя и отход своих частей, последними оставили станцию Мацьев и в 20.00 прибыли в Ковель. Затем до 1 июля бронепоезда вели бои на участках Мацьев – Ковель – Костополь – Александрия, поддерживая 45, 62 и 15-ю стрелковые дивизии. В одном из артна-



летов огнем бепо было уничтожено до 40 мотоциклистов и 1 танк.

26 июня 1941 года тяжелый бронепоезд № 31 прибыл в город Острог, получив задачу поддерживать атаку пехоты и охранять мосты через реку Горынь. В 16.00 бронепоезд провел огневой налет, уничтожив до 150 солдат, подбив 2 танка и 5 бронемашин. 30 июня в том же районе бепо разбил 5 немецких танков и подавил две артиллерийские батареи. На следующий день у Славута бронепоезд № 31 подбил еще 3 броневедомости и 2 танка противника. Однако уже через день железнодорожное полотно в тылу действий бепо № 31 было разбито. Попытки восстановить его не увенчались успехом, и 5 июля 1941 года тяжелый бронепоезд № 31 был оставлен командой, которая отошла на станцию Казатин.

Бронепоезда № 15 и 17 вели бои под Новоград-Волынским и Курное, при этом действуя без поддержки своей пехоты. 8 июля 1941 года у Мартыновки бепо № 17 попал под артиллерийский обстрел, в результате чего был разбит железнодорожный путь и одна бронеплощадка сошла с рельс. Команда пыталась восстановить полотно, но безуспешно. Работу ремонтной бригады прикрывала артиллерия бронепоезда, которая вела огонь до последнего снаряда. После этого команда оставила неподвижный состав и отошла. В ходе этого боя было уничтожено 8 танков и до 200 солдат и офицеров противника. Свои потери составили: 2 убитых, 2 раненых и 17 пропавших без вести. 11 июля команды бронепоездов № 17 и 31 убыли в Киев для формирования.

Бронепоезд № 15 с 13 по 31 июля вел бои в районе Коростень, Новоград-Волынский, Житомир, Малин, поддерживая части 19-го механизированного и 45-го стрелкового кор-

пусов. За это время огнем бепо было уничтожено до 500 солдат и офицеров, 4 танка, 8 противотанковых орудий, 6 пулеметов, 18 автомашин. Бронепоезд получил большое количество попаданий пуль и осколков и 12 сквозных снарядных пробоин, и 2 августа убыл на ремонт в Чернигов. После ремонта с 8 по 20 августа поддерживал пехоту 195 и 131-й стрелковых дивизий у станции Бехи.

10 сентября 1941 года бронепоезд № 15 попал под сильную бомбежку, в результате которой получил значительные повреждения. После этого матчасть отправили на ремонт в Харьков, а команду в Москву на переформирование.

Осенью 1941 года 1-й дивизион получил новые бронепоезда, с которыми прошел всю войну.

Что касается матчасти бронепоезда № 15, то его из Харькова направили в Москву. Здесь он прошел ремонт, получил новое вооружение (3 76,2-мм полевые пушки образца 1902/30 года и 1 76,2-мм полевую пушку образца 1902 года). Кроме того, командирская рубка и будка машиниста были усилены дополнительными листами брони с цементной прослойкой. 21 октября 1941 года бепо был передан 21-му дивизиону бронепоездов, где получил № 2 (с 25 апреля 1943 года – № 695). В составе дивизиона бронепоезд действовал под Москвой в 1941 году, на Западном фронте в 1942 – 1943-м, 1-м Украинском под Злочевым, Красне, Львовом, Перемышлем, Равой-Русской, где закончил боевые действия в августе 1944 года.

2-й дивизион бронепоездов. К 22 июня 1941 года находился на станции Куйбышевская Восточно-Амурской железной дороги в составе легких бепо № 18, 20 и тяжелого бепо № 33. Подчинялся командованию 2-й Краснознаменной армии Дальневосточного фронта.

72. Старший лейтенант, командир одного из легких бепо 1-го дивизиона бронепоездов, ведет наблюдение за противником. Июль 1941 года. Бронепоезд имеет на вооружении бронеплощадки ПЛ-37. Обратите внимание на форму пулестойких болтов для крепления брони (АСКМ).



Согласно приказа по войскам ДВФ № 0087 от 23 мая 1942 года дивизион перешел на новый штат в составе двух бронепоездов, поэтому бепо № 18 из состава дивизиона был изъят и передан в другую часть. В августе 1945 года 2-й дивизион участвовал в боевых действиях против Квантунской армии, обстреливая позиции японских войск на той стороне границы.

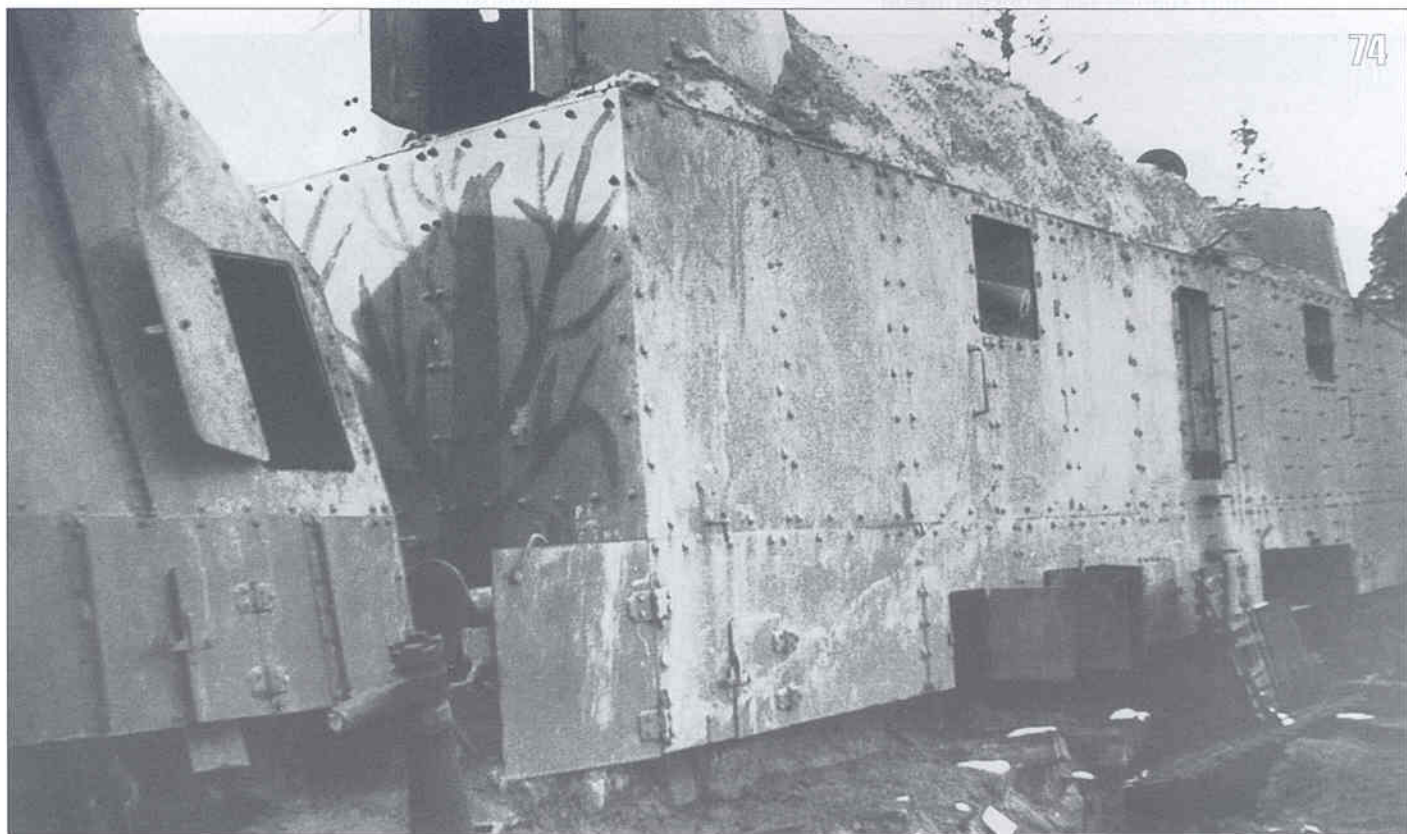
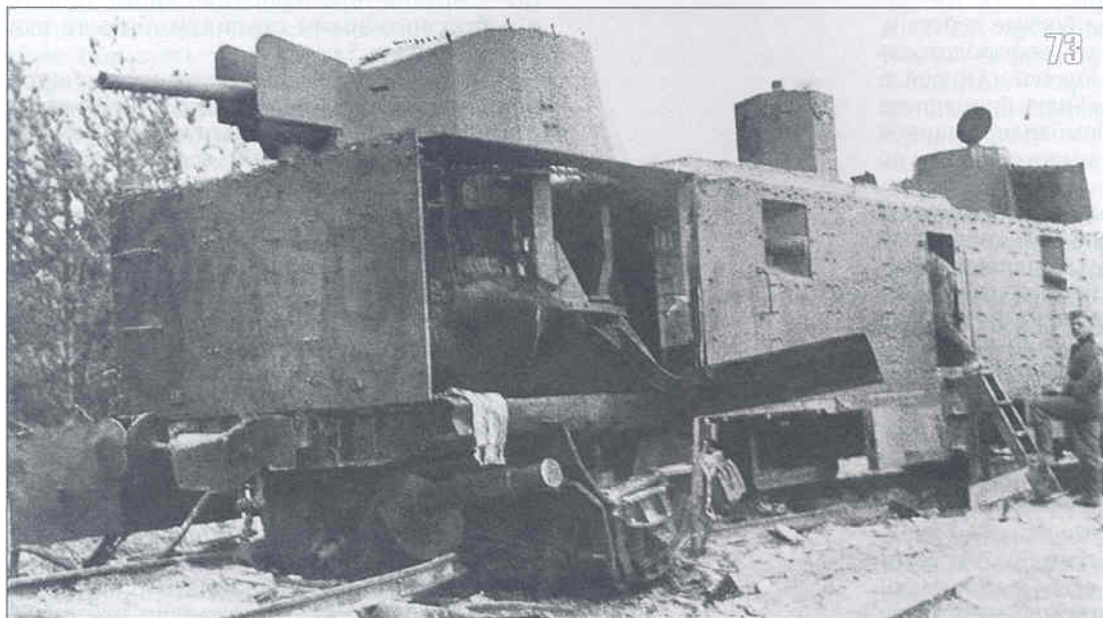
3-й дивизион бронепоездов. К 22 июня 1941 года находился в городе Ворошилов Приморского края в составе легких бепо № 41, 42 и тяжелого бепо № 43. Подчинялся командованию 1-й Краснознаменной армии Дальневосточного фронта.

Согласно приказа по войскам ДВФ № 0087 от 23 мая 1942 года дивизион перешел на новый штат в составе двух бронепоездов, поэтому бепо № 42 был передан в другую часть. 9 – 11 августа 1945 года дивизион огнем поддерживал наступление частей 25-й армии.

4-й дивизион бронепоездов. К июню 1941 года находился в Брянске, готовясь к переброске в состав Прибалтийского Особого военного округа. Командир майор Бончев, состав – легкие бепо № 40, 44 (командир старший лейтенант С.Л. Ключев), тяжелый № 46 (командир капитан Немазанников). С началом войны на базе дивизиона был развернут 1-й запасной полк бронепоездов и командир дивизиона

73. Легкий бепо № 17 1-го дивизиона бронепоездов (с бронеплощадками ПЛ-37), уничтоженный немецкой артиллерией. Июль 1941 года. Хорошо видна конструкция башни через сорванный лист брони (АСКМ).

74. Легкий бепо № 44 4-го дивизиона бронепоездов, уничтоженный немецкой авиацией. Август 1941 года. На бортах бронеплощадки и тендера паровоза различим камуфляж в виде силуэтов деревьев (АСКМ).



стал командиром полка. Поэтому бронепоезда дивизиона, хотя и входили в его состав, действовали фактически как отдельные.

Бепе № 40 с 13 июля 1941 года действовал под Рославлем. 4 августа была разбита железная дорога и бепе оказался отрезанным на участке Липовская – Рославль. Попытка команды бронепоезда № 49 12-го дивизиона помочь отремонтировать полотно оказалась безрезультатной. В это время появившаяся немецкая авиация начала бомбить оба бронепоезда, причем бепе № 40 атаковали 11 самолетов. В результате налета бронепоезд был поврежден, путь окончательно испорчен. По приказу майора Бончева бепе № 40 был оставлен у станции Пригорье.

Бронепоезд № 44 начал боевые действия в начале июля 1941 года под Славгородом, затем воевал под Кричевым, Унечей и Оршей. 6 августа 1941 года у станции Унеча бронепоезд попал под удар немецких бомбардировщиков и был разбит. Оставшуюся команду вывели на преформирование.

Бронепоезд № 46 начал боевые действия под Рославлем в начале июля 1941 года. 10 августа включен в состав 12-го дивизиона бронепоездов. До 16 августа бепе поддерживал огнем части 45-го стрелкового корпуса и 155-й стрелковой дивизии у станций Журбино, Сураж, Унеча. 17 августа был выведен из состава дивизиона и передан в другую часть.

Кроме вышеуказанных, в августе 1941 года в составе 13-й армии действовали бронепоезда учебного дивизиона запасного полка бронепоездов. Судя по документам, они имели номера № 1, 2 (в документе тяжелый учебный, командир капитан Королев), 3 и были сильно изношены (скорее всего имели на вооружении бронеплощадки типа военсклада № 60 1930 – 1931 годов). Так, в оперативной

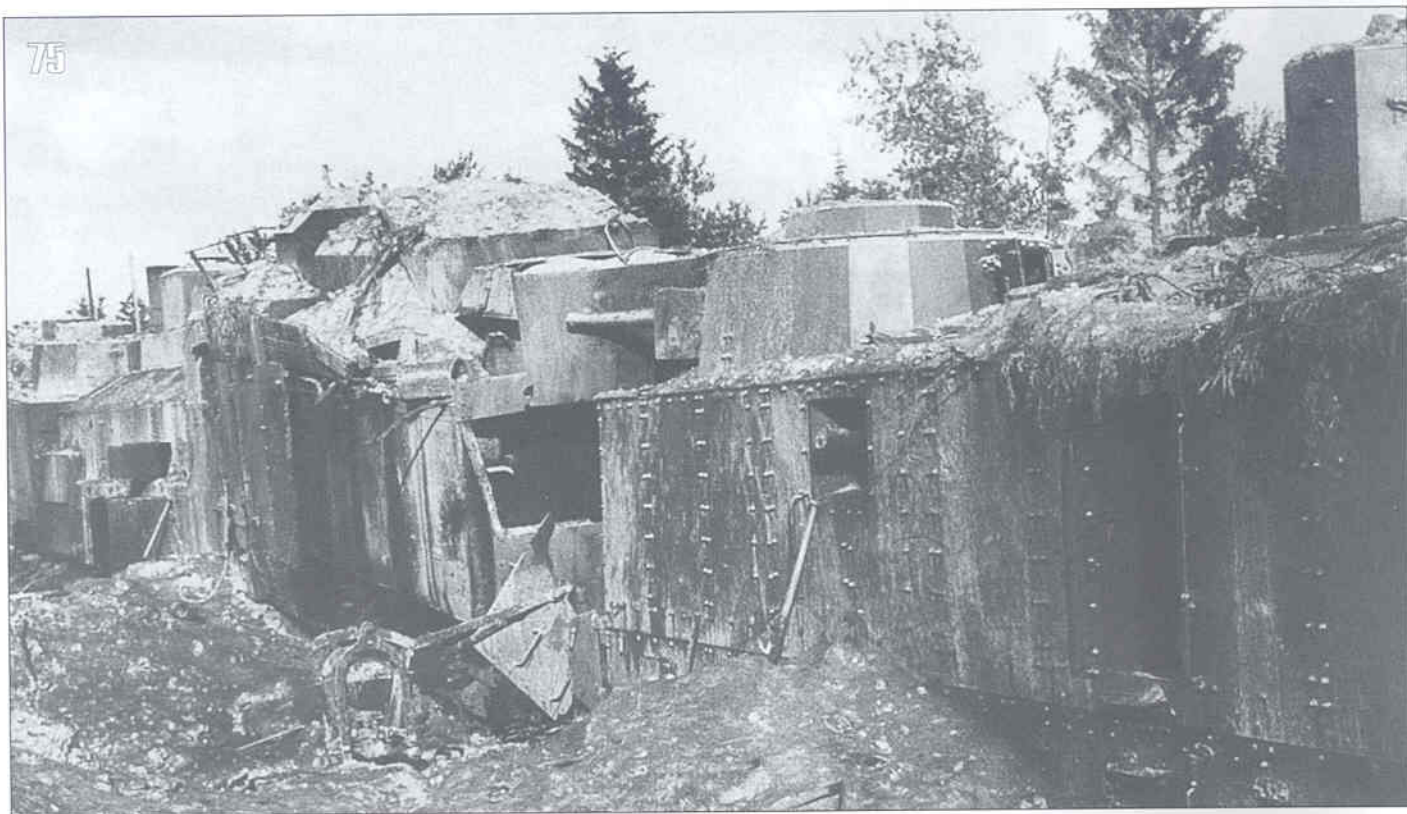
75, 76. Легкий бепе № 44 4-го дивизиона бронепоездов, уничтоженный немецкой авиацией. Август 1941 года (АСКМ).

сводке 1-го запасного полка бронепоездов за 22 августа 1941 года говорилось:

«Два бронепоезда – один с легкой, с легкой и тяжелой бронемашинами, второй тяжелый, оба без приборов разведки, контрольных платформ, железнодорожного имущества и баз отправлены с места расположения: первый в 11.00, второй в 11.45. Как на первом, так и на втором личный состав не сколочен, так как стрельбы не произведены. Третий бронепоезд в течении ночи с 21 на 22 августа вел бой на перегоне Красный Рог – Почеп, подбито 2 танкетки. У бронепоезда вышли из строя еще два орудия. Сейчас находится на станции Красный Рог, требует ремонта, небоеспособны 3 орудия. Бронепоездов, кроме одного с небоеспособными орудиями, больше нет. Потери: 1 убит, 5 ранено».

Сведений о судьбе этих бронепоездов автор пока не обнаружил, но скорее всего их вывели в резерв, а затем перебросили в Тамбов вместе с 1-м запасным полком. Во всяком случае согласно приказа командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии Федоренко 1-й запасной полк бронепоездов должен был отправиться из Брянска в Тамбов не позднее 25 августа 1941 года. Кроме того, по донесению командира бронепоезда № 1 младшего лейтенанта Билупова 23 августа его бепе вывели в резерв Брянского фронта, а 31-го он уже находился в Брянске.

6-й дивизион бронепоездов. «Скрытого» формирования, развернут на базе 1-го запасного полка бронепоездов в Брянске с 22 по 27 июня 1941 года, личный состав на 98% был призван из запаса. Состав: легкие бронепоезда № 50 (командир лейтенант Заболоцкий) и № 51 (командир старший лейтенант Анянцев), тяжелый № 52 (командир лейтенант Колокольцев).



27 июня дивизион (командир майор Лобынцев) убыл в Гомель и был включен в состав 21-й армии. С 29 июня по 7 июля действовал на участках Гомель – Калининвичи – Старушки и Рабкор – Бобруйск.

Бронепоезд № 50 поддерживал наступление а затем и отход 63-го стрелкового корпуса комкора Петровского. 4 июля бепо попал под сильный артобстрел и подвергся атаке танков. Ответным огнем бронепоезд заставил замолчать немецкую артиллерию и подбил 18 танков, заставив оставшиеся отойти.

6 июля, прикрывая отход 117-й стрелковой дивизии от Бобруйска, уничтожил до 1000 солдат противника. После перехода Днепра железнодорожный путь за мостом оказался взорван, и поезд оказался отрезанным. Пользуясь этим немцы стали расстреливать его из орудий, повредив паровоз и одну бронеплощадку. Огнем второй было уничтожено 2 орудия и повреждено 3 танка. Экипаж вел огонь до тех пор, пока не стали рваться снаряды на второй горячей площадке. Остатки команды отошли вместе с частями 117-й стрелковой дивизии, командир которой объявил экипажу бепо благодарность за помощь в боях.

Бронепоезда № 51 и 52 в это время действовали в районе Радмировичи практически без пехотной поддержки сдерживая немецкие войска. В период с 29 июня по 17 июля они, по неполным данным, уничтожили до 700 человек, 10 танков, 9 танкеток, 2 бронемашин, 72 мотоцикла и 50 автомобилей, а зенитный расчет Климова и Михалевского сбил два самолета.

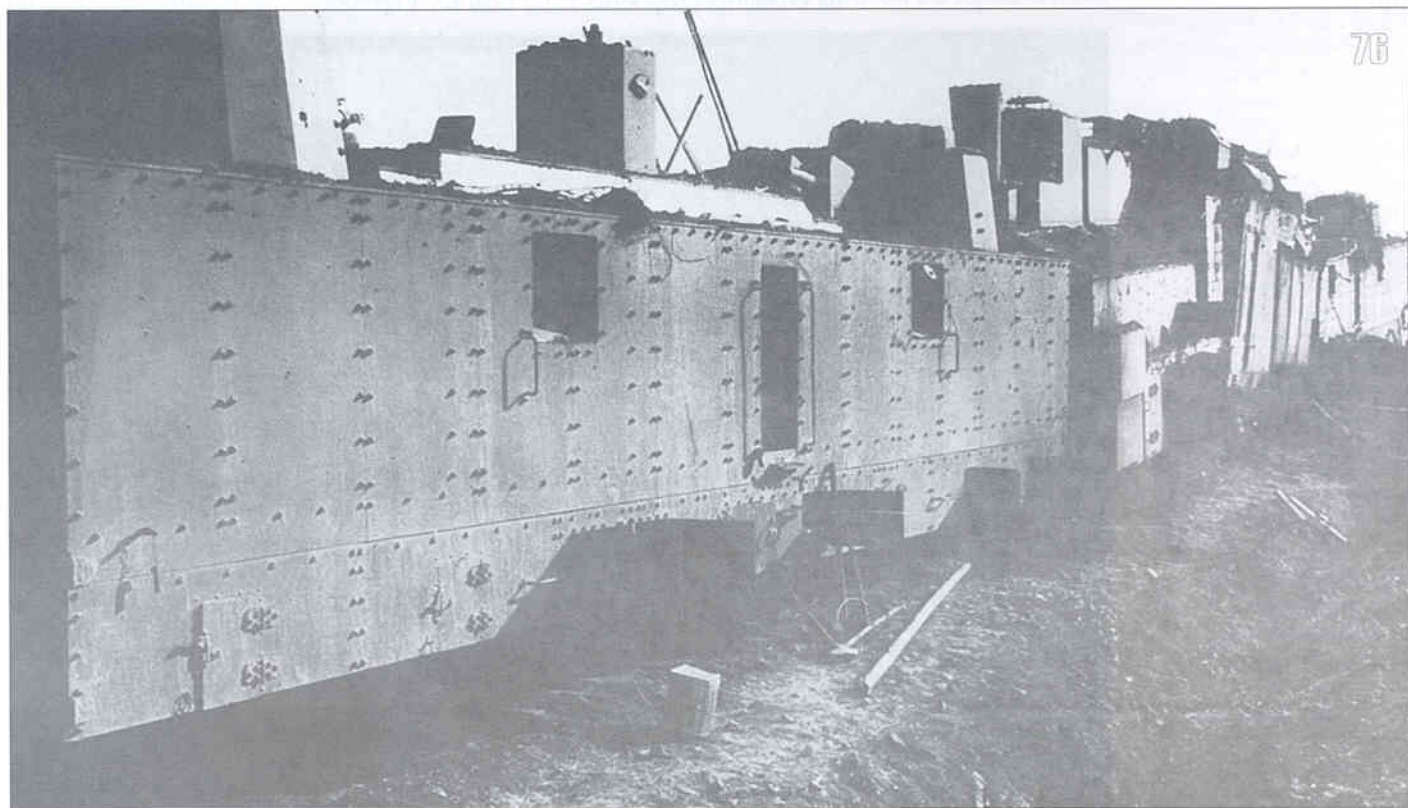
21 июля дивизион передали в состав 3-й армии, а бепо № 50 получил новую матчасть. Здесь бронепоезда действовали совместно с 75-й стрелковой дивизией и 18-м погранотрядом.

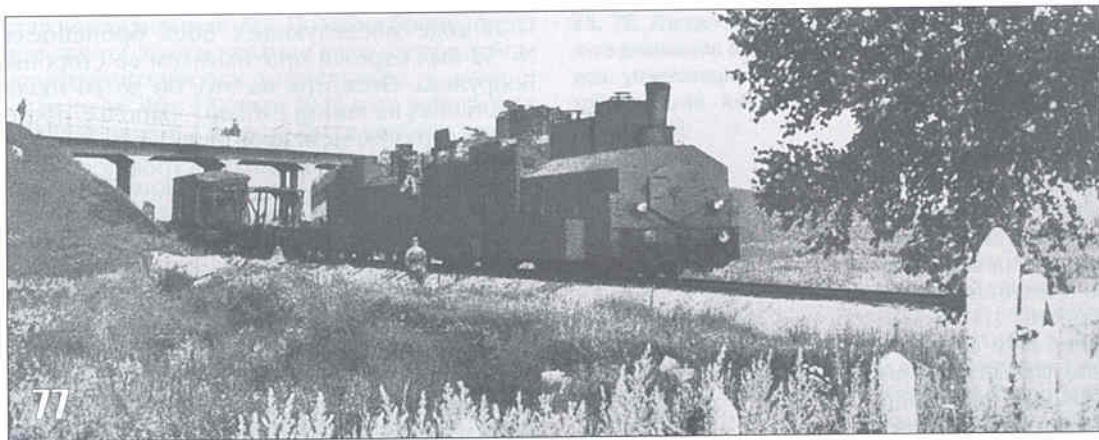
В ходе последующих боев бронепоезд № 52 был отрезан противником со стороны Бобруйска. Несмотря на это, он до 30 июля действовал на линии Рабкор – Заполье, после чего был разбит немецкой авиацией. Но через некоторое время команда построила своими средствами блиндированный поезд, который вошел в состав дивизиона под тем же № 52.

В это время бронепоезда № 50, 51 поддерживали наши части в районе Коржевка – Концевичи, до 6 августа уничтожив до 1200 человек, 13 орудий, 3 танкетки и штаб пехотного полка, где были захвачены документы и знамя.

Вплоть до конца августа дивизион активными действиями оказывал большую помощь частям 45 и 47-й кавалерийской дивизии и 66-го стрелкового корпуса на участках Птичь – Коржевка, Холодничи – Остаповичи, Холодничи – Горочицы. 18 августа в районе Остаповичи авиация противника вывела из строя бепо № 50, команде удалось вывести только одну бронеплощадку. 21 августа ее с командой бронепоезда отправили в Коноп для изготовления недостающей матчасти.

3 – 5 сентября бронепоезда № 51 и 52 поддерживали части 217-й стрелковой дивизии в районе Низовка – Мена. На следующий день в 15.00 в результате налета 32 немецких самолетов путь впереди и позади бронепоездов был разбит. Командир дивизиона попытался отремонтировать путь и оттянуть составы назад, но командир 217-й дивизии этого не разрешил и потребовал продолжать вести огонь. В 19.00 авиация вновь совершила налет на бронепоезда, одновременно по обеим сторонам железной дороги показалось до 20 немецких танков. Пытаясь прорваться к своим, паровоз, бронеплощадка и контрольные платформы бепо № 51 сошли с рельс и наклонились. Бепо № 52 в это время вел бой, маневрируя на участке





в 600 – 700 м. Попытка связаться с 217-й стрелковой дивизией не увенчалась успехом, в результате огня танков обе бронеплощадки и паровоз бронепоезда № 51 были разбиты, № 52 также получил несколько прямых попаданий. В 21.00 команды бронепоездов отдельными группами стали отходить на станцию Дочь.

В первые месяцы войны о действиях 6-го дивизиона бронепоездов писали газеты «Правда», «Красная Звезда», Западного фронта, 21 и 3-й армий. Военный совет 3-й армии представил дивизион к ордену Боевого Красного Знамени, правда награждение не утвердили.

Получив новую матчасть в октябре 1941 года 6-й дивизион бронепоездов прошел всю войну.

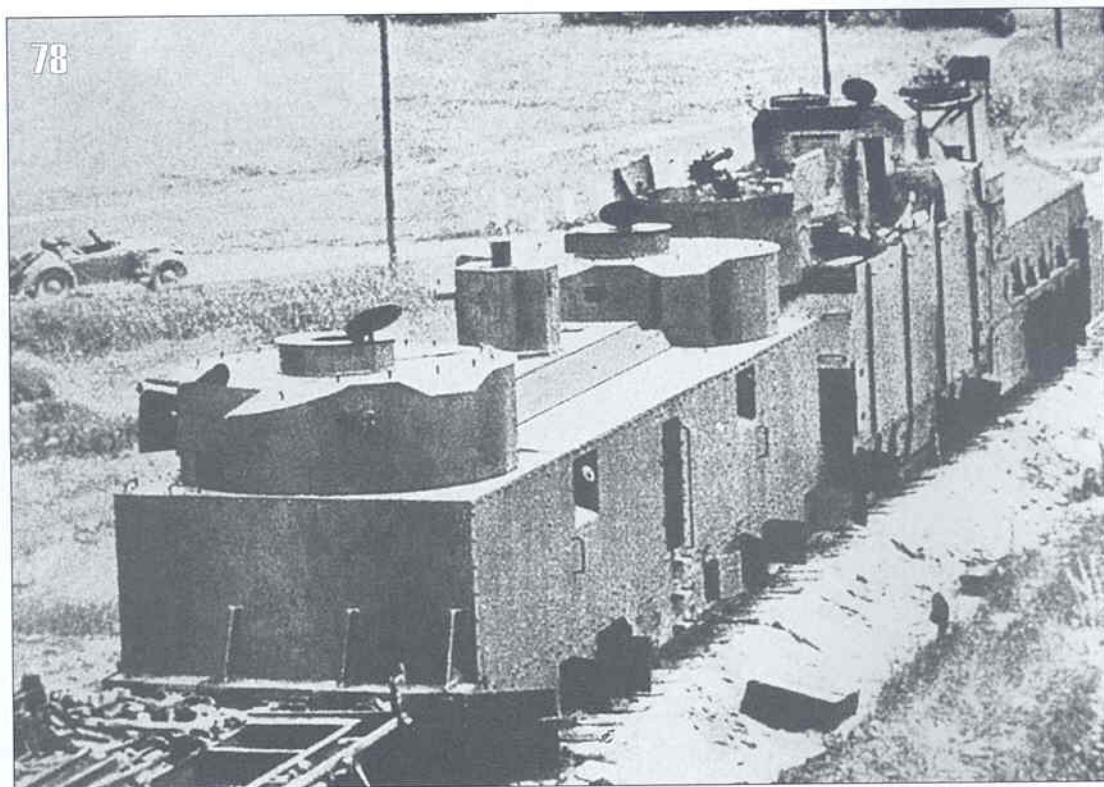
7-й дивизион бронепоездов. К июню 1941 года находился на станции Тбилиси в составе легких бепо № 27, 29, тяжелого бепо № 22. Кроме того, имел в своем составе матчасть для формирования кадров второй очереди легких бепо № 53, 54, 55 и тяжелого № 56. Командиром дивизиона был подполковник В.П. Жамкин.

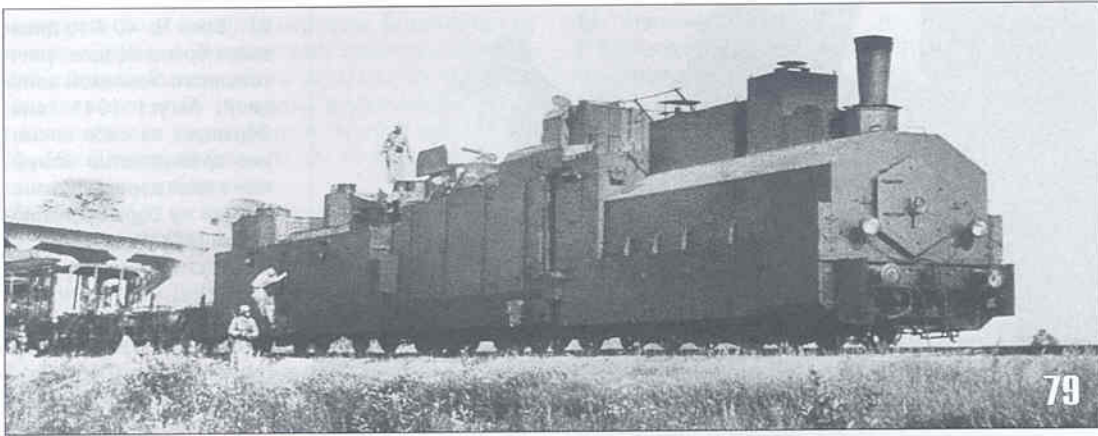
23 июня 1941 года, согласно мобилизационного плана выделил из своего состава четыре отдельных бепо № 53, 54, 55 и 56, которые выбыли из подчинения дивизиона и стали действовать самостоятельно. 24 июня, пополнив личный состав за счет призванных из запаса, дивизион убыл для охраны Черноморского побережья. Бронепоезда вошли в состав 46-й армии и до 10 октября 1941 года патрулировали железную дорогу на участке Сухуми – Поти – Батуми.

10 октября на основании приказа Генерального Штаба Красной Армии дивизион был передан в состав 56-й армии Южного фронта. 16 октября бронепоезда прибыли в Ростов, где получили задачу поддержать 31-ю стрелковую дивизию в районе Таганрога. Новым местом дислокации стала станция Бессереновка.

17 октября в 8.30 у станции появилось 4 немецких танка, на отражение которых вышел бепо № 27. Но когда бронепоезд готовился открыть огонь, появилось еще 22 танка. Курсируя на больших скоростях бепо подбил 4 вражес-

77, 78, 79, 80. Легкий бепо № 50 (второго формирования) 6-го дивизиона бронепоездов (с бронеплощадкой ПЛ-35 и паровозом ПР-35), уничтоженный в бою с немецкими танками. Август 1941 года. На фото 80 хорошо видна конструкция башни ПВО на тендере паровоза со спаренной установкой пулеметов Максима и крыша бронеплощадки. ПЛ-35 выпуска 1936 – 1938 годов с шаровыми пулеметными установками в бортах, ПР-35 изготовления после 1935 года с радиостанцией 71-ТК (АСКМ).





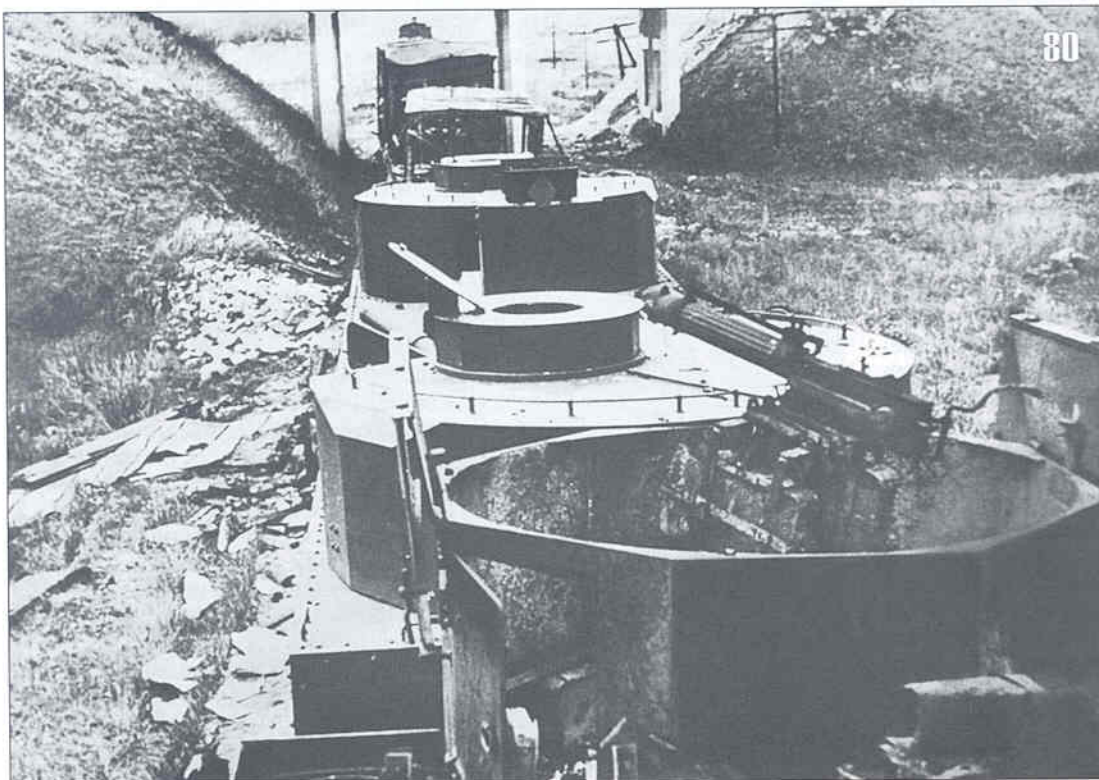
ких машины, но и сам получил пробоину в тормозной системе паровоза, из-за чего произошло самоторможение. Огнем с места бронепоезд уничтожил еще 4 танка, но ответным огнем 3 орудия были разбиты, а 4-е повреждено. Командир принял решение вывести команду из вагонов и укрыть во рву рядом с железной дорогой до подхода бепо № 22. Однако расчет второго орудия – сержант Рудак и красноармеец Анищенко – остались в башне, починили пушку и открыли огонь по приблизившимся немецким танкам, подбив 8 машин. Остальные отошли, но через 15 минут показалась пехота противника, которая также была отогнана орудием бронепоезда. Однако ответным артогнем последнее орудие бепо было разбито, и его доблестный расчет покинул бронеплощадку.

К этому моменту подошел тяжелый бронепоезд № 22, который попытался вытянуть бепо № 27. Но из-за разного типа сцепных устройств (у № 27 автосцепка, у № 22 ручная усиленная) сделать этого не удалось. Вскоре железная дорога между бронепоездами была разбита артиллерией, и № 22 пришлось отойти.

Узнав, что части Красной Армии отходят по берегу Таганрогского залива, командир дивизиона решил поддержать их огнем. В результате огневого налета бронепоезд № 22 уничтожил 3 немецких танка, а № 29 до 80 человек пехоты. Продвижение противника было приостановлено, наши части без помех отошли на новые позиции. Всего за день боя 17 октября 7-й дивизион уничтожил 19 танков и до 180 человек пехоты, вывел из окружения 14 брошенных орудий. Свои потери составили матчасть бепо № 27, 7 человек убитыми и 7 ранеными.

С 18 по 21 октября 1941 года дивизион занимал оборону в районе Синявской, а 21 октября, в связи с прорывом фронта армии на правом фланге, был переброшен на станцию Хопры. Здесь бепо № 22 и 29 огнем с открытых позиций поддерживали 1171 стрелковый полк 343-й стрелковой дивизии вплоть до 19 ноября.

4 ноября немцы решили уничтожить бронепоезда тараном, пустив на них паровоз с прицепленной площадкой со взрывчаткой.





81. Бепе № 40 4-го дивизиона бронепоездов, уничтоженного немецкой авиацией. Август 1941 года. Обращает на себя внимание оригинальный камуфляж в виде деревьев, нанесенный на борт бронеплощадки (АСКМ).

В 23.15 таран на большой скорости проскочил Хопры, захватив стоявшую на путях бронемашину (экипаж успел выскочить) и взрывом повредил оба пути. К 8.00 5 ноября их удалось отремонтировать силами команд и прибывшего ремонтного поезда.

9 ноября в 14.00 5 самолетов Ю-87 атаковали бронепоезд № 22. В результате прямого попадания бомбы в одну из бронеплощадок она была полностью выведена из строя и поврежден железнодорожный путь. Через два часа эти же самолеты провели налет на бепе № 29, который не мог маневрировать из-за разрушенного полотна. Прямым попаданием двух 100-килограммовых бомб одна бронеплощадка была полностью разбита, а на второй повреждено одно из орудий. Потери в результате бомбежек составили 15 человек убитыми и 38 ранеными. В течении двух дней оставшаяся матчасть была отремонтирована в Ростове, и 12 ноября оба бронепоезда вновь выехали на боевые участки, имея только по одной бронеплощадке.

Утром 20 ноября дивизион получил задачу штаба 56-й армии – прикрывать Ростов и Аксайскую переправу, действуя на участке в 24 км.

Тяжелый бепе № 22 до 20.00 вел интенсивный артогонь, сдерживая противника во взаимодействии с полком НКВД в районе Нахичевань – Донская – завод Сельмаш. Связь с другими частями и штабом армии отсутствовала. Командир принял решение отойти в Ростов, а ночью переправиться на другой берег Дона. Но, подойдя к мосту на рельсах обнаружили завал и немецкие танки. Так как бепе находился в мертвом пространстве на насыпи и не мог вести по ним огня, команда сняла пулеметы, подожгла состав и пешком вышла к своим.

Бронепоезд № 29, не найдя своих частей в Аксае, начал выбор огневой позиции но неожиданно был атакован 18 танками. Их первые же выстрелы вывели из строя бронепаровоз и оба орудия. Команда оставила состав и отошла в сторону Батайска. Высланный черный паровоз вытащил бепе на станцию

Ростов – Пристань, но дальше двигаться не мог, так как станция и мост через Дон были заняты немцами. Утром 21 ноября бронепоезд был взорван, а остатки команды отошли на другой берег Дона.

Получив новую матчасть 7-й дивизион бронепоездов впоследствии действовал в составе Южного и Карельского фронта, закончив боевой путь на станции Кандалякша в конце 1944 года.

Что касается бепе № 53, 54, 55, 56, выделенных из состава 7-го дивизиона и ставших отдельными, то один из них № 53 под командованием капитана А.Д. Джахиева, в начале войны перебросили на Западный фронт, в ноябре он действовал на участке Клин – Подсолнечная. В бою 22 ноября 1941 года у Подсолнечной экипаж бепе подбил 4 танка противника, но и сам получил несколько попаданий.

В феврале 1942 года на базе бепе № 53 сформировали 53-й дивизион бронепоездов под командованием майора Джахиева, который 24 апреля 1942 года переименовали в 16-й дивизион бронепоездов (о его боевом пути смотри ниже).

Тяжелый бепе № 56 весной 1942 года вошел в состав 66-го дивизиона бронепоездов, получив № 2. (смотри о боевом пути 66-го дивизиона).

8-й дивизион бронепоездов. К июню 1941 года находился в Туапсе в составе легких бепе № 16, 45 и тяжелого № 21. Командир дивизиона подполковник Суханов. 22 июня 1941 года дивизион перешел на штаты военного времени и вышел на охрану участка Туапсе – Адлер. В июле бронепоезд № 16 под командованием капитана Коржевского убыл на Юго-Западный фронт, где впоследствии послужил основой для формирования 37-го дивизиона бронепоездов.

9 сентября 1941 года 8-й дивизион в составе только одного бепе № 45 (командир младший лейтенант Алекин) прибыл на Южный фронт в район станций Марцево – Кошлыно. Здесь в состав дивизиона вошли легкие бро-

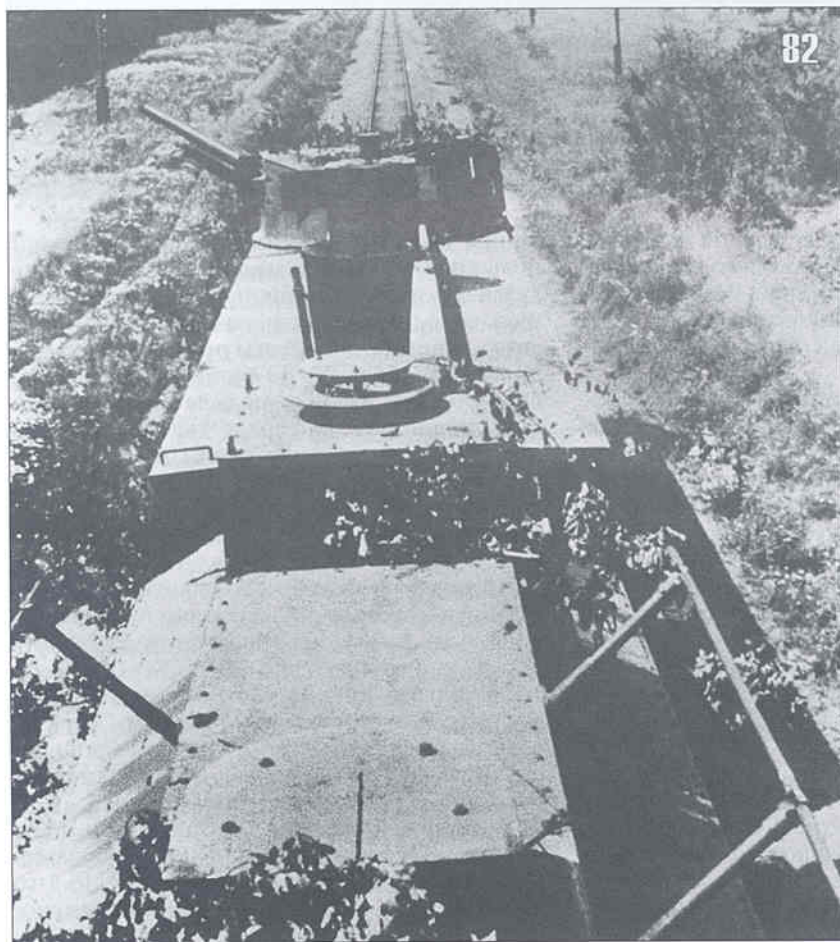
непоезда № 14 (сформирован Военным Советом СКВО и Ростовским облисполкомом для защиты Ростова, что за матчасть – автору неизвестно) и 59-го полка войск НКВД охраны железных дорог (в документах именуется № 59). Тяжелый бепе № 21 остался в Адлере для охраны побережья.

14 октября немецкая авиация разбила бепе № 14, а 22-го были окружены бепе № 45 и 59, прикрывавшие отход наших частей на участке Марцево – Бесергеновка. Несмотря на это, бронепоезда продолжали вести огонь, пока артиллерия противника не подожгла нефтяной бак бронепаровоза и разбила 2 орудия бепе № 45 и уничтожила бепе № 59. Команды оставили составы и отошли к Таганрогу.

Тяжелый бронепоезд № 21 был отозван из Адлера, и с 23 ноября 1941 года вместе с 7-м дивизионом вел бои на участке Батайск – Ростов, после чего был выведен в резерв.

4 апреля 1942 года 8-й дивизион бронепоездов в составе бепе № 1 (вновь построенный) и № 2 (бывший тяжелый № 21, командир лейтенант Чистик) вошел в состав 51-й армии и стал действовать на участке Батайск – Зимовники. 29 июля 1942 года немецкая авиация вывела из строя бепе № 1, который убыл на ремонт. Бепе № 2, потеряв связь со своими частями и будучи отрезанным от войск 51-й армии, попал под сильный артобстрел и отошел за Маныч. 30 июля бронепоезд придал 14-му танковому корпусу генерал-майора Радкевича. 1 августа, отразив атаку немецких танков и подбив несколько из них, бепе № 2 подвергся атаке самолетов. В результате пря-

82. Тяжелый бронепоезд с бронеплощадками типа военсклада № 60 выпуска 1931 – 1932 годов, разбитый в бою с немецкими войсками. Июль 1941 года. Фото сделано с командирской рубки, хорошо видна крыша бронепаровоза и крепление рамочной антенны радиостанции (АСКМ).



мыми попаданиями бомб были разбиты тендер бронепаровоза, первая бронеплощадка, пробит паровой котел и загорелась вторая бронеплощадка. Команда, потеряв до 50% убитыми и ранеными, отошла в пешем строю.

В последствии, получив новую матчасть, 8-й дивизион бронепоездов действовал в составе Северо-Кавказского, 1-го и 4-го Украинских фронтов, закончив боевой путь 25 марта 1945 года на станции Санок.

9-й дивизион бронепоездов. К июню 1941 года находился на станции Ворошилов Приморского края в составе легких бепе № 23, 24 и тяжелого № 25. Кроме того, при нем находилась матчасть для формирования одного тяжелого бепе второй очереди. Дивизион подчинялся штабу 25-й армии Дальневосточного фронта.

Согласно приказанию по 25-й армии № 0227 от 3 ноября 1941 года из личного состава и матчасти дивизиона сформирована войсковая часть 4731 – отдельный тяжелый бронепоезд (бывший второй очереди), который 24 ноября убыл в состав 35-й армии Дальневосточного фронта.

Согласно приказа по войскам ДВФ № 0087 от 23 мая 1942 года дивизион перешел на новый штат в составе двух бронепоездов, при этом бепе № 24 был передан в состав 1-й Краснознаменной армии. Согласно приказа главного автобронетанкового управления Красной Армии от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 23 – 734, № 25 – 745.

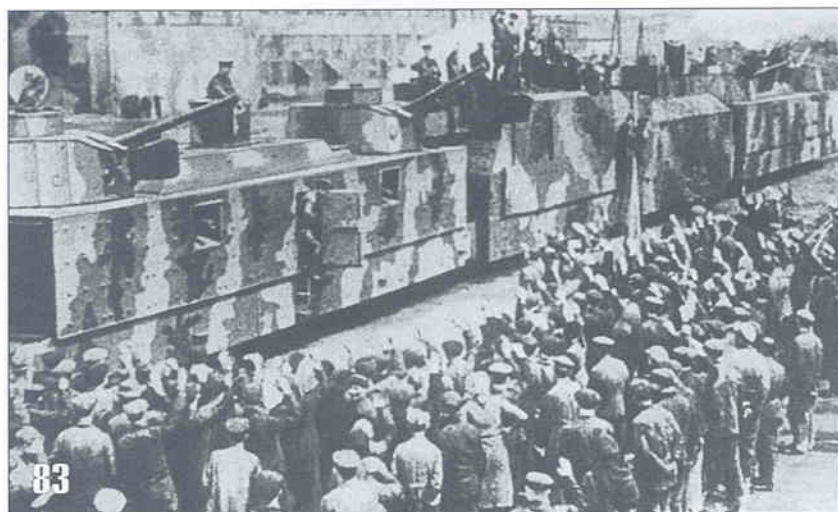
К началу августа 1945 года дивизион находился в подчинении 35-й армии 1-го Дальневосточного фронта. В период с 8 по 13 августа бронепоезда дивизиона со станций Лазо и Губарево вели обстрел японских частей в районе населенных пунктов Хутоу, Юэя и Сямуке. Расформирован дивизион в 1953 году.

12-й дивизион бронепоездов. «Скрытого» формирования, развернут на базе 1-го запасного полка бронепоездов в Брянске с 23 по 27 июня 1941 года, командир майор С.В. Дерюгин. Из 502 человек личного состава только 24 были кадровыми из состава 4-го дивизиона, остальные прибыли из запаса, главным образом это были рабочие и служащие завода «Красный Профинтерн», брянского железнодорожного узла и колхозники Орловской области. В состав дивизиона вошли легкие бронепоезда № 47, 48 (бронеплощадки типа военсклада № 60 или ПЛ-35) и тяжелый № 49 (бронеплощадки ПТ-33), Командирами бепе стали младший лейтенант Белов П.И. (№ 47), старший лейтенант Мещерский М.Н. (№ 48) и лейтенант Крохин А.Н. (№ 49).

29 июня дивизион прибыл в Смоленск, затем бепе № 47 и 48 отправились в Оршу, а № 49 остался для охраны станции «от диверсантов и парашютных групп противника». Через день бронепоезда № 47, 48 находились в Борисове, а № 49 на пути в Могилев.

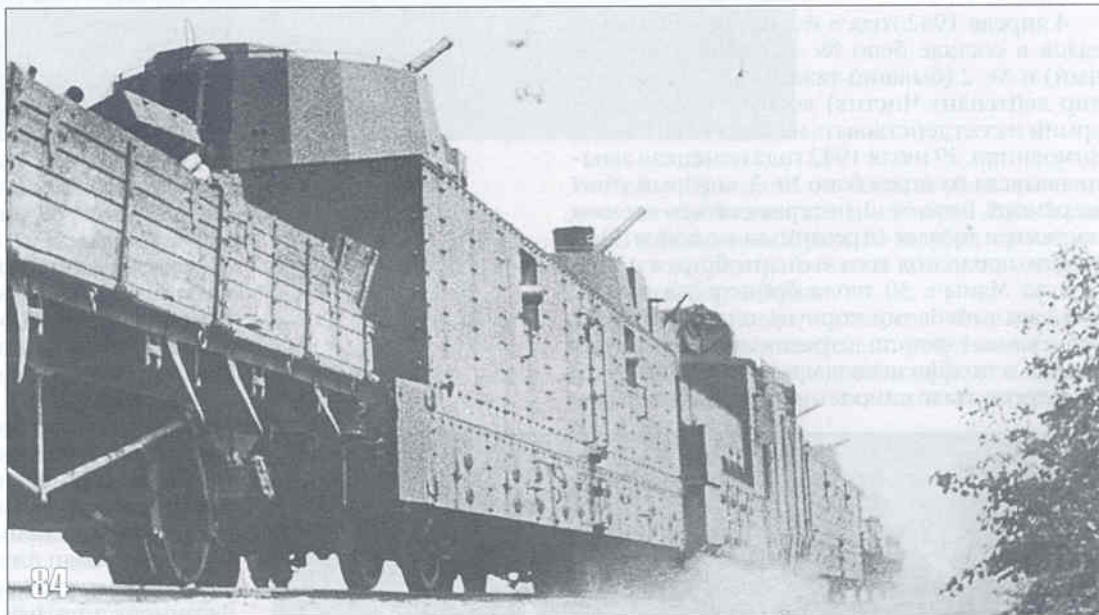
В Борисове дивизион получил задачу «содействовать танковому батальону по разгрому танков противника в районе станций Жодино – Смолевичи. 1 июля 1941 года в 15.20 бепе № 47 и 48 двинулись для выполнения задания.

Бронепоезд № 47, не дойдя 500 м до станции Жодино, встретил группу из 20 танков,



83. Рабочие Ворошиловградского паровозостроительного завода имени Октябрьской революции провожают на фронт особый бронепоезд № 2 «За Родину». 23 октября 1941 года. Бепо имеет в своем составе ПЛ-37 с дополнительным бронированием. Обращает на себя внимание оригинальный трехцветный камуфляж состава (АСКМ).

84. Особый бронепоезд № 2 «За Родину» выдвигается на боевую операцию. Южный фронт, июнь 1942 года. В отличие от фото 83, состав уже перекрашен в однотонный защитный цвет (АСКМ).



орудийный и пулеметный огонь, но вскоре дал команду оставить состав который расстреливался артиллерией с трех сторон. Кроме того, на одной из бронеплощадок начался пожар и стали рваться снаряды. На базу дивизиона не вернулось 66 человек из команды бепо № 47, из них 8 было убито, остальные пропали без вести.

2 августа бронепоезда № 48 и 49 вышли из ремонта и получили задачу действовать на участках Жуковка – Липовская и Брянск – Жуковка. Утром 4 августа бронепоезд № 48 подвергся бомбежке и, получив повреждения, убыл на ремонт в Брянск.

В 18.00 4 августа бепо № 49 получил задачу прикрыть восстановление пути на участке Липовская – Рославль для помощи отрезанному бепо № 40 4-го дивизиона. Прибыв на место и открыв огонь, бепо № 49 вскоре вышел

которые двигались по шоссе на Борисов, и вступил с ними в бой. Несколько танков было подбито, остальные отошли. Вслед за ними показалась еще одна танковая колонна из 30 машин, которые открыли огонь. Бепо стал отходить на Борисов.

Бронепоезд № 48, шедший за № 47, в 6 – 8 км от Борисова обнаружил противотанковые орудия противника, которые сразу же открыли огонь. Первые же снаряды разбили правый цилиндр паровоза и пробili тендер, в результате чего из бака ушла вода. Вскоре по шоссе показалась немецкая колонна: танкетки, орудия и мотоциклы, по которой бронепоезд открыл огонь. Отсутствие воды и поврежденный цилиндр не дали бепо № 48 возможности маневрировать, в результате чего он отошел на Борисов, а затем в Брянск на ремонт. 7 июля сюда же прибыл бронепоезд № 49, орудия которого вышли из строя после 6 – 7 выстрелов.

Отходивший с боем бронепоезд № 47 на том же месте, где был подбит № 48, был обстрелян немецкой артиллерией. Первый же снаряд пробил котел бронепаровоза, паром обварило бригаду машинистов и поезд остановился. Находившийся на бронепоезде командир дивизиона майор Дерюгин приказал открыть

из боя из-за поломки обеих орудий. Вскоре появились немецкие самолеты, и взяв команду и часть имущества бронепоезда № 40, бепо стал отходить. Однако на перегоне Липовская – Пригорье самолеты противника разрушили путь, бепо № 49 остановился и в это время бомбы разбили рельсы за бронепоездом, лишив его маневра. Одна бомба упала между площадкой и паровозом, несколько разорвалось рядом с бронепоездом.

Работы по подъему и эвакуации бепо № 49 успехом не увенчались и 5 августа он был оставлен на участке Липовская – Пригорье.

10 августа в состав 12-го дивизиона вместе с бронепоездом № 48 включили № 46 из состава 4-го дивизиона (последний 17 августа передали в другую часть). Бепо № 48 с 13 по 16 августа вел бои в районе Бельковичи совместно с 45-м стрелковым корпусом. Прикрывая отход наших частей 17 августа бронепоезд оказался отрезанным, и в 20.00 оставлен командой и подожжен у станции Сураж.

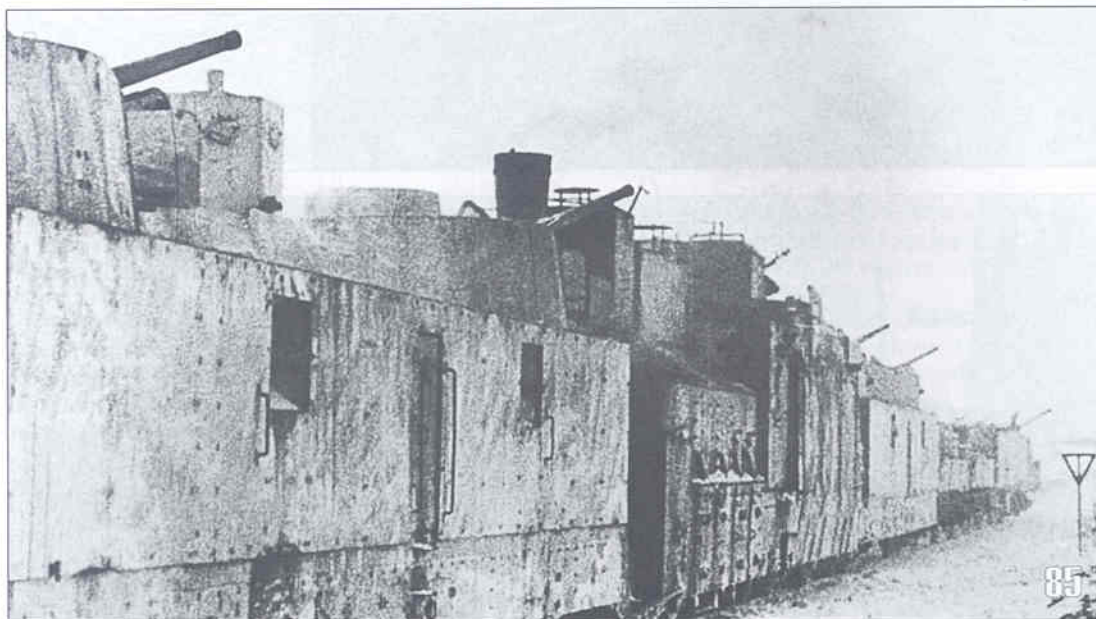
В октябре 1941 года 12-й дивизион получил новую задачу (один из полученных бепо был бывший легкий бронепоезд № 15 1-го дивизиона бронепоездов) и был переименован в 21-й дивизион бронепоездов. Он дейст-

вовал на Западном и 1-м Украинском фронтах, закончив боевой путь под Рава-Русская в августе 1944 года.

10-й дивизион бронепоездов. К июлю 1941 года находился на станции Кизил-Арават Средне-Азиатского военного округа. Помимо своей имел в составе матчасть для легкого бронепоезда № 62 второй очереди, который был развернут летом 1941 года.

В январе 1942 года оба бронепоезда (№ 10 и № 62) отправляются в Москву. Здесь с 13 февраля по 15 марта на базе бепо № 10 и бронепоезда, изготовленного на заводе в Люблино, формируется 10-й дивизион бронепоездов, бепо получают № 1 и № 2 соответственно (с 21 апреля 1943 года № 656 и 705). 24 апреля 1942 года дивизион убыл на станцию Белев в распоряжение 61-й армии Западного фронта. Впоследствии бронепоезда действовали на

85. Особый бронепоезд № 2 «За Родину» ведет огонь по противнику. Южный фронт, район станции Попасная, январь 1942 года. Состав имеет белую зимнюю окраску (АСКМ).



Брянском и 2-м Украинском фронтах, закончив боевой путь в Яссах летом 1944 года.

11-й дивизион бронепоездов. К июню 1941 года находился в городе Ашхабад Средне-Азиатского военного округа. Помимо боевой имел в своем составе матчасть для формирования легкого бронепоезда № 61, развернутого летом 1941 года.

В январе 1942 года оба бронепоезда прибыли в Москву, где с 13 февраля по 7 марта на базе бепо № 11 и бепо № 62 (из состава бепо № 10), получивших номера № 1 и № 2 соответственно, сформировали 11-й дивизион бронепоездов. 7 мая 1942 года дивизион убыл на станцию Ингури, где вошел в состав 46-й армии Закавказского фронта. Бронепоезда получили задачу по охране Черноморского побережья на участке Сухуми – Потти – Батуми.

5 декабря 1942 года бепо сменили номера: № 1 на № 678, № 2 на 713. Приказом № 0154 от 10 февраля 1943 года по войскам Закавказского фронта бронепоездам присвоены имена: № 678 «Михаил Кутузов», № 713 «Александр Суворов».

Дивизион находился на охране побережья до мая 1945 года, затем его перебросили в Туапсе, где в 1946 году его расформировали.

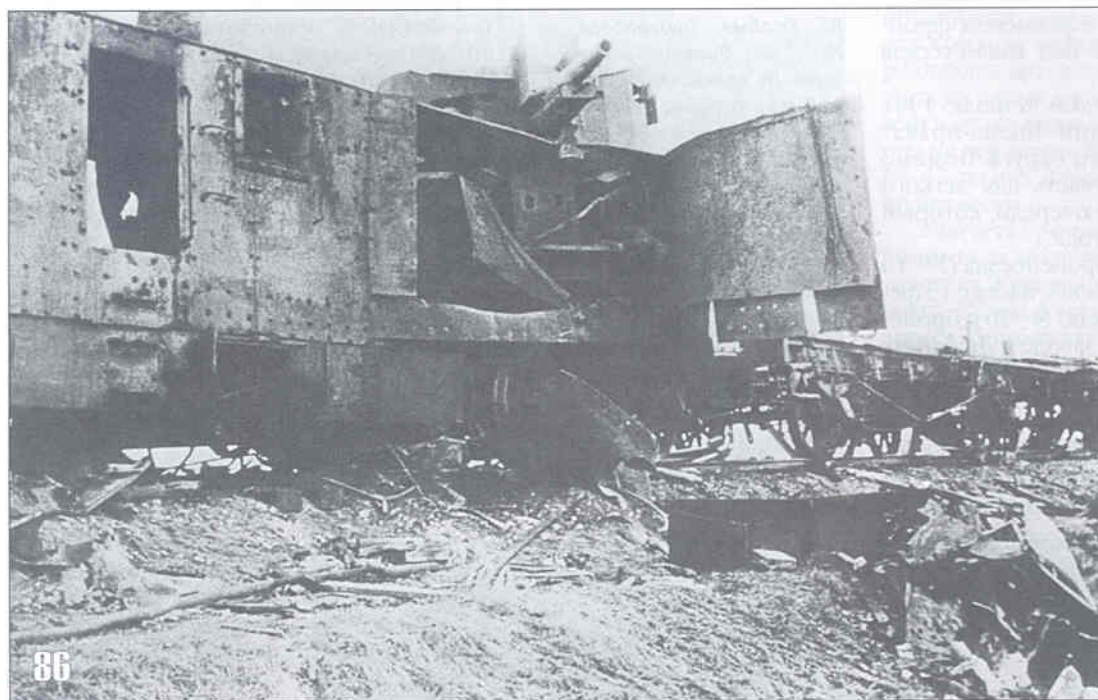
16-й дивизион бронепоездов. Сформирован в феврале – марте 1942 года как 53-й дивизион из 53-го отдельного бепо (бронеплощадки ПЛ-35 № 495 и 496, бронепаровоз ПР-35 Ов № 6038) и бепо «Свердловский железнодорожник», построенного в депо Свердловск-Пассажирский в начале 1942 года (бепо получили номера № 1 и № 2 соответственно). 24 апреля дивизион переименовали в 16-й дивизион, командиром назначили бывшего командира бепо № 53 майора Джахиева.

В начале мая дивизион прибыл в состав 56-й армии Южного фронта, где занимался сопровождением эшелонов на участках Тимашевская – Староминская и Ейск – Сосыка, затем в июле поддерживал части 17-го кавалерийского корпуса в районах Куцевская и Канеловская.

4 августа 1942 года части корпуса, занимавшие оборону на южном берегу реки Сосыка, на-

чали отход на юг. Дивизион получил приказ отойти со станции Старолимская на Каневская Ворошиловской железной дороги. В 14.00, во время движения у станции Албаши бепо № 1, шедший со скоростью 15 – 20 км/ч, подвергся атаке 9 самолетов противника. Бронепоезд открыл по ним огонь, и начал курсировать на перроне у станции. Прямым попаданием бомбы была разбита бронеплощадка № 495, находящиеся в ней снаряды начали рваться. Кроме того, получил повреждения тендер, и башня ПВО паровоза, а также зенитная платформа с пулеметами ДШК. По приказанию командира бепо старшего лейтенанта Н. Смирнова площадку был отцеплен, и оставшаяся матчасть продолжила движение на станцию Каневская.

В 17.00, при следовании через разъезд Дервенковский бронепоезд был вторично атакован 9 немецкими самолетами. В результате прямым попаданием была разбита бронеплощадка № 496, в бронепаровозе осколками бомб пробита топка, оторвана дымовая труба вместе с основанием, разбит левый инжектор и поврежден левый цилиндр. Всего в результате двух налетов было убито и сгорело 10 человек из команды бепо, 17 человек ранено и 6 пропало без вести. При стрельбе по самолетам



86. Тяжелый бронепоезд № 2 66-го дивизиона бронепоездов (до войны № 56 второй очереди 7-го дивизиона бронепоездов), разбитый в бою с немецкими танками. Район Моздока, 23 августа 1942 года. Бепоезд был вооружен тяжелыми бронеплощадками ПТ-33, одна из которых была полностью разбита в бою (изображена на фото), другая уцелела (смотри фото 57) (АСКМ).

87. Легкая бронеплощадка ПЛ-37 из состава бепоезда № 29 7-го дивизиона бронепоездов, взорванная командой 21 ноября 1941 года в Ростове. На фото хорошо видно, что изнутри бронеплощадка окрашена в белый цвет (АСКМ).



расчеты израсходовали 80 76,2-мм снарядов, 800 12,7-мм патронов к ДШК и 2060 7,62-мм патронов.

Силами прибывшей железнодорожной бригады бронепаровоз был вытаскен с разъезда Дервенковский и отправлен на ремонт, но впоследствии оставлен на станции Линейная, так как немцы перерезали путь.

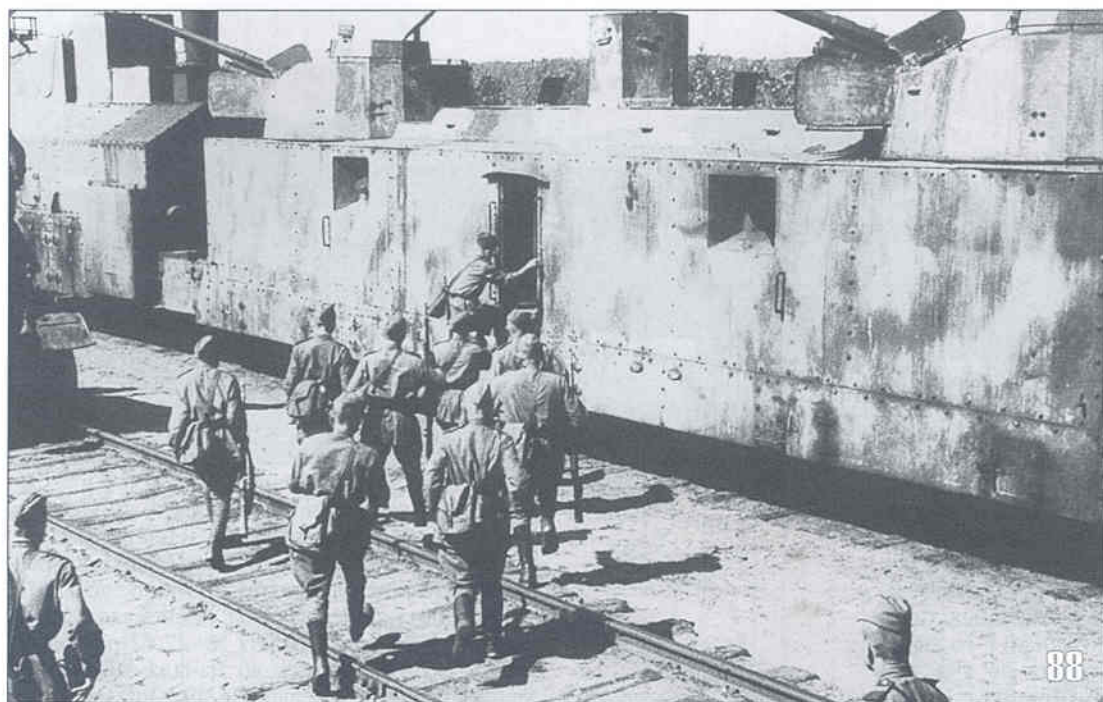
Оставшийся в строю бронепоезд № 2 «Свердловский железнодорожник» по распоряжению Военного совета Северо-Кавказского фронта переформировали в отдельный бепоезд.

66-й дивизион бронепоездов. Сформирован в феврале 1942 года из вновь построенного бронепоезда № 1 (типа НКПС-42) и тяжелого бронепоезда № 2 (бывший № 56 второй очереди 7-го дивизиона). Сначала занимался пат-

рулированием железной дороги Кизляр – Астрахань, в августе был переброшен под Моздок.

23 августа 1942 года, прикрывая отход своих войск, бепоезд № 2 (командир капитан С.Н. Бородавко) вступил в бой с 50 немецкими танками. Огнем 107-мм орудий удалось подбить 13 машин, но ответным огнем бронепоезд получил несколько попаданий в котел паровоза и состав остановился. Вскоре один снаряд попал в бак с нефтью на тендере, в результате возник пожар, а еще несколько выстрелов угадили в переднюю бронеплощадку, вызвав детонацию боекомплекта. Команда спешно покинула бронепоезд. Во время боя погиб его командир капитан Бородавко.

Бронепоезд № 1, шедший на помощь тяжелому бепоезду № 2, был также вскоре подбит



88, 89. Бепе № 695 из состава 21-го дивизиона бронепоездов под командованием майора А. Простакова на Западном фронте. Апрель 1943 года. До войны и в ее первые месяцы этот состав с бронеплощадками ПЛ-37 и паровозом ПР-35 входил в состав 1-го дивизиона бронепоездов, а осенью 1941 года, после ремонта, передан в 21-й дивизион, в составе которого прошел всю войну. Обратите внимание на камуфляж бронепоезда, а также на бронемашины БА-10жд и БА-20жд, изображенные на фото 89 (РГАКФД).

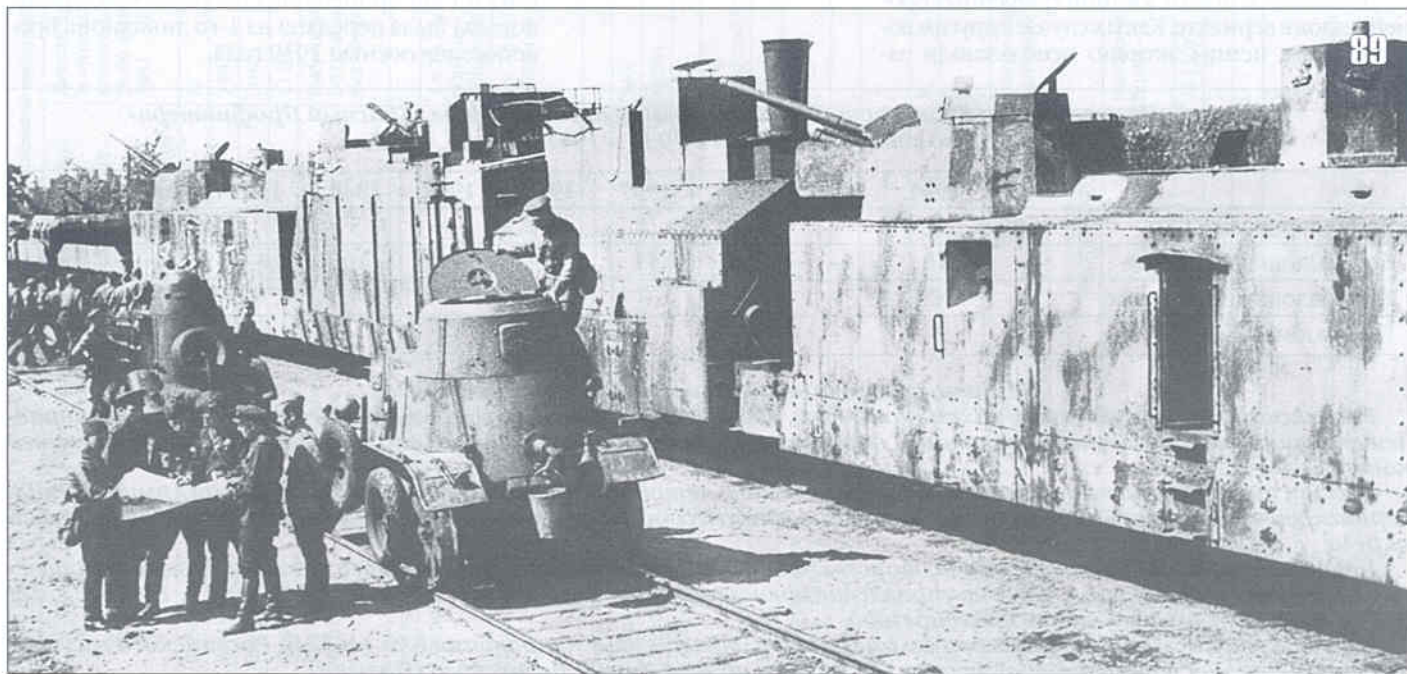
и оставлен. Об уничтожении 66-го дивизиона писала немецкая пресса того времени, рассказывая об уничтожении «группы бронепоездов «Кавказ» красных».

Отдельный бронепоезд № 60. К июню 1941 года являлся учебным и входил в состав Ленинградских бронетанковых курсов усовершенствования командного состава танковых войск (ЛБТКУКС).

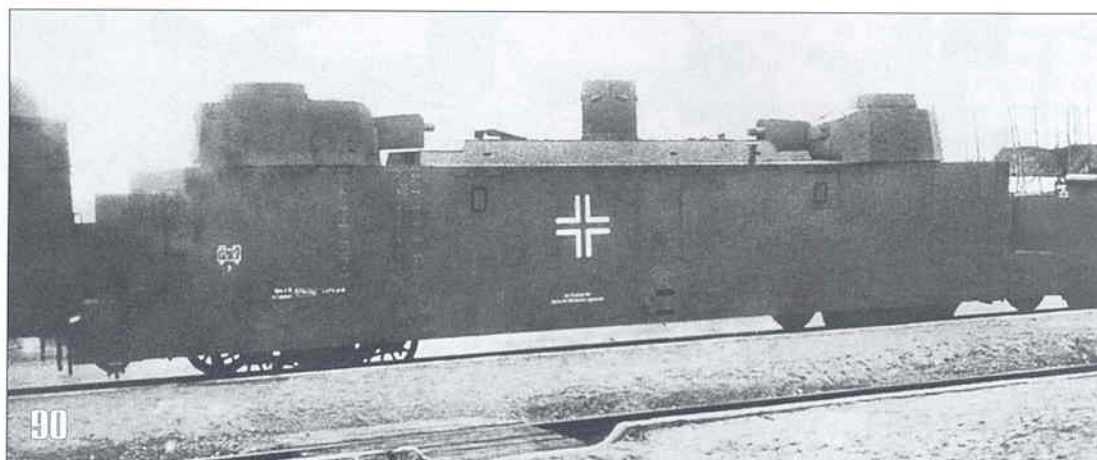
После начала войны его развернули в легкий бронепоезд № 60 и 24 июня 1941 года под командованием старшего лейтенанта Борисова был выдвинут в район эстонской станции Раквере. Участвовал в боях под Нарвой, Кингисепом и Лудой в июле – августе 1941 года, затем был переброшен в район Чудово – Любань. 20 августа в районе станции Навия бронепоезд был разбит в результате налета

немецкой авиации. Оставшуюся матчасть отправили в депо станции Ярославль, где она послужила основой для изготовления нового бронепоезда.

Таким образом, из 30 бронепоездов, находившихся в европейской части СССР, Закавказье и Средней Азии и использовавшихся в боях, в 1941 году было потеряно 15, в 1942-м 3, 1 бронепоезд (№ 60) получил серьезные повреждения и после ремонта получил другую матчасть, 2 бепе в боях не участвовали (11-й дивизион), 2 прошли всю войну (№ 695 21-го дивизиона (бывший № 15 1-го дивизиона) и № 656 10-го дивизиона) и еще 3 бепе (из состава 4-го дивизиона) вошли в состав 1-го запасного полка бронепоездов и использовались как учебные. Таким образом, только за 1941 год Красная Армия потеряла 50% броне-



90. Бронеплощадка ПЛ-37 в составе немецкого бронепоезда № 27 (Panzerzug 27). Осень 1941 года. Изменена конструкция бортовых пулеметов, орудия заменены на 75-мм немецкие, площадка перекрашена в серый цвет Panzergrau, на бортах нанесены большие белые кресты (фото из архива Я. Магнуского).



поездного парка (не считая матчасть на Дальнем Востоке и в Закавказье).

Автор пока не нашел документов о судьбе следующих бронепоездов: № 46 4-го дивизиона, № 16 8-го дивизиона, отдельных бепо № 54 и 55 бывших второй очереди 7-го дивизиона (есть косвенные данные об участии этих бепо в боях на Западном фронте с 17 июля 1941 года и их гибели в начале сентября, но точными данными на этот счет автор пока не располагает) и № 62 (бывший второй очереди при отдельном бепо № 11). Кроме того, известно, что один бепо (с бронеплощадками ПЛ-35 и бронепаровозом ПР-35) в начале 1942 года вошел в состав 30-го дивизиона бронепоездов, но откуда он поступил автор на момент написания книги не выяснил.

Что касается бронепоездов, находившихся на Дальнем Востоке и в Забайкалье, то они находились там вплоть до августа 1945 года. Помимо 2, 3 и 9-го дивизионов, в конце 1941 – начале 1942 года здесь сформировали еще четыре дивизиона – 13, 76, 77 и 78-й, в состав которых вошли третьи бронепоезда 2, 3 и 9-го дивизионов, а также отдельные бепо. Все вышеупомянутые дивизионы участвовали в войне с Японией в августе – сентябре 1945 года.

Два слова об использовании трофейных бронепоездов в вермахте. Как и в случае с другим вооружением, немцы активно использовали за-

хваченные советские бронепоезда, причем как отдельные бронеединицы, так и целиком. Известно, что трофейной матчастью были вооружены следующие немецкие бронепоезда: № 6, № 10 (одна тяжелая типа военсклада № 60 в марте 1944 года), № 26, № 27 (2 площадки ПЛ-37, использовались до начала 1942 года), № 28 (бывший тяжелый № 49 12-го дивизиона) полностью по состоянию на сентябрь 1941 года, впоследствии получил другую матчасть, но в ноябре 1942 года в его составе имелась бронеплощадка типа военсклада № 60), № 29, № 30 (1 ПЛ-35 в феврале 1944 года) и № 31 (1 ПЛ-37 в октябре 1943 года). Следует сказать, что немцы при ремонте переделывали пулеметные установки под свои пулеметы, часто меняли артиллерийское вооружение и башни.

В заключении хочется сказать, что единственная сохранившаяся до наших дней легкая бронеплощадка постройки завода «Красный Профинтерн» ПЛ-35, модернизированная в 1938 – 1939 годах до уровня ПЛ-37, находится в экспозиции финского музея бронетанковой техники в Пароле. Она входила в состав одного из бронепоездов войск НКВД по охране железных дорог и была захвачена финнами осенью 1941 года под Петрозаводском. В НКВД эта бронеплощадка (в составе бронепоезда) была передана из 1-го дивизиона бронепоездов осенью 1939 года.

Таблица 7. Производство бронеплощадок и бронепаровозов на заводе «Красный Профинтерн» по заказу АБТУ РККА в 1933 – 1941 годах.

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941 (до 1.08)	Всего
Бронепаровозы	–	4	–	5	2	?	?	5	4	20 (?)
Бронеплощадки легкие	–	10	–	10	11	10	11	10	7	69
Бронеплощадки тяжелые	8	2	–	–	–	–	–	–	–	8
Платформы СПУ-БП	–	–	–	–	–	13	14	–	–	27

При подготовке выпуска использованы материалы:

Российский государственный архив экономики. Фонды: наркомат тяжелого машиностроения, главное управление машиностроительными заводами, наркомат оборонной промышленности, наркомат государственного контроля.

Российский государственный военный архив. Фонды: автобронетанкового управления Красной Армии, Артиллерийского управления Красной Армии, штаб Киевского Особого военного округа, штаб Ленинградского военного округа.

Центральный архив министерства обороны. Фонды. Полевое управление Западного фронта, полевое управление Юго-Западного фронта, полевое управление Брянского фронта, штабы 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 21, 22, 53, 54, 60, 61, 62, 66 дивизионов бронепоездов.

В выпуске использованы фотографии из архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ), Российского государственного архива кинофотодокументов (РГКФД) и архива Януша Магнуского (Польша).

Таблица 6. Тактико-технические характеристики бронеплощадок и бронепаровозов постройки 1930 – 1941 годов.

	Бронепаровоз типа воен- склада № 60 бронирования 1931 – 1933 годов	Бронепаровоз ПР-35 брони- ровки завода «Красный Профинтерн» 1939 – 1941 годов	Легкая броне- площадка типа военсклада № 60 выпуска 1931 – 1934 годов	Легкая броне- площадка ПЛ-35 бронирования завода «Красный Профинтерн» 1936 – 1938 годов	Легкая броне- площадка ПЛ-37 бронирования завода «Красный Профинтерн» 1939 – 1941 годов	Тяжелая броне- площадка типа военсклада № 60 выпуска 1931 – 1932 годов	Тяжелая броне- площадка ПТ-33 бронирования завода «Красный Профинтерн» 1933 – 1934 годов	Тяжелая броне- площадка ПТ-38 брони- ровки броне- рембазы № 6 1937 – 1938 годов	Платформа СПУ-БП
Боевая масса, т	126	129,5	67	69	70	68	69	70	12
Длина, мм	18700	18690	13920	14680	14680	13810	13810	13900	10375
Ширина, мм	3250	3200	2950	2980	2980	2950	3000	3030	2840
Высота, мм	4680	4690	4110	4410	4410	4360	4350	4200	3025
Тип ходовой части	паровоз Ов или Оп	паровоз Ов или Оп	американский полувагон на тележ- ках «Фокс-Абель»	50-тонный вагон на тележках «Фокс-Абель»	50-тонный вагон на тележках «Даймонд»	50-тонный вагон на тележках «Даймонд»	американский полувагон на те- лежках «Даймонд»	американский полувагон на тележ- ках «Фокс-Абель»	20-тонная 2-осная платформа «Фокс-Абель»
Вооружение:									
Орудий	–	–	4 x 76,2-мм образца 1902 года	4 x 76,2-мм образца 1902 года	4 x 76,2-мм образца 1902/30 года	1 x 107-мм образца 1910 года	1 x 107-мм образца 1910 года	1 x 107-мм образца 1910 года	–
Пулеметов	–	2 x 7,62-мм Максима	6 x 7,62-мм Максима	6 x 7,62-мм Максима	6 x 7,62-мм Максима	5 x 7,62-мм Максима	5 x 7,62-мм Максима	9 x 7,62-мм Максима, из них 4 на зенитной установке	4 x 7,62-мм Максима на зенитной установке
Боекомплект, штук:									
Снарядов	–	–	540	560	560	162	168	160	–
Патронов	–	8000	10000	27000	30000	25000	25000	37000	10000
Бронирование, мм:									
Борт	10 вертикальные, 8 наклонные	10	8 + 8 обычная сталь	15 броневая + 13 обычная сталь	20	15 + 13 обычная сталь	20 + 20 обычная сталь	25	20
Башня	–	–	16	15	20	20	20	20	–
Командирская рубка (башня)	16	15	16	15	20	20	20	20	–
Будка машиниста	10	13	–	–	–	–	–	–	–
Башня ПВО на тендере	–	13	–	–	–	–	–	–	–
Крыша	8 – 10	8	8	10	15	16	16 обычная сталь	15	8
Тип радиостанции	–	71-ТК	–	–	–	–	–	–	–
Приборы наблюдения, тип и количество	смотровые щели, перископ «Разведчик», стереотруба БСТ	смотровые щели, стекла «Трип- лекс» – 4, перис- коп «Разведчик», стереотруба БСТ	смотровые щели, панорама ПТК – 1	смотровые щели, панорама ПТК – 1	смотровые щели, стекла «Триплекс» – 10, панорама ПТК – 1	смотровые щели, панорама ПТК – 1	смотровые щели, панорама ПТК – 1	смотровые щели, стекла «Триплекс» – 8, панорама ПТК – 1	–
Приборы прицеливания, тип и количество	–	–	панорама Герца – 2	панорама Герца – 2	панорама Герца – 2	панорама Герца – 1	панорама Герца – 1	панорама Герца – 1	–
Команда, человек	10	17	24 (30)*	28 (30)*	30	15 (23)*	15 (23)*	22	3
Запас воды, М ³	23	23	–	–	–	–	–	–	–
Запас угля (нефти), т	10	10	–	–	–	–	–	–	–
Максимальная скорость (с броне- площадками)	50	50	–	–	–	–	–	–	–

*Экипаж в 1931 – 1933 годах (экипаж по штату в 1941 году)

Уважаемые читатели!

Наши издания вы можете приобрести в редакции по адресу: 125015, г.Москва, ул. Новодмитровская, д.5А, 16 этаж, офис 1601 (проезд до станции метро «Дмитровская»).

Телефон/факс: (095) 787-36-10

Для оптовых покупателей предусмотрена система скидок.

Для получения по почте выпусков «Фронтowej иллюстрации» сделайте денежный перевод в сумме 170 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 Соболькова

Адрес: 125015, Москва, ул.Новодмитровская, д.5А,
16 этаж, комната 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: Андрей Аксенов

Распространение и маркетинг: Кристина Муллабаева, Петр Степанец

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

Печать: ООО «РУСПРИНТ»

Подписано в печать 20.03.06. 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 «Фронтowej иллюстрация».

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

Следующий выпуск:

№ 1 — 2006 «Противотанковая артиллерия вермахта 1939–1945 гг.»

Frontline ILLUSTRATION



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.

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.



**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



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