

← BACKWARD

# M8

БРОНЕАВТОМОБИЛИ АРМИИ США





Бронеавтомобили используются полицией ряда городов США. На снимке - оснащенный дополнительными прожекторами в задней части крыши корпуса бронеавтомобиль V-100 полиции Альбукерка, шт. Нью-Мексико. На фоне машины позирует сержант отряда полиции специального назначения Джозел Блок.

Вооруженные силы США использовали во Вьетнаме бронеавтомобиль XM706E2, который отличался от базовой модели V-100 наличием открытой сверху четырехгранной рубки вместо вращающейся башенки - прослеживается аналогия с вариантами бронеавтомобилей M8 - M20. Машины XM706E2 применялись ВВС США для охраны и патрулирования периметров авиабаз. Данная машина окрашена в трехцветный камуфляж, цвета которого аналогичны цветам камуфляжа самолетов ВВС - коричнево-песочный и два оттенка зеленого. Снимок сделан в окрестностях авиабазы Бинь Тхай юго-западнее Сайгона.



Американские войска появились во Вьетнаме в середине 60-х годов, крупные автоколонны сразу же стали желанной целью для отрядов Вьет Конга. Фирма Кадиллак Гейдж в частном порядке разработала бронеавтомобиль V-100, который хорошо подходил для конвоирования автоколонны. Машина имела хорошую бронезащиту, мощное вооружение, обладала высокой скоростью. Снимок сделан на перекрестке дорог в районе города Ань Кхе в Центральном нагорье Южного Вьетнама.

# M8

## БРОНЕАВТОМОБИЛИ АРМИИ США



**ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ СЕРИЯ**

**№130**



### Введение

Бронеавтомобили занимали уникальное место в вооруженных силах США. В отличие от большинства стран, в США не поощрялась разработка колесных бронированных машин, исключением стали лишь годы второй мировой войны. Существовало два взгляда на бронеавтомобили - точка зрения военных и представление промышленных кругов. Военные отдавали пальму первенства гусеничным машинам, считая, что они по причине большей проходимости имеют преимущество перед колесной техникой. Богатые США могли позволить себе развивать более сложную и дорогую гусеничную технику. В пользу бронеавтомобилей высказывались американские промышленники. Развитая автопромышленность позволяла использовать в военных разработках широкую гамму используемых на коммерческих автомобилях двигателей, узлов и агрегатов ходовой части и даже целиком шасси. Две точки зрения на развитие военной техники сухопутных войск породили ряд проблем - параллелизм разработок, напрасную трату времени и денег.

История американских бронеавтомобилей восходит к 1898 г., когда полковник Ройал П. Дэвисон ус-

*Впервые американские бронеавтомобили приняли участие в боях в Италии в начале 1944 г. при проведении операции «Аргонавт». На снимке - бронеавтомобиль М8 из состава 91-го кавалерийского разведывательного эскадрона, район Кассино, февраль или март 1944 г. Маркировка на лобовом бронелисте - крайне необычная для машин, принимавших участие в боевых действиях. Шковорневая установка крупнокалиберного пулемета оптимизирована для ведения огня по воздушным целям, при этом стрелок находится под защитой башенной брони.*

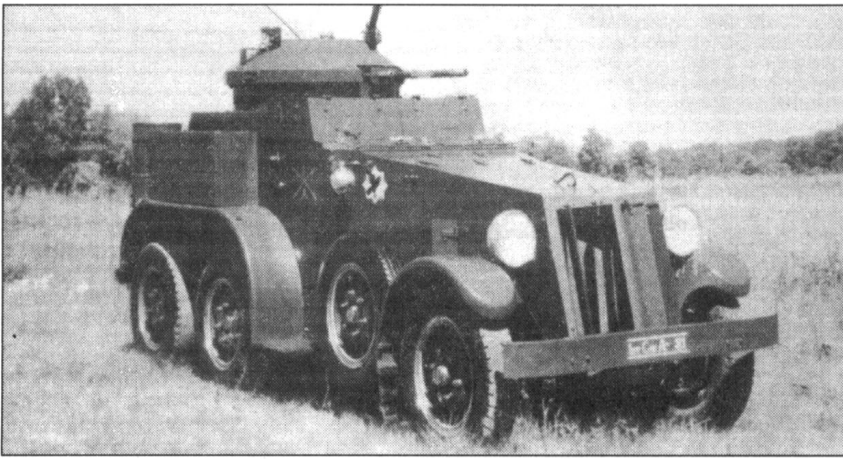
тановил на автомобиль «Дюруа» пулемет Кольта с небольшим бронешитком. В течение последующих десяти лет Дэвидсон модернизировал еще семь автомобилей; кульминацией работ Дэвидсона стал автопробег его машин по маршруту Чикаго - Сан-Франциско с демонстрацией военного потенциала автомобилей. Несмотря на то, что Дэвидсон не внес реальный вклад в механизацию армии США, его называют «отцом американских бронеавтомобилей».

Усилия Дэвидсона привели к появлению у военных интереса к бронеавтомобильям, однако заданий на их разработку не поступило. Для нужд армии переоборудовали гражданские автомобили нескольких марок. В 1916 г. осложнилось обстановка на границе США и Мексики. Напряженность стала следствием рейда повстанцев Панчо Вильи к городу Колумбус, штат Нью-Мексико. В ответ американцы развернули на границе регулярные подразделения армии США, которым командовал ге-

нерал Джон Дж. Першинг. В составе этих подразделений были и бронеавтомобили, переделанные из гражданских машин фирм Форд, Мак, Локомобиль. Машины вряд ли вообще принимали участие в боях, но их присутствие произвело сильный моральный эффект на местное население и в значительной степени способствовало установлению законности и порядка в изолированных друг от друга приграничных городках.

Вступление США в первую мировую войну мало отразилось на развитии колесной бронетехники в Штатах. Прошло девять лет после окончания войны, прежде чем в 1927 г. начались работы по созданию бронеавтомобилей на базе коммерческих легковых машин и грузовиков. Идеология модернизации недалеко ушла вперед с того времени, когда Дэвидсон переделывал свой «Дюруа». Конструкция машин медленно прогрессировала, но ни один из них так и не поступил в строевые подразделения.

Следующим этапом стала по-



*T4 был первым американским броневым автомобилем специальной конструкции. Машина имела мощный двигатель, четыре ведущих колеса, обладала хорошей скоростью и большим радиусом действия. В укрепленных на корпусе ящиках хранятся дополнительные пулеметы.*



*Одним из первых американских броневых автомобилей являлся так называемый «безбашенный танк». Конструкция ходовой части машины отличалась использованием восьми колес на подвеске Кристи. Жесткость конструкции машины оказалась недостаточной и дальнейшие работы по программе пришлось прервать.*



*К середине 1941 г. управление вооружения приняло решение начать работы по созданию трех типов броневых автомобилей - легкого, среднего и тяжелого. Только машины легкого класса использовались армией США в годы Второй мировой войны. В программе разработки легких броневых автомобилей приняло участие три фирмы: компания Студебеккер предложила машину T21, Форд - T22, Крайслер - T23. Броневым автомобилем T21 был разработан фирмой Студебеккер с инициативном порядке.*

стройка фирмой Каннингхэм Мотрос оф Рочестер из Нью-Йорка двух бронемашин T4 в соответствии со спецификацией управления вооружений армии США. Броневым автомобили имели по шесть колес, четыре из которых - ведущие, помимо того между первой и второй осями подвешивались запасные колеса, который могли вращаться и облегчать преодоление препятствий, обеспечивая дополнительные точки контакта машины с грунтом. Длина броневым автомобиля T4 составляла 16 футов, машина была вооружена одним пулемета калибра 7,62 мм и одним 12,7-мм пулеметом, установленными в смонтированной в задней части корпуса башне кругового вращения. Представители управления вооружений одобрили конструкцию, после чего двадцать таких броневиков изготовил Рок-Айлендский арсенал в Иллинойсе. Обозначение машин было изменено на M1, они состояли на вооружении американской армии в тридцатые годы.

За машинами T4/M1 последовала серия броневым автомобилей меньших размеров, в том числе колесная бронемашин T5 и полугусеничная T7, изготовленные на базе грузовика «Франклин». Машина T7 являлась частью целой серии прототипов, построенных фирмой Нолабирд Куартмастер Депот из Мэриленда - T6, T8, T9 и T10, но только машин T6 была «размножена» в нескольких экземплярах (один прототип и шесть серийных). Следующими стали семь машин T11, одна из которых использовалась в качестве прототипа броневым автомобилей T11E1 и T11E2.

Ряд американских коммерческих фирм занимался разработкой и изготовлением броневым автомобилей по заказам из третьих стран. Так фирма Мармон-Харрингтон строила машины T11 для Франции, экспортные заказы выполняла фирма Американ Арманент Корпорейшн и известный автоконструктор Пристон Такер. Машины поставлялись в Китай и Иран, но экспортные заказы были небольшими по объему, из-за чего не имело смысла заниматься радикальными нововведениями в конструкцию броневиков.

Начало второй мировой войны опять же никак поначалу не сказалось на путях развития американской колесной бронетехнике. Первым же американским броневым автомобилем, который выпускался в массовом количестве, стал Уайт M3 «Скаут Кэр». Машина M3 разработана на базе броневым автомобиля T7 и послужила родоначальником целого семейства

ства М2/М3 «Хавтрак». Хотя на Средиземноморском театре военных действий «Хавтраки» иногда применялись в традиционном для броневомобилей ключе, они оставались вспомогательными машинами, которые редко можно было увидеть на передовой.

Первый серьезный проект так называемого «безгусеничного танка» стал результатом чрезвычайной программы перевооружения армии США, машину разработала и построила нью-йоркская фирма Траклесс Танк Корпорейшн. Машина массой десять тонн была оснащена дизельным двигателем и имела восемь колес на подвеске системы Кристи. Шесть задних колес - ведущие, два - передних управляемые. Броневомобиль предполагалось использовать как платформу для установки противотанковой пушки и как машину ПВО. Однако, конструкция «безгусеничного танка» оказалась сложной и недостаточно прочной, для применения во фронтовых условиях броневомобиль не годился; был построен только один образец. «Безгусеничный танк» послужил основой для создания броневомобиля Т13, который отличался от предшественника более «чистыми» формами, конструкцией башни и был сварным, а



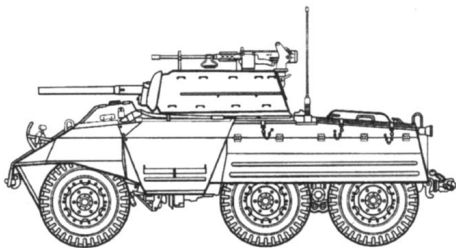
*Победителем конкурса стала машина Т22, предложенная фирмой Форд. После ряда доработок конструкции, она в мае 1942 г. была запущена в производство под обозначением Т22Е1, в армии США броневомобиль получил наименование «легкий броневомобиль М8». Основное вооружение, 37-мм пушка, смонтировано в открытой сверху в башне кругового вращения; в задней части башни предусмотрена возможность монтажа зенитного пулемета, который может быть использован и для самообороны.*

не клепанным. Машина Т13 также не годилась для боевых подразделений, было построено всего два броневомобиля Т13.

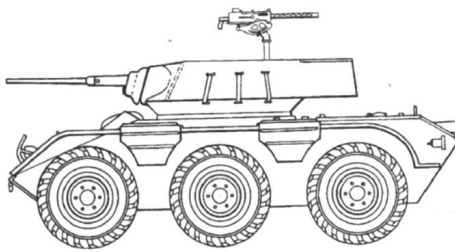
К середине 1941 г. американская программа разработки колесной техники обросла массой разнообразных, порой противоречащих друг другу, требований в отношении размеров и тактики боевого приме-

нения. Появление новых требований отражало опыт использования британских броневомобилей в боях в Европе и Северной Африке. Летом 1941 г. управление вооружений вместе с аппаратом Британской военной миссии в США выработали требования к легкому, среднему и тяжелому броневомобилям. Англичане, на основе североафриканского опыта,

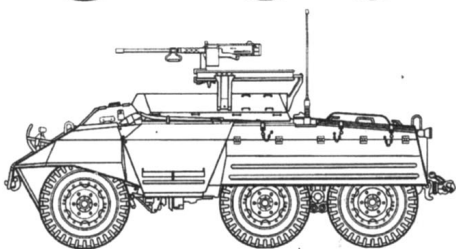
М8



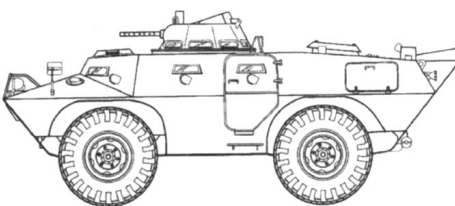
Т28/М38



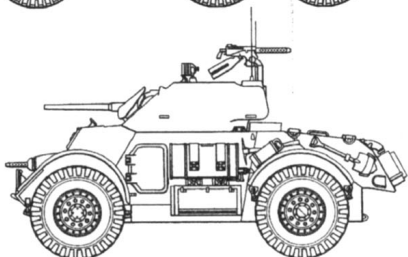
М20



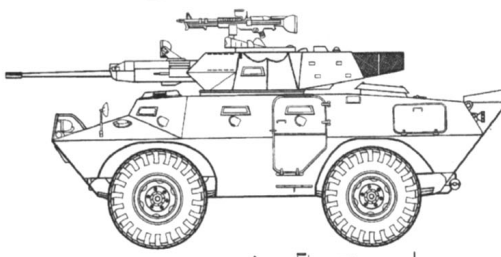
V-100



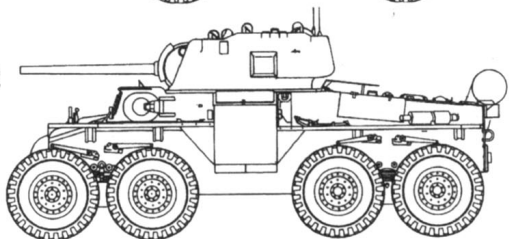
Т17Е1



V-150



Т18Е2



V-300



считали, что необходимо сосредоточить усилия прежде всего на создании бронемашин среднего и тяжелого классов.

В июле 1941 г. удалось сформулировать техническое задание на создание «артиллерийского носителя» для нового противотанкового командования. Машина должна была иметь высокую скорость и хорошую проходимость на пересеченной местности, шесть ведущих колес, низкий силуэт, небольшую массу; вооружение - 37-мм пушка. Кроме того, машину предполагалось использовать в качестве носителя миномета, зенитного вооружения и транспортера боеприпасов. Контракты на постройку двух сравнительных образцов получили фирмы Форд и Фарго Дивижн оф Крайслер. Машина фирмы Форд получила обозначение T22, конкурирующий образец - T23. В соответствии со спецификацией на «артиллерийский носитель» фирма Студебеккер построила на свои средства в инициативном порядке машину T43 (впоследствии обозначение изменено на T21). Кроме того, фирмы Форд и Крайслер получили задание на основе базовой конструкции разработать четырехколесные машины T22E1 и T23E1 соответственно.

Идею использования 37-мм пушки в качестве противотанкового средства пришлось быстро похоронить. Опыт боев в Северной Африке продемонстрировал полную неспособность малакалиберных орудий бороться с танками. Тем не менее, существовала настоятельная необходимость в легких броневедомых для вооружения ими противотанковых подразделений и бронекавалерийских частей. Как результат - изменение требований к «артиллерийскому носителю», теперь им должен был стать легкий броневедомый.

Испытания выявили превосходство машины фирмы Форд, которая, тем не менее требовала некоторых доработок: улучшения обзора с места водителя при закрытых люках, демонтировать из корпуса 7,62-мм пулемет, установить дополнительные ящики для снаряжения и откидные бортовые щиты, прикрывающие колеса, перекомпоновать внутреннее оборудование боевого отделения, установить радиостанцию. Модернизированный вариант получил обозначение T22E2. После дополнительных испытаний машины приняты 19 мая 1942 г. на вооружение под наименованием «легкий броневедомый M8». В Великобритании машина получила собственное имя «Грей-



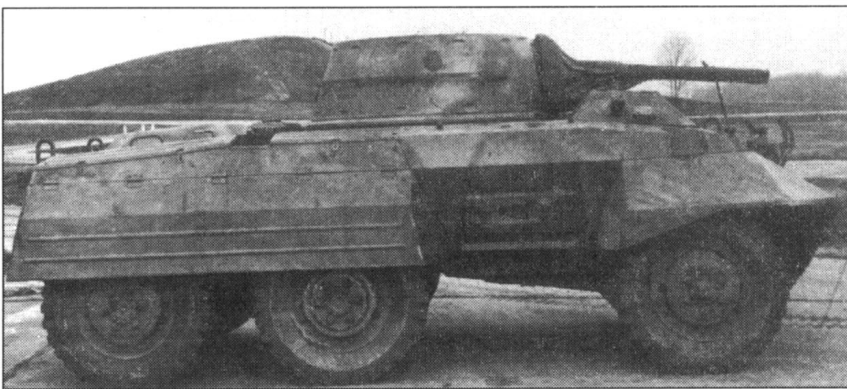
*Броневедомый M8 не имел толстой брони, но установленные с большим углом наклона листы корпуса несколько увеличивали баллистическую стойкость. На серийных машинах по сравнению с прототипами перепроектирована лобовая часть корпуса; в своеобразной рубке водителя и его помощника сделаны двустворчатые люки, передняя створка каждого люка откидывается на лобовую лист корпуса, задняя (верхняя) - в сторону. Зеркала заднего вида в боевых условиях снимались.*

хаунд», такое название в армии США применительно к машине M8 не использовалось никогда. Принятие на вооружение броневедомого M8 положило конец работам над шестиколесным T23 и четырехколесными T22E1 и T23E1; испытания машины T21 фирмы Студебеккер, однако, продолжались до конца 1942 г. Это была хорошая конструкция, но не лучше, чем M8, и программу ее дальнейшей разработки аннулировали в декабре 1942 г.

### **Броневедомый M8**

Броневедомый M8 представляет собой шестиколесную машину, вооруженную 37-мм пушкой в

открытой сверху башне кругового вращения, справа от пушки монтировался спаренный пулемет калибра 7,62 мм; предусматривалась возможность установки 12,7-мм пулемета на шкворневой установке в кормовой части башни. Многие машины M8 оборудовались кольцевой турелью для крупнокалиберного пулемета, турель монтировалась над башней. Кольцевые турели ставились как в заводских условиях, так и в полевых мастерских. Первоначально машины M8 создавались для вооружения противотанковых подразделений, однако к моменту их принятия на вооружения 75-мм пушка уже нельзя было считать эффективным средством борьбы с танками, в то же время ору-



*Внешне броневедомый T22E2 мало отличался от оригинального проекта T22 - изменилась лобовая часть корпуса и был снят курсовой пулемет. Установка бортовых щитков-экранов в большей степени являлась мерой косметической, улучшившей облик машины; в плане повышения уровня защищенности они практически ничего не давали. В свою очередь, серийные машины M8 почти не отличались от T22E2.*

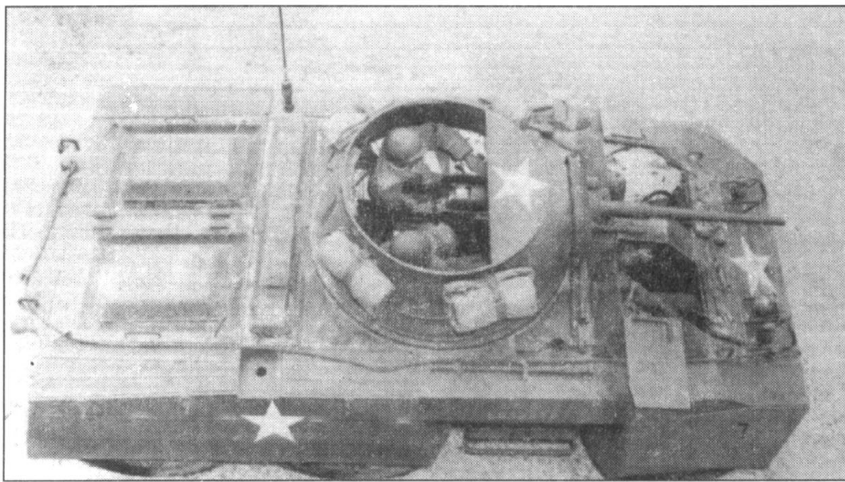


*Большая площадь вентиляционных решеток обеспечивает хорошее охлаждение двигателя. Обратите внимание на буксировочный крюк ниже решеток. Большинство броневедомостей М8 имело значительное количество наваренных на башню и корпус проволочных крюков для крепления тентов и различного имущества или маскировочных сетей. Зенитный пулемет завален в транспортное положение, хорошо видна его казенная часть и шкворневая установка.*

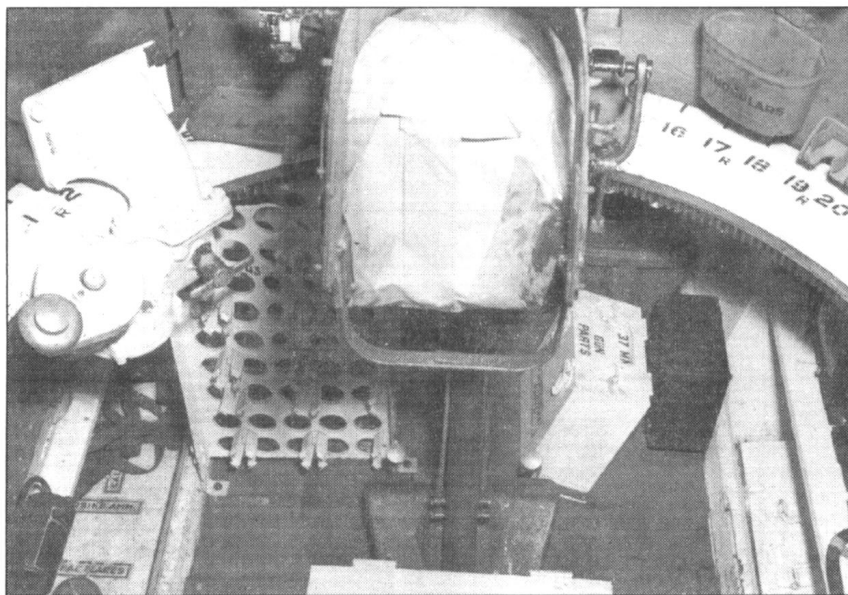


*На снимке - вероятно, один из броневедомостей М8 предсерийной партии, он вооружен двумя зенитными пулеметами. Один - калибра 7,62 мм, другой - калибра 12,7 мм. Возможно такое вооружение установлено специально для публичного показа. Крупнокалиберный пулемет смонтирован на телескопической шкворневой установке, обеспечивающей большой сектор обстрела в вертикальной плоскости. Установка была оптимизирована для ведения огня по воздушным целям, как оказалось в боевых условиях стрельба по самолетам практиковалась достаточно редко, и вместо шкворней на броневедомостях стали монтировать кольцевые пулеметные турели М49 с большим сектором обстрела по горизонту.*





*Вооружение броневедомобиля М8 состояло из 37-мм орудия в открытой сверху башне кругового вращения; пушка монтировалась в маске М6. Место водителя находилось в передней части корпуса слева от оси машины, помощник водителя располагался рядом справа. Командир, выполнявший также функции наводчика, размещался в левой части башни, место заряжающего находилось справа от орудия. На этой машине отсутствует обычно устанавливавшийся в задней части башни пулемет. Обратите внимание на большие прямоугольные панели для доступа к двигателю в задней части крыши корпуса машины.*



*Даже после установки стеллажа для снарядов новой конструкции боевое отделение броневедомобиля М8 было достаточно стесненным. Обратите внимание на Т-образную рукоятку слева от казенной части пушки - это механизм изменения передаточного отношения ручного привода разворота башни. Казенная часть орудия закрыта чехлом. Две небольших педали под казенной частью - электроспуски вооружения, левая педаль предназначена для стрельбы из пушки, правая - из спаренного с орудием пулемета.*

Для этого калибра вполне могли поражать легкие укрепления, живую силу и слабобронированную технику. В боекомплект пушки входили шрапнель, фугасные и бронебойные снаряды.

Цельно сварной корпус делился на три отсека - отделение управления, боевое и моторные отделения. Над местами водителя и его помощника на корпусе была сделана своеобразная рубка, в которой имелось два двухсекционных люка. Обзор при

закрытых люках был очень ограниченный, хотя наблюдательные приборы «Протектоскоп» (конструктивно напоминающие смотровые щели с триплексами) имелись в откидывающихся вперед створках люков и по бортам рубки. Передние колеса управлялись традиционным рулем-«баранкой». Трансмиссия имела четыре передачи переднего и две заднего хода.

Непосредственно за отделением управления размещалось боевое

отделение, над ним монтировалась башня кругового вращения с 37-мм пушкой. Привод разворота башни - ручной, машины раннего выпуска имели единственное передаточное соотношение привода разворота, позднего выпуска - две. В вертикальной плоскости орудие также наводилось вручную, диапазон наведения по углу места - от -10 до +20 град. Боекомплект из 80 37-мм снарядов размещался на внутренних стенках башни и в боеукладке боевого отделения. Командир машины и стрелок располагались на сиденьях, закрепленных на погоне башни и вращались вместе с башней.

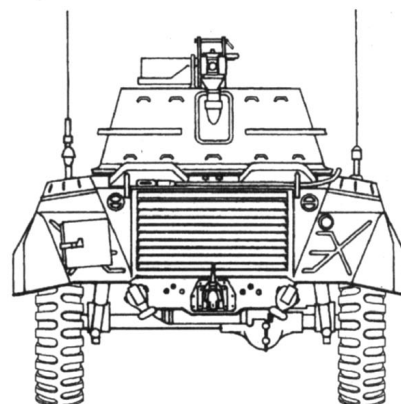
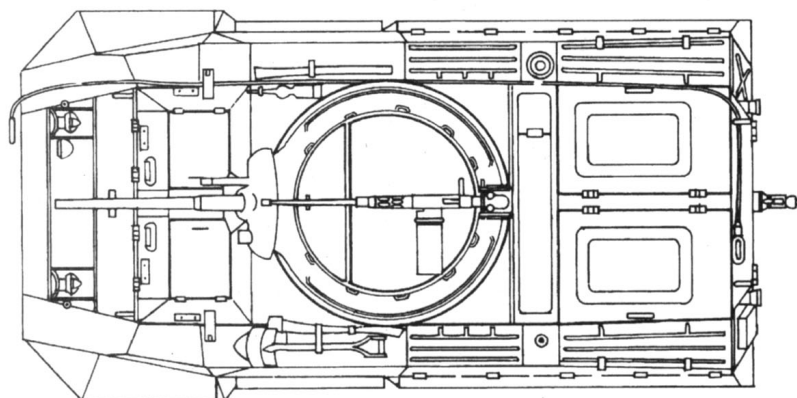
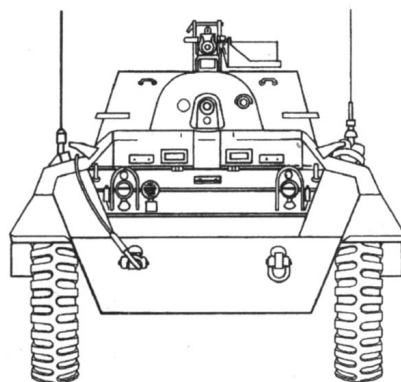
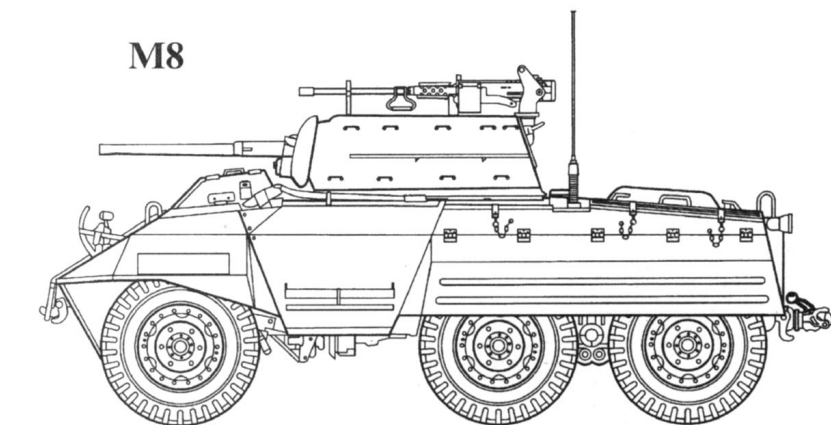
Броневедомобиль М8 оснащался шестицилиндровым (объем цилиндров 32- куб. дюймов) двигателем Геркулес JXD мощностью 110 л.с. Установленный перед мотором топливный бак емкостью 54 галлона обеспечивал запас хода 100-250 миль по пересеченной местности или 200-400 миль по шоссе. Максимальная скорость машины по шоссе составляла 60 миль/ч, по пересеченной местности - 40-55 миль/ч. Радиатор и два вентилятора для дополнительного притока воздуха монтировались в корме корпуса. Для доступа к силовой установке в крыше моторного отделения было сделано два люка. Люки открывались к оси машины, в открытом положении фиксировались штырями-упорами (по одному на люк).

На бортах корпуса навешивались закрывающие колеса щиты-экраны. Для технического обслуживания ходовой части или удаления грязи щитки можно было откинуть или снять вообще. На корпусах машин ранних выпусков между передним и средним колесам имелось три скобы для крепления кирки. В полевых условиях, вместо кирки часто вешалась канистра, при этом узлы крепления соответствующим образом переделывались, кроме того, дополнительное имущество и снаряжение могло быть навешано на стенки башни.

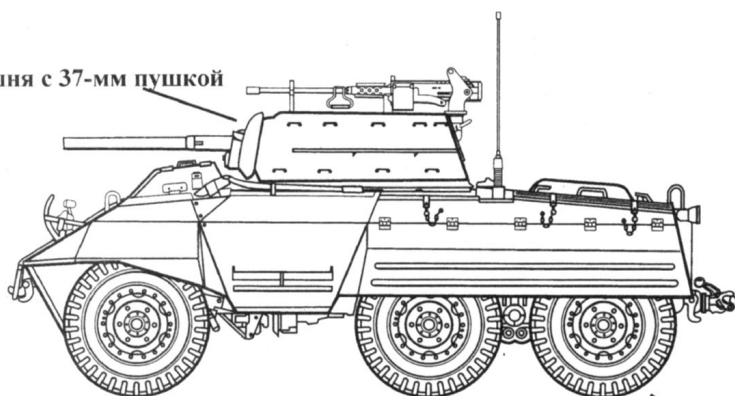
В задней нижней части корпуса броневедомобиля имелся крюк для буксировки небольшого прицепа; прицепы машины буксировали только в тылу.

### **Многоцелевой броневедомобиль М20**

Еще на стадии проектирования броневедомобиля закладывалась возможность модификации базовой модели для различных нужд. После запуска машины Т22 в массовое производство под обозначением М8, управление вооружений инициировало

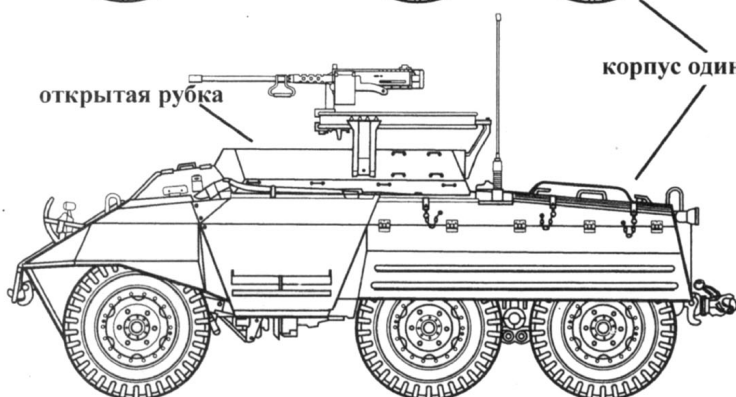
**M8****M8**

Башня с 37-мм пушкой

**M20**

открытая рубка

корпус одинаков



создание варианта базовой модели, предназначенного для использования в качестве командирского и транспортного. Фирма Форд разработала такую модификацию, получившую обозначение «многоцелевой броневладелец T26». После запуска в серию обозначение изменилось на M10, однако, чтобы избежать путаницы новым «артиллерийским носителем», обозначение еще раз изменили, после чего машина стала называться M20.

Броневладелец M20 конструктивно аналогичен машине M8, за исключением башни, вместо которой смонтирована фиксированная открытая сверху рубка. Над рубкой на специальной раме устанавливалась кольцевая турель M49 с 12,7-мм пулеметом. По бортам боевого отделения имелись сиденья-лавки для четырех человек; еще одно сиденье было оборудовано непосредственно за сиденьем водителя. Перед сиденьем командира имелся складной стол для топографических карт. Наружные узлы крепления доработаны для перевозки винтовок и базук. За счет демонтажа башни с 37-мм пушкой масса машины уменьшилась до 10 т, из-за чего несколько возросли характеристики броневладельца M20 по сравнению с M8.



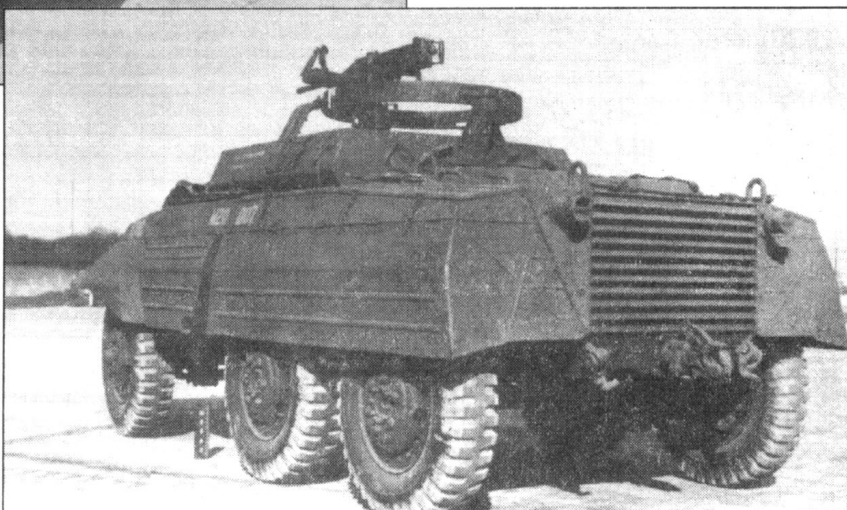
Корпус и ходовая часть броневедомостей М8 и М20 идентичны друг другу, но на машины М20 не устанавливалась вращающаяся башня. На снимке - прототип Т26, вооруженный установленным на кольцевой турели 12,7-мм пулеметом. Техническое руководство по обслуживанию и эксплуатации обоих броневедомостей было единым.

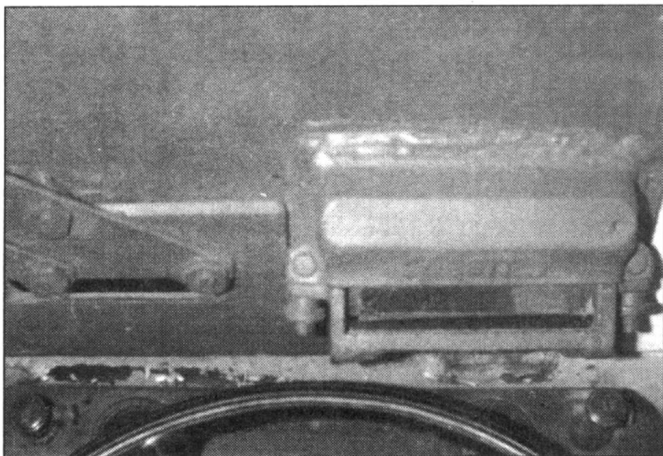
Турель М49 смонтирована на рубке на трех металлических подпорках. Бронезаслонки обоих передних люков откинута.



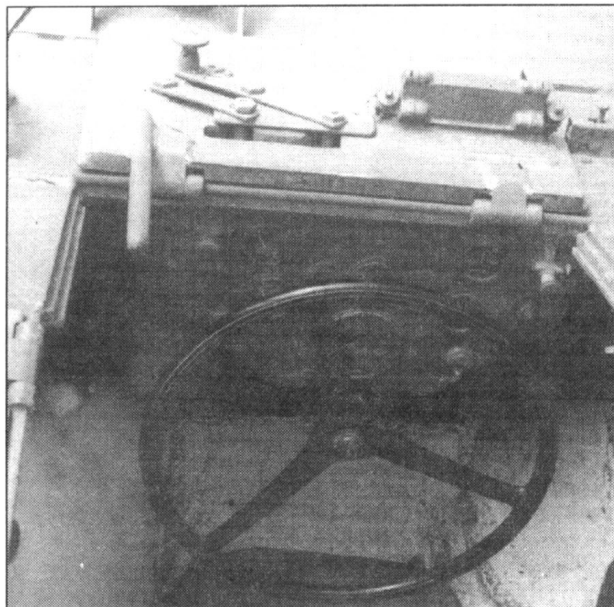
По крайней мере один броневедомость М20 был вооружен спаркой 12,7-мм пулеметов. Данная конструкция значительно усиливала огневую мощь машины, но официально одобрена не была. Обратите внимание - откинута все створки передних люков - обычное дело, когда машина не находится на передовой.

На снимке заметно, что кольцевая турель с пулеметом несколько смещена назад, это сделано для более равномерного распределения нагрузки на рессоры.

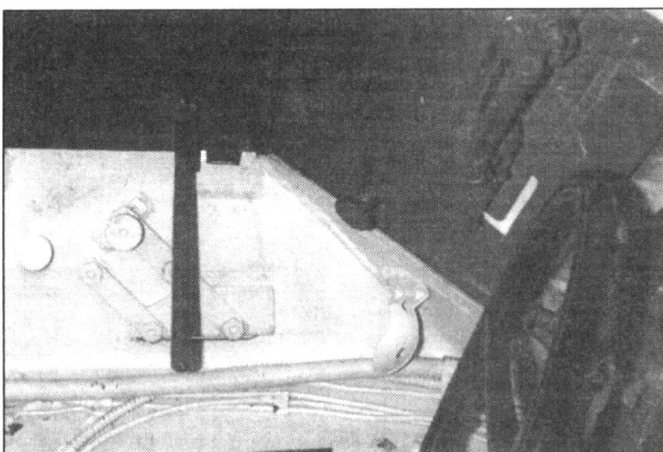




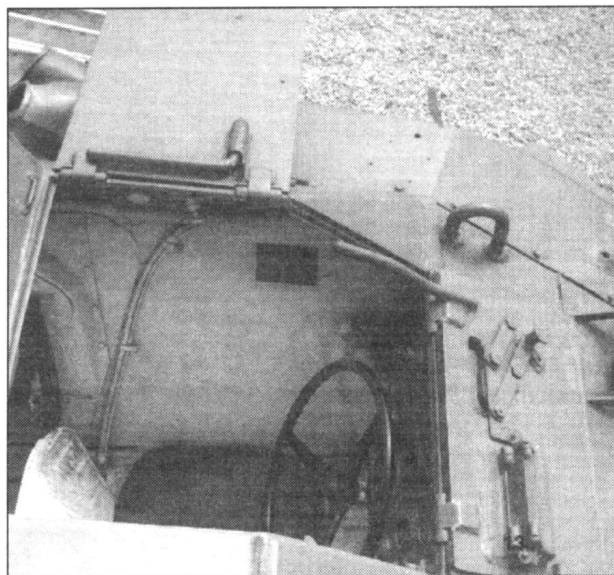
При закрытом люке водитель может наблюдать за местностью только через наблюдательный прибор прямого видения и бортовой «протектоскоп», обзор при этом - очень ограниченный, поэтому люки всегда старались держать открытыми, за исключением случаев, когда езда с закрытыми люками представлялась абсолютно необходимой. Закрытые люки вполне были способны развить у водителя и его помощника клаустрофобию.



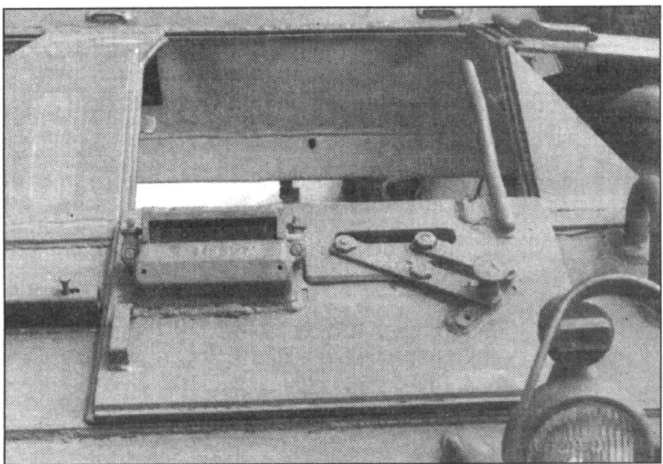
Место водителя размещалось слева от оси машины, его оборудование ничем не отличалось от оборудования места шофера обычного автомобиля, но в отличие от коммерческих машин места водителя и его помощника на бронев автомобиле М8 были экстремально тесными. Внутренняя поверхность люка водителя окрашена оливково-зеленой краской, в то время как остальная часть интерьера отделения управления - белой. Руль - черного цвета.



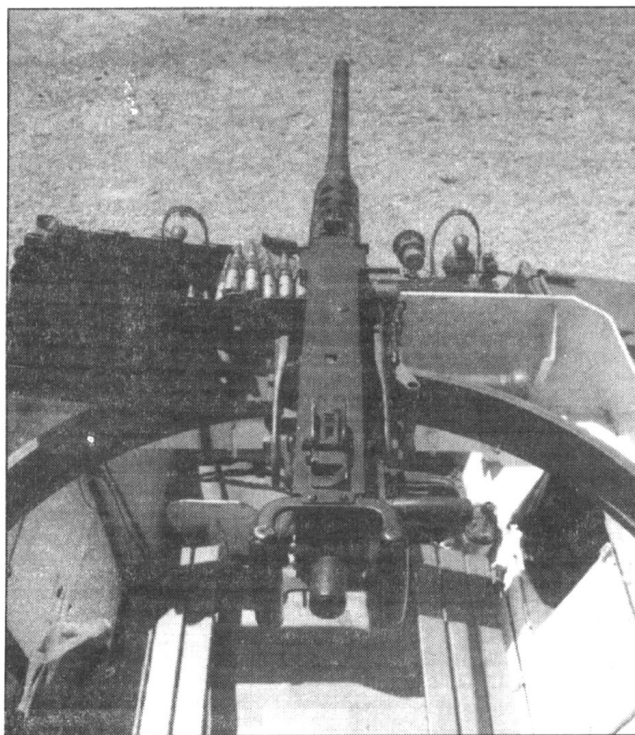
При закрытом люке отделение управление представлялось чересчур тесным, а обзор был неудовлетворительным. Створки L-образного люка откидывались на петлях вперед и в сторону, в лобовой створке находился наблюдательный прибор прямого видения.



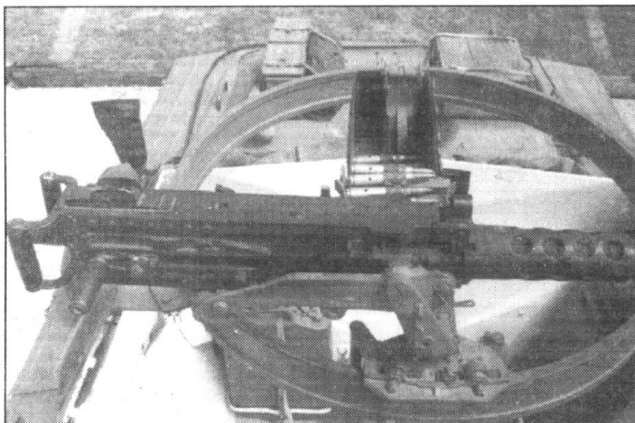
Верхняя створка люка водителя откидывается в сторону борта корпуса, закрывается створка при помощи складной L-образной рукоятки. Интерьер отделения управления бронев автомобиля М8 и М20 идентичен. Внутри машины красились в белый цвет, чтобы улучшить освещенность в отделении управления при закрытых люках.



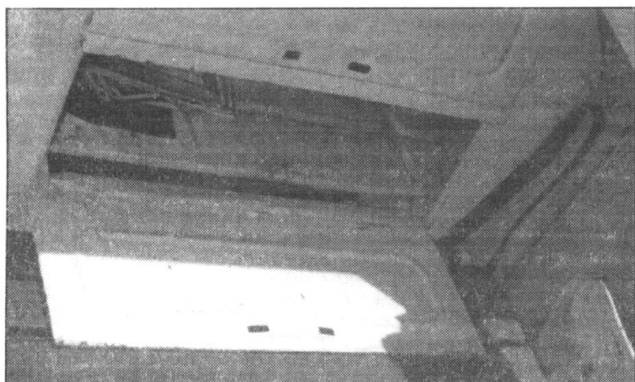
Верхняя створка люка водителя откидывается вбок, нижняя - на лобовую часть корпуса. Протектоскоп установлен ближе к центру створки, наблюдательный прибор прямого видения смещен к краю люка. Приваренный к створке металлический прут выполняет роль рычага при открытии-закрытии створки.



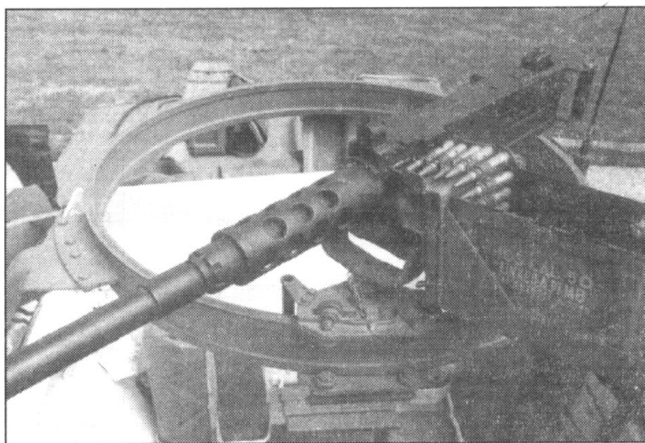
В открытом сверху боевом отделении броневедомобиля М20 вдоль бортов корпуса устанавливались деревянные скамьи, к кормовой стенке рубки крепилось деревянное сиденье пулеметчика. В специальных спонсонах над скамьями смонтирована аппаратура.



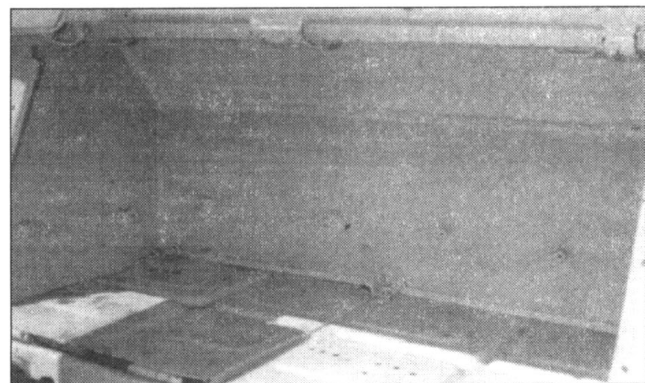
Пулемет можно было установить так, чтобы он не мешал стрельбе из пушки. Пулемет имеет цвет вороненного металла, рукоятки изготовлены из дерева, рукоятка ручной перезарядки - темно коричневого цвета. Обратите внимание - на снимке пулемет снаряжен учебной лентой - в гильзах патронов просверлены отверстия.



Кольцевая турель М49 обеспечивала круговой обстрел из установленного на ней пулемета. Турель крепилась на болтах к металлическим подпоркам. Собственно турель с пулеметом перемещалась по кольцу посредством нескольких вертикальных и горизонтальных роликов. Бронерубка, к которой крепилось кольцо выполнялось сварной, на снимке просматривается грубый сварочный шов.



Пулемет мог не только перемещаться вдоль кольца турели, но и вращаться на шкворне. При необходимости пулемет снимался или устанавливался за несколько секунд.

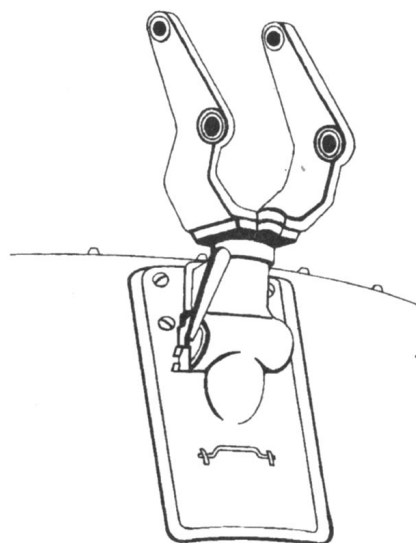


Спонсоны имели достаточно большой внутренний объем, и когда в них не устанавливалось радиооборудование, экипаж занимал этот объем под свое имущество.

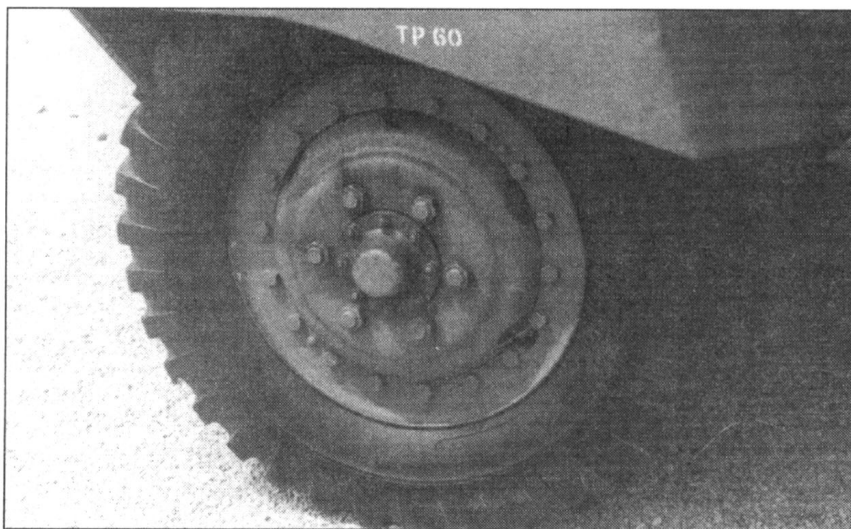
На броневедомобилях М20 устанавливалась достаточно большая гамма радиоаппаратуры, в том числе радиостанции SCR-510, SGR-506, SCR-508 и SCR-694-С.



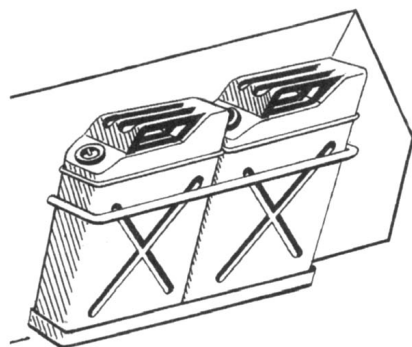
Между передними и средними колесами на бортах корпуса монтировались специальные крепления для трех мин. На машинах поздних выпусков вместо этих «корзин» устанавливались конформные ящики для имущества и снаряжения, на некоторых машинах вместо них имелись «корзины» для двух канистр. Обратите внимание на ироническую надпись «STEP HERE» - наступать сюда ...



Шкворневая установка пулемета на башне М8.

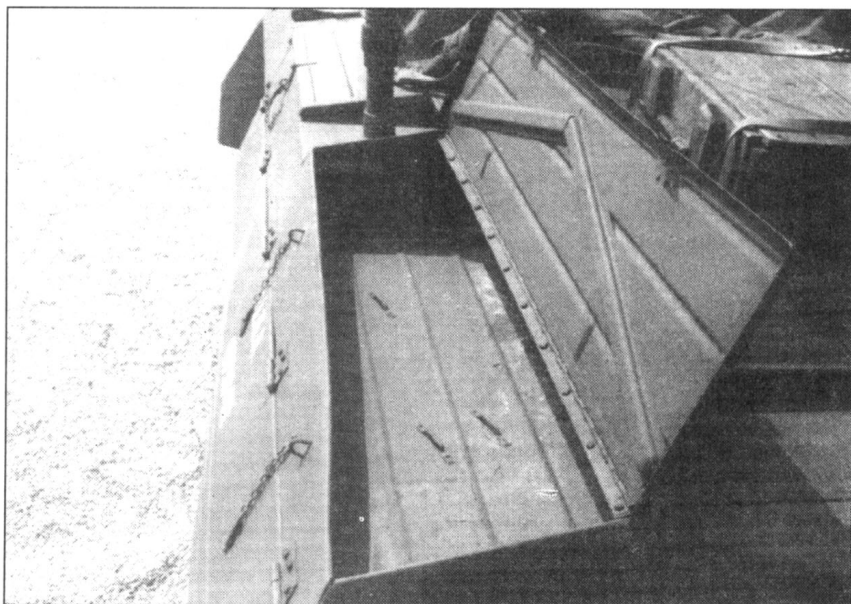


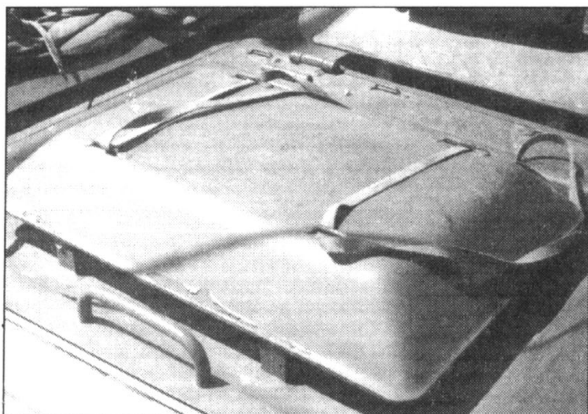
На колесах смонтированы шины военного образца, обратите внимание, колесо имеет отдельный, крепящийся на болтах обод. Давление в пневматиках передних колес выше, чем давление в пневматиках задних.



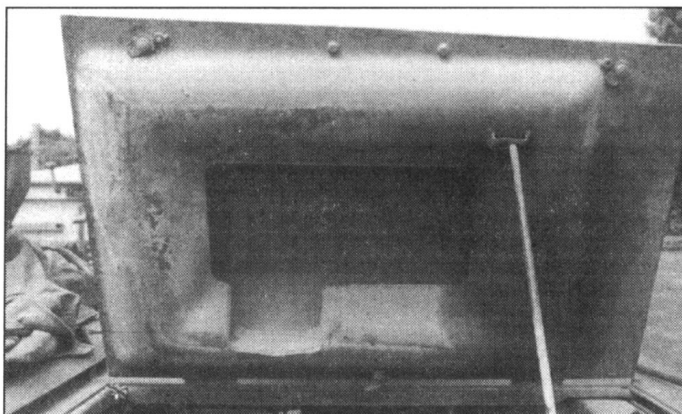
Крепление канистр между первым и средним колесами по бортам М8 и М20.

По бортам корпуса над колесами находились конформные ящики для имущества и снаряжения. Крышки ящиков с внутренней стороны имели V-образное подкрепление. Крышка переднего, более короткого ящика с внутренней стороны имела идущее по диагонали ребро жесткости.

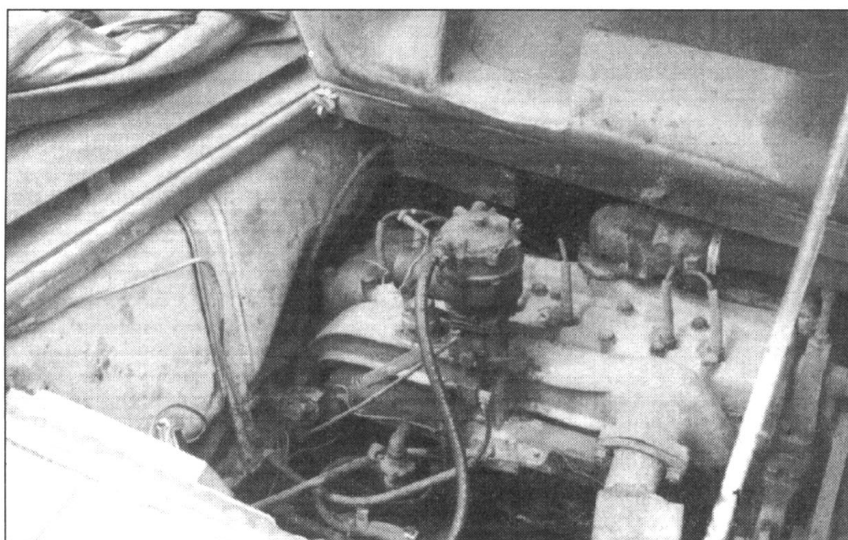




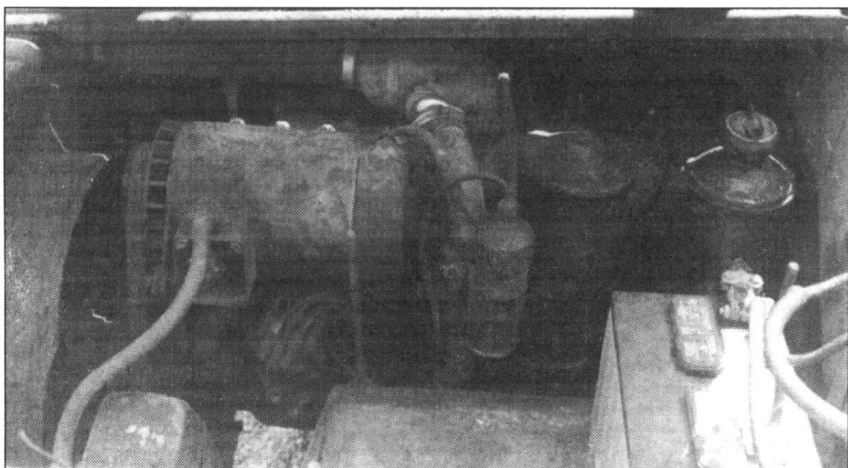
Два больших прямоугольных люка на крыше моторного отделения обеспечивали доступ к двигателю. Люки откидывались к оси машины.



В открытом положении люк фиксировался штырем-подпоркой; в толще крышки виден канал, обеспечивающий приток воздуха для охлаждения двигателя. Внутренняя поверхность люка окрашена грязно оливковой краской, интерьер моторного отделения обычно красился в белый цвет.



Бронеавтомобили М8 и М20 оснащались 110-сильными двигателями Геркулес JXD. Карбюратор и топливопровод установлены с левой стороны мотора, термостат и радиатор - с правой, топливный бак - непосредственно перед двигателем.



В правой части моторного отделения размещались электрогенератор, распределитель, система зажигания и цилиндрический масляный фильтр. На переднем плане - аккумуляторная батарея.

### Характеристики бронеавтомобиля М20

Один экземпляр бронеавтомобиля М20 находится в собрании военного коллекционера Вэйна Глэвина из Медины, шт. Огайо. Глэвин ежегодно в июле устраивает демонстрацию своей коллекции. При осмотре выясняется, что бронемашина М20 не намного больше по размерам, чем Форд «Эксплорер» выпуска 1995 г. Отделение управления очень тесное даже для худого человека, при закрытых люках это впечатление усиливается еще больше - вот и причина, почему на большинстве старых снимков люки бронеавтомобилей открыты. Обзор с места водителя чрезвычайно ограничен - с закрытым люком удерживать машину на дороге сможет далеко не каждый водитель.

Однако отрицательные эмоции быстро меняются на положительные после начала движения. По сравнению с полугусеничным М3 бронемашина имеет более плавный ход и создает гораздо меньше шума; она способна двигаться со скоростью 30-40 миль/ч даже по бездорожью, на шоссе броневик по скорости совершенно особенно не выделялся современных машин. Броневик свободно смог перевалить через железнодорожные пути в месте, где оборудованный переезд отсутствовал. Машина обладает хорошей скоростью, плавным ходом (особенно по шоссе) и хорошо управляется, с другой стороны - обзор с места водителя не удовлетворительный - сложно представить, как могли водители управлять бронеавтомобилем в бою.



*Охлаждение двигателя обеспечивали два вентилятора, смонтированные между мотором и радиатором. Воздух в моторное отделение поступал через воздушные каналы в толще верхних люков и выбрасывался через бронированную решетку в корме корпуса. Вентиляторы соединялись ременной передачей с электрогенератором.*

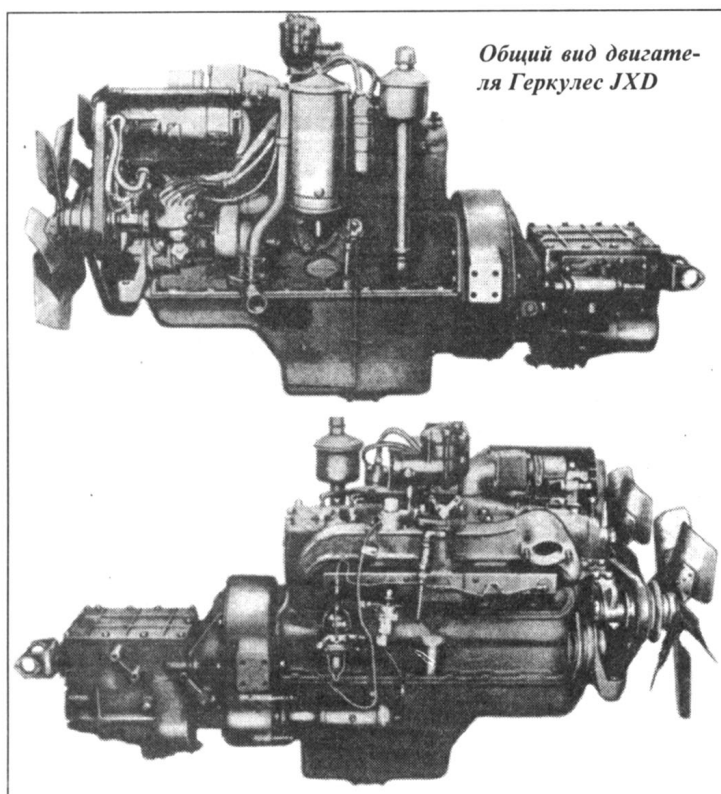
#### **Карьера броневтановилей M8 и M20**

Первые броневтановилей M8 сошли с конвейера в марте 1943 г., однако потребовалось некоторое время, прежде, чем они начали поступать в строевые подразделения. Впервые в боевых условиях машины M8 использовались на средиземноморье во время высадки союзников в Салерно 9 сентября 1943 г. Броневтановилей этого типа пришли на смену полугусеничным M3 в кавалерийских и разведывательных частях. Медленное продвижение, позиционный характер боев и горный рельеф Италии сильно ограничивал применение колесной бронированной техники, в той роли, для которой предназначались броневтановилей, их использовали редко.

К моменту высадки союзников в Нормандии M8 уже стали основными машинами в отделениях броневтановилей разведывательных

взводов. Каждое отделение имело на вооружении три машины M8; кроме отделения броневтановилей в разведывательном взводе имелось еще три отделения, но вооружении которых имелось по два джипа. Такая структура взвода позволяла гибко использовать джипы и броневтановилей, комбинируя в зависимости от условий состав групп. Хотя 37-мм пушки броневтановилей и не могли бороться с немецкими танками, они вполне подходили для борьбы с живой силой и легкобронированными целями.

Впервые M8 применялись в той роли, для которой они и предназначались в ходе операции «Кобра» - наступлению с нормандского плацдарма, которое состоялось в конце июля 1944 г. Разведывательные подразделения танковых дивизий армии США шли во главе наступающих соединений, нащупывая слабые места в немецкой обороне и, по возможности, преодолевая их где и когда только возможно. Машины M20 использовались как вспомогательные в разведывательных подразделениях. В основном же они состояли на вооружении штабных отделений. Высокая скорость M8 и M20 делала их достаточно сложными целями, в случае опасности они могли быстро отойти и укрыться в складках местности или за строениями. Первым вестником освобождения для жителей многих городов и деревень Франции стали двигавшиеся по улицам броневтановилей M8 разведывательных отде-



*Общий вид двигателя Геркулес JXD*



лений кавалерийских частей.

После того как в конце лета и осенью 1944 г. темп продвижения союзников замедлился, а фронт частично стабилизировался, кавалерийские подразделения стали использовать в качестве мобильных сил охраны флангов дивизий - для этой роли бронев автомобили не очень подходили. В полной мере неадекватность поставленных перед разведывательными частями, вооруженными машинами М8 проявилась во время битвы за Бельгию - тогда эти части стремительно откатывались под натиском тяжелой техники немецких войск. В некоторых случаях отступление переходило в панику, боевую технику личный состав бросал уже после незначительных стычек с противником, а то и вовсе без боя. По крайней мере, четыре бронев автомобиля М8 18-го кавалерийского разведывательного эскадрона 14-й кавалерийской группы немцы захватили в районе Потью, снимки этих машин широко использовала немецкая пропаганда. Трофейные машины противник применял в боевых действиях.

Новое наступление союзников началось ранней весной 1945 г., после отражения немецкого удара в Арденнах. Бронев автомобили М8 снова выискивали слабые места в обороне противника, районы сосредоточения живой силы и техники. Оборона немцев разваливалась на глазах, что давало разведывательным подразделениям отличные возможности - они двигались вперед, встречая минимальное сопротивление. В конце войны отделения бронев автомобилей нередко захватывали целые германские города.

Союзники использовали машины М8 в Европе для выполнения широкой гаммы заданий. Из-за слабого бронирования американские машины в британских частях популярностью не пользовались. Большие по размерам и лучше защищенные машины, подобные «Стэгханду», выполняли большую часть боевой работы, приходившейся на долю бронев автомобилей. Французы получили большое количество машин М8 и М20 и применяли их масштабно, особенно эффективно они действовали в составе 2-й бронетанковой дивизии в ходе стремительного броска по Франции.

Тихоокеанские острова из-за рельефа местности и особенностей природных условий совершенно не подходили для применения бронев автомобилей. Ограниченные размеры островов или горы, такие как на Новой Гвинее диктовали использование бо-



*Экипаж бронев автомобиля М8 с собственным именем «NINA CHIQUITA» завтракает на улице итальянского города Гаэтта, май 1944 г. В 1943 г. в американской армии были введены опознавательные знаки белого цвета в виде вписанной в круг пятиконечной звезды, иногда опознавательные знаки рисовали желтой краской. Бронев автомобили, принимавшие участие в боях на Сицилии имели опознавательные знаки как белого, так и желтого цветов. Запечатленная на снимке машина имеет двухцветный разрушающий камуфляж.*



*Экипаж бронев автомобиля «CONQUISTADOR» сфотографирован вместе со своей машиной на улице итальянской деревни Нормя, конец мая 1944 г. Несмотря на то что горная местность Италии не очень подходила для использования колесной бронетехники, бронев автомобили М8 широко применялись весной 1944 г. в районе городов Анцио и Салерно.*



Бронеавтомобиль М8 возглавляет колонну американской военной техники, городок Ла Шпель-ен-Югер, Франция, конец июля 1944 г. Американская армия преследует отступающих немцев. В ходе операции «Кобра» четыре танковых дивизии армии США прорвали немецкую оборону и устремились на восток, в голове танковых колонн шли разведывательные подразделения, оснащенные бронеавтомобилями М8. Это была именно та маневренная война, для которой и предназначались бронеавтомобили М8. Используя высокую скорость этих машин разведывательные подразделения обходили очаги сопротивления противника и устремлялись в глубь Франции.

Для многих французов символом освобождения от немецкой оккупации стали бронеавтомобили М8, первыми появившиеся в тылу немецких войск. На снимке - жители Шартра приветствуют командира 7-й бронетанковой дивизии армии США генерал-майора Линдсея Сильвестра на параде в честь освобождения города, середина августа 1944 г. Обратите внимание - на лобовой части корпуса бронеавтомобиля М8 укреплена выкрашенная в красный цвет прямоугольная металлическая табличка с двумя нарисованными белой краской звездами - это личная машина генерал-майора Сильвестра.



На фронте случается всякое, и потери - неизбежны. Бронеавтомобиль «Sweet Sue» из 42-го кавалерийского разведывательного эскадрона 3-й армии был захвачен немцами в качестве трофея во время летней кампании. Обычно в боевых условиях бронеавтомобили не имели прицепов, но здесь хорошо виден трейлер со снаряжением. Наличие прицепа говорит о том, что машина, скорее всего, была захвачена где-то в тылу.

Генерал Джордж Паттон сопровождает американского посла в СССР Аверила Гарримана (в каске старого образца) в ходе его поездки по подразделениям 3-й армии. Бронеавтомобиль М20 имеет личные знаки отличия Паттона и укрепленные на лобовом листе корпуса мощные звуковые сигналы. Обратите внимание на смонтированный в передней части рубки прозрачный козырек, вместо обычной кольцевой пулеметной турели установлен шкворень.



Конец ноября 1944 г., бронеавтомобиль М8 движется по заваленной руинами улице германского города Кинцвейлер, на заднем плане - разбитое штурмовое орудие StuG III. Кольцевая турель установлена над башней на меньшей, чем обычно, высоте, видимо монтаж производился в полевых условиях.

Бельгийцы приветствуют американские войска на улицах города Ронги. На башне бронеавтомобиля М8 смонтирована кольцевая пулеметная турель М49, между передним и средним колесами на борту корпуса машины вместо «корзины» для мин установлена «корзина» для канистр.





*Личный состав 92-го кавалерийского эскадрона готовится к атаке под прикрытием фортификационных сооружений линии Мажино. Обратите внимание - с броневладельцев демонтированы щиты-экраны, а колеса для лучшей проходимости обмотаны цепями.*

*В период боев за Бельгию часть броневладельцев для уменьшения заметности на фоне снега перекрасили в белый цвет, однако часть машин так и осталась в своей исходной оливковой окраске. На снимке - на переднем плане М8 в зимней окраске, на заднем - броневладельцев оливково-зеленого цвета. Обратите внимание - на головной машине места расположения опознавательных знаков и различной символики белой краской не закрашивались.*



*Финальная стадия битвы за Бельгию, середина января 1944 г. Экипаж броневладельцев М8 из 11-й бронетанковой дивизии обменивается приветствиями с солдатами 84-й пехотной дивизии армии США. Зимой колеса броневладельцев М8 и М20 часто обматывали цепями, чтобы улучшить проходимость машин по снегу.*

Бронеавтомобиль М20 с собственным именем «Rusty» принадлежал 6-му кавалерийскому эскадрону 3-й армии генерала Паттона, Германия, февраль 1945 г. Название машины написано желтой краской, все остальные надписи и обозначения - белого цвета. Над рубкой установлен не обычная эллипсовидная в плане пулеметная турель, в передней части рубки смонтировано ветровое стекло.



Экипаж машины «KANSAS TERROR» слишком занят, чтобы прочитать оставшуюся от немцев надпись - остановка и парковка запрещены. Башенный пулемет на машине отсутствует, зато в кормовой части башни укреплен ящик с имуществом членов экипажа.

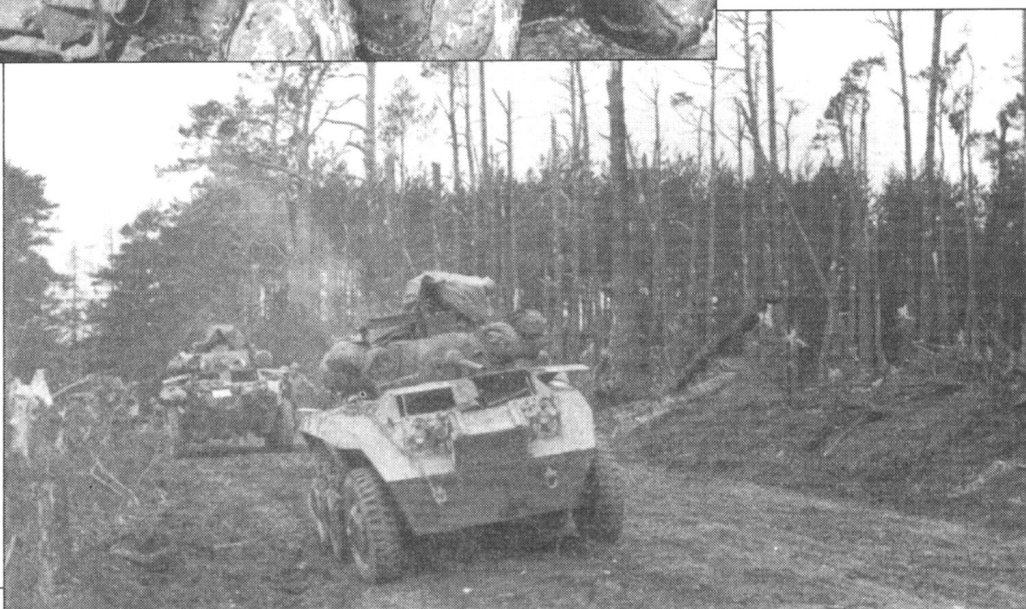
Экипаж бронеавтомобиля М8 позирует на фоне памятника королю Фридриху I, город Моер, Германия, весна 1945 г. В передней части корпуса навешены цепи, которыми обматывались колеса, в данном случае они дают некоторую дополнительную защиту от огня стрелкового оружия. Стрелок держит в руках 37-мм снаряд.





Бронеавтомобиль М8 из 4-го кавалерийского эскадрона покрыт неаккуратными пятнами белого цвета - своеобразный зимний разрушающий камуфляж; белой краской лягнули даже на мины, закрепленные на борту корпуса. Бортовые щитки-экраны часто снимали, чтобы грязь не набивалась между ними и корпусом. К задней части башины приварен небольшой ящик для снаряжения.

Два основательно нагруженных бронеавтомобиля М8 из состава 10-й бронетанковой дивизии армии США на марше по дороге, проходящей через сильно «прореженный» артиллерийским огнем лес, окрестности города Виттлиха, Германия. Пулемет и казенная часть 37-мм пушки на головной машине закрыты брезентовыми чехлами.



По сравнению с Европой на Тихом океане бронеавтомобили М8 и М20 применялись в очень ограниченных масштабах. Экипаж этой машины осматривает высоты Либринен на острове Лейте, бойцы стараются выявить позиции японских снайперов. Крайне необычным является тот факт, что этот бронеавтомобиль не имеет никакой маркировки кроме надписей «US ARMY».

Группа американских солдат облепила броневтомобиль М8 во время наступления союзников в марте 1945 г. Машина движется по берегу реки Мэникэхэн, о. Минданао. Расслабленные позы солдат, отсутствие оружия говорят о том, что в ближайшее время они не ожидают встретить сопротивления.



Американский солдат осматривает «двойной трофей». Сначала этот броневтомобиль М8 захватили немцы, а потом отбили американцы. На крыле под правой рукой бойца написано собственное имя машины - «BUFFALO BILL». Поверх американских опознавательных знаков грубо нарисованы огромные кресты. Машина не имеет никаких обозначений, которые могли позволить определить какому американскому или немецкому подразделению она принадлежала.



С окончанием Второй мировой войны большая часть американских войск вернулась из Европы в США, часть подразделений, включая несколько кавалерийских эскадронов, переформировали для несения полицейской и охранной службы в составе оккупационных войск. На снимке - броневтомобиль М8 из 42-го полицейского, бывшего 42-го кавалерийского, эскадрона. Этот эскадрон был придан в мае 1948 г. 2-му полицейскому полку. Обратите внимание на эмблему машины - вписанную в круг букву «С»; эмблема - производная от собственного имени броневтомобиля: «Cowboy».



Бронеавтомобиль М8 из 124-го кавалерийского полка сфотографирован на стоянке, окрестности Лашио, Бирма, март 1945 г. На прицепе у машины трофейная японская повозка, нагруженная имуществом и снаряжением экипажа. 124-й кавалерийский полк входил в состав боевой группы «MARS».

Американские войска медленно пришли на помощь южнокорейской армии после начала в 1950 г. войны с Северной Кореей. На снимке - бронеавтомобиль М8 из 8066-й разведывательной роты 1-й кавалерийской дивизии ожидает сигнала к началу движения. Бронеавтомобили М8 имелись и на вооружении армии республики Корея.



Блок-пост на автодороге, Корея, август 1950 г. Бронеавтомобили М8 и М20 по всем параметрам уступали имевшимся у северокорейцев танкам Т-34-85, поэтому бронемашини использовали, главным образом для охраны и патрулирования.





*Пока шла ожесточенная война в Корее, в Индокитае французы отражали попытки коммунистов взять власть в свои руки. На снимке - броневедомитель М8 французских колониальных войск в бою с отрядом Вьет-Миня в районе реки Нойр, январь 1952 г. На кольцевой турели, смонтированной над башней, установлен 7,62-мм пулемет.*

лее медленных, но гораздо лучше бронированных и вооруженных танков. На тихоокеанском театре военных действий в больших количествах броневедомители М8 не применялись вплоть до начала кампаний на Филиппинах и до вторжения за Окинаву.

После окончания второй мировой войны значительное число броневедомителей М8 и М20 США передали своим союзникам по различным программам военной помощи. М8 быстро стал стандартным броневедомителем в армиях многих



*По мере эскалации войны в Индокитае, французы усиливали свою группировку в регионе, перебрасывая из метрополии все новые и новые части, кроме того, к ведению боевых действий на стороне колониальной администрации старались привлекать местное население - формировались смешанные французско-вьетнамские подразделения. На снимке - броневедомитель М8 одного из таких смешанных подразделений, в его экипаже были и вьетнамцы, и французы. На лобовом листе корпуса рядом с регистрационным номером машины изображен вьетнамский флаг - горизонтальные полосы желтого и красного цвета. Машины сугубо французских подразделений имели перед регистрационным номером изображения флага Франции и буквы «IC» (Indochina - Индокитай).*

стран мира. В то же время, количество машин этого типа в американской армии резко снижалось, хотя броневедомители продолжали использоваться в оккупационных войсках США, размещенных в Германии и Японии. В июне 1950 г., после вторжения северокорейских войск в Южную Корею, расквартированные в Японии подразделения американской армии имеющие на вооружении броневедомители М8 и М20 были переброшены в Японию. Вместе с 37 машинами М8, имевшихся на вооружении южнокорейской армии, броневедомители армии США в отдельных случаях смогли замедлить продвижение на юг войск Ким Ир Сена, а также отслеживали наступающие соединения противника. В целом же, броневедомители М8 абсолютно уступали советским САУ Су-76 и танкам Т-34-85, которые находились на вооружении северокорейцев. В конечном итоге машины М8 и М20 стали применяться только для охраны дорог и районов расположения войск.

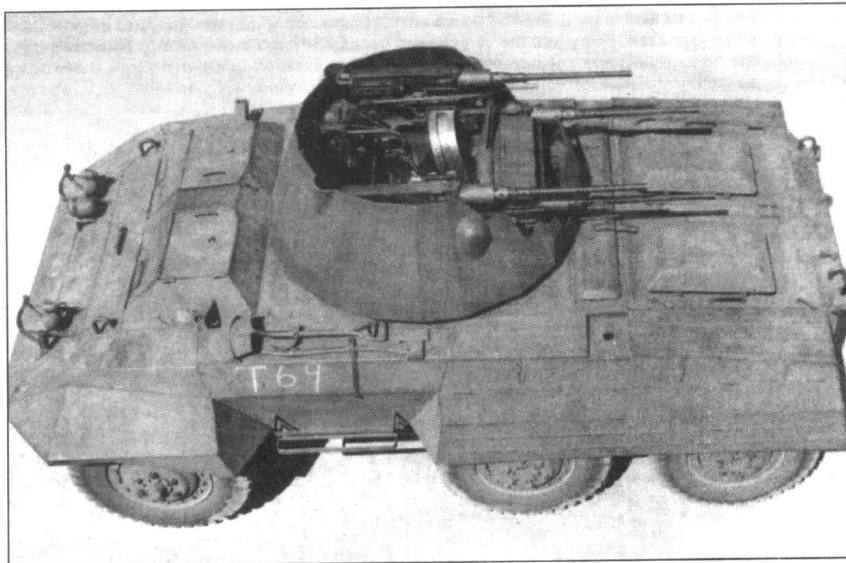
Наиболее масштабно броневедомители М8 и М20 после окончания второй мировой войны использовали французы в Индокитае. Оснащенные этими машинами подразделения 2-й бронетанковой дивизии привлекались к патрулированию дорог и охране различных объектов. Машины входили в состав «групп быстрого реагирования», пытавшихся бороться с нападениями отрядов Вьет Миня на французские гарнизоны и автоколонны. В конце войны М8 действовали в составе комбинированных групп, в которые входили также танки и САУ, в каждой группе имелась рота броневедомителей, в которую входило три взвода по пять М8 в каждом.

После поражения в войне и ухода французов из Индокитае, уцелевшие броневедомители достались вновь образованным вооруженным силам Вьетнама, Лаоса и Камбоджи. В Южном Вьетнаме война разгорелась с новой силой в 1957 г. Броневедомители М8, как и прежде, использовались для охраны путей сообщения, военных баз и т.п. Срок их службы был недолгим, по программе военной помощи из США стала поступать более современная техника. Известен, по крайней мере, один случай установки башни от М8 на гусеничный БТР М113, как мера усиления огневой мощи бронетранспортера. В боях эта машина участия не принимала.

## Зенитный броневедомитель Т69

Одним из изначально запланированных вариантов машины Т22/М8 являлся броневедомитель ПВО. Работы по модернизации М8 в зенитный вариант начались в феврале 1943 г., в башне вместо одной 37-мм пушки ставилось четыре 12,7-мм пулемета. Испытания зенитного броневедомителя, получившего обозначение Т69, проходили в 1944 г., результаты испытаний, в целом, были удовлетворительными. Вооружение из четырех пулеметов размещалось в полностью вращающейся легкобронированной башне, за счет использования гидропривода удалось добиться высокой скорости разворота башни - один полный оборот башня совершала всего за шесть секунд. Углы вертикального наведения пулеметов менялись в диапазоне от -10 до +90 град., скорострельность - 1600 - 2000 выстрелов в минуту. Установка счетверенной пулеметной установки никак не отразилось на скорости, запасе хода и проходимости броневедомителя. Ко времени окончания испытания броневедомителя Т69, в войска уже начал поступать зенитный полугусеничный броневедомитель Н16 «Хэвтрак», также вооруженный четырьмя 12,7-мм пулеметами с большим, чем у его колесного собрата возимым боеком-

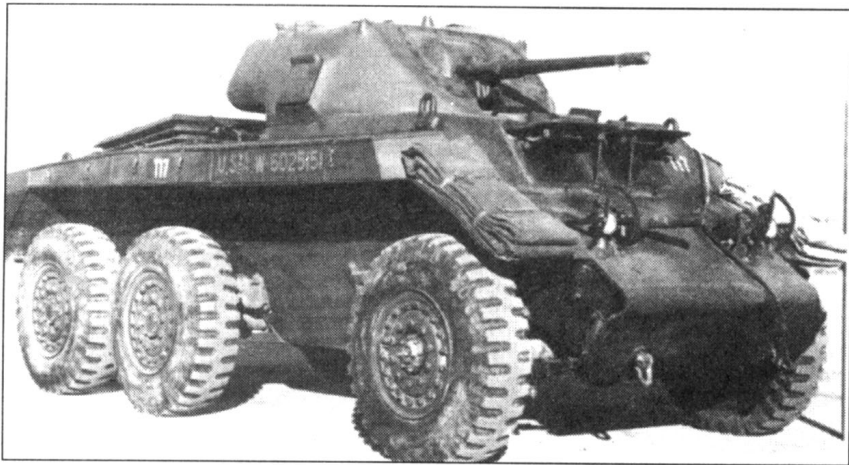
*Башня броневедомителя могла совершить полный оборот за шесть секунд. Теоретическая скорострельность пулеметов составляла 1600-2000 выстрелов в минуту, однако в течение целой минуты стрельба никогда не велась поскольку тогда боеприпасы кончились бы слишком быстро, а стволы - чрезмерно раскалились.*



*Броневедомитель Т69 представлял собой адаптированную к решению задач ПВО машину М8. В место 37-мм пушки в открытой сверху башне кругового вращения устанавливались четыре 12,7-мм пулемета; боекомплект размещался внутри машины.*



*Угол вертикальной наводки пулеметов составлял от -10 до +90 град. Хотя броневедомитель Т69 обладал высокой скоростью движения и представлял собой эффективную систему оружия, он не имел ощутимых преимуществ с точки зрения огневой мощи, уровня защищенности и проходимости вне дорог по сравнению с зенитной установкой на базе полугусеничной машины. Эти факторы наряду со снижением угрозы, исходившей от авиации стран Оси, привели к аннулированию программы зенитного броневедомителя Т69.*



*T17 представлял собой крупногабаритный броневедомитель, вооруженный 37-мм пушкой и оснащенный двумя двигателями, экипаж машины состоял из пяти человек. Как правило, для доступа в машину члены экипажа пользовались большими дверцами, расположенными в бортах корпуса между передними и средними колесами; кроме того, в крыше башни имелся люк. Вооружение броневедомителя состояло из пушки, спаренного с ней 7,62 мм пулемета и установленного в лобовой части корпуса машины еще одного пулемета аналогичного калибра, на крыше башни предусматривалась возможность монтажа крупнокалиберного пулемета. Ящики для снаряжения занимают всю длину бортовых крыльев.*



*Броневедомитель T17E1 представлял собой укороченный вариант машины T17. За счет более короткого корпуса, четырех колес и полукруглых крыльев броневедомитель T17E1 легко отличить от T17. Общее конструктивное сходство - результат выдачи одной спецификации на разработку двух броневедомителей: четырех и шестиколесного.*

плектом. Поскольку T69 не имел существенных преимуществ перед M16, все работы по зенитному варианту броневедомителя M8 были прекращены в начале 1944 г.

### **Броневедомитель T17**

В июле 1941 г. управление вооружение выпустило требования к среднему полноприводному броневедомителю, вооруженному 37-мм пушкой в башне кругового вращения. Спецификация предусматривала разработку как четырехколесной, так и шестиколесной машины, к проектированию были подключены фирмы Форд и Шевроле, обе фирмы изготовили по одному прототипу. Шестиколесная машина фирмы Форд получила обозначение T17, вооружение броневедомителя состояло из 37-мм пушки в башне кругового вращения и спаренного с ней пулемета калибра 7,62 мм, еще один 7,62 мм пулемет монтировался в корпусе справа от места водителя, предусматривалась возможность установки третьего пулемета винтовочного калибра на шкворне, смонтированном на крыше башни. Установленный на машине двигатель Геркулес JDX обеспечивал броневедомителю массой 11 т скорость по шоссе 60 миль/ч. Для доступа в машину экипажа из пяти человек в корпусе машины позади передних колес и в крыше башни имелись люки. Ящики для хранения имущества и снаряжения располагались по всей длине крыльев корпуса машины.

После успешного завершения испытаний, с фирмой Форд в январе 1942 г. был подписан контракт на постройку 2260 броневедомителей T17, дополнительные 1500 машин были заказаны в июне того же года. Для выпуска машин готовилась сборочная линия на заводе в Сент-Паул, шт. Миннесота, однако в октябре программа развития колесной бронетехники была в очередной раз пересмотрена. По причине размеров и массы, близким к габаритам легкого танка, дальнейшая разработка проекта T17 была прекращена. Тем не менее, фирме Форд разрешили собрать 250 машин T17 на уже подготовленной сборочной линии. Эти броневедомители предложили англичанам, в Британии они даже получили наименование «Дирхаунд», но в Англии считали, что машины не отвечают предъявляемым к броневедомителям такого класса требованиям. Ирония судьбы заключается в том, что именно британский опыт боевого применения колесной техники был положен в основу спецификации на машину T17. Все 250 машин, предварительно лишённые воору-

жения пришлось передать военной полиции, где они под обозначением М5 несли охрану военных баз на континентальной территории США. Бронеавтомобили М5 никогда не использовались в боевых действиях.

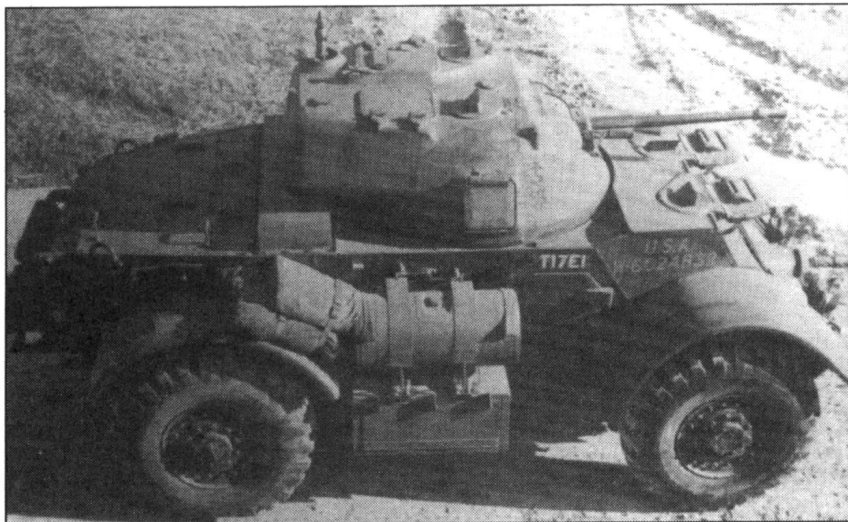
### Бронеавтомобиль Т17Е1

В соответствии с требованиями к среднему бронеавтомобилю фирма Шевроле разработала четырехколесную машину Т17Е1. Требования к ней вновь были выработаны с учетом британского опыта использования подобной техники. Пилотную машину изготовили в конце 1941 г., ее испытания прошли успешно, после чего было заказано 2000 бронеавтомобилей для вооруженных сил США и 300 - для передачи Англии по ленд-лизу. В Великобритании бронеавтомобили Т17Е1 получили собственное имя «Стэгхаунд». Как и в случае с Т17, американские военные пришли к выводу о том, что им не требуются бронеавтомобили Т17Е1, однако англичанам машина понравилась. В конечном итоге было принято решение строить бронеавтомобили этого типа только для нужд британской армии; всего изготовлено 2844 бронеавтомобили «Стэгхаунд».

Имея массу 15 т «Стэгхаунд», считался относительно тяжелым бронеавтомобилем. Он оснащался двумя моторами GMC модель 270 мощностью по 97 л.с., установленными бок о бок в кормовой части машины. За счет четырех ведущих колес машина имела хорошую проходимость по пересеченной местности, скорость по шоссе - 55 миль/ч. На одной заправке, имея емкость топливных баков 112 галлонов, «Стэгхаунд» мог проехать от 200 до 500 миль в зависимости от состояния трассы. Емкость баков и запас хода можно было увеличить путем установки на бортах корпуса двух сбрасываемых баков (по одному с каждого борта).

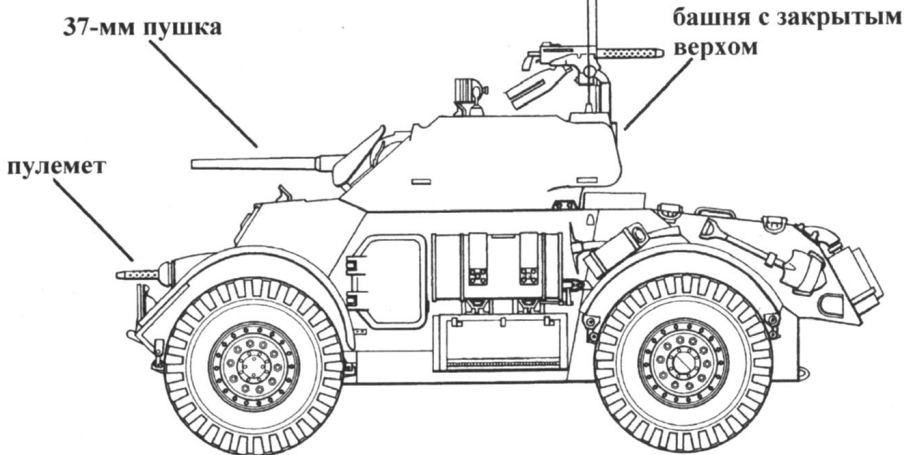
Экипаж машины включал пять человек: в корпусе располагались водитель и его помощник, в башне - командир, наводчик и стрелок. Для доступа в машину в бортах корпуса перед сбрасываемыми топливными баками имелось по одному открывающемуся вперед люку-дверце; в крыше башни над местами командира и наводчика есть еще по люку.

Бронеавтомобиль вооружен 37-мм пушкой в маске М6, с пушкой спарен 7,62-мм пулемет, еще один пулемет такого же калибра установлен в корпусе, огоня из него ведет помощник водителя, кроме того, предусмотрена возможность монтажа на крыше башни зенитного пулемета калибра

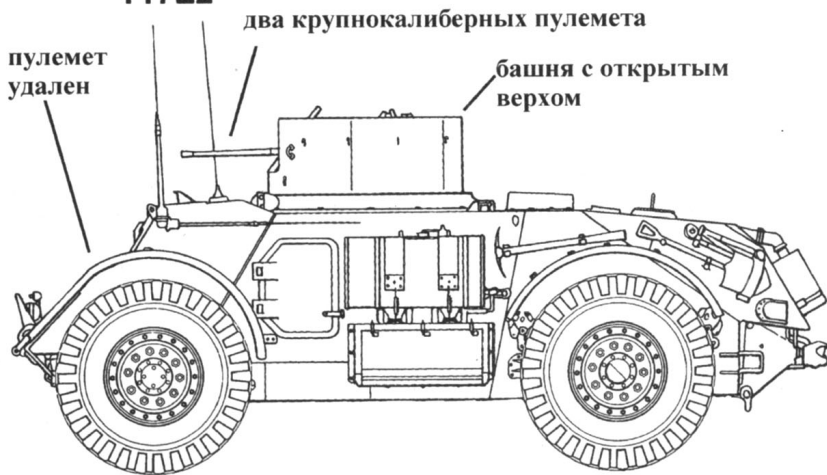


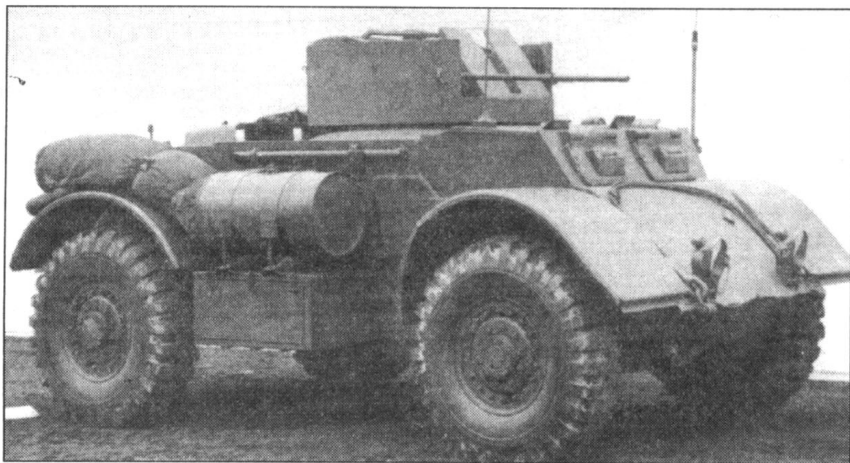
*Конструкция бронеавтомобилей Т17Е1 или «Стэгхаунд» достаточно простая: корпус - ящикообразной формы, система управления и трансмиссия - упрощенные версии аналогичных агрегатов предвоенного грузового автомобиля фирмы Крайслер. По бортам корпуса крепились дополнительные топливные баки цилиндрической формы, в случае необходимости их можно было сбросить изнутри машины. Бронеавтомобили «Стэгхаунд» не применялись в армии США, но завоевали популярность среди воевавших в Европе британских войск.*

### Т17Е1 (Staghound)

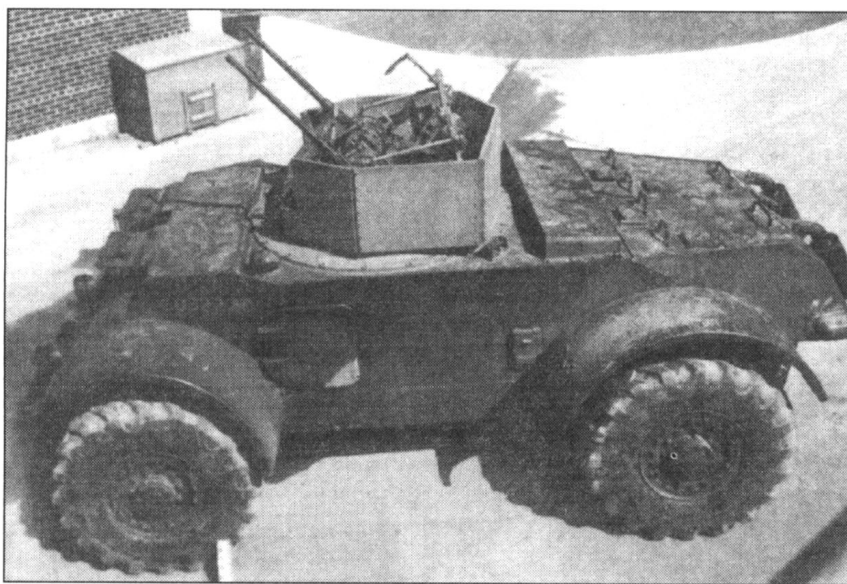


### Т17Е2





*Корпус броневомобиля Т17Е1 послужил базой при разработке машины ПВО Т17Е2. Вооружение зенитного броневомобиля состояло из двух 12,7-мм пулеметов, смонтированных в открытой сверху башне Фрэйзер-Нэйш кругового вращения. Для наведения пулеметов применялся кольцевой прицел.*



*Время полного оборота башни составляло семь секунд, скорострельность пулеметов - 600 выстрелов в минуту. Поскольку башенные пулеметы могли бороться как с воздушными, так и с наземными целями, пулемет из лобовой части корпуса на зенитной машине был демонтирован. Экипаж броневомобиля ПВО сокращен до трех человек, а высвободившийся объем был использован для установки радиооборудования и размещения боекомплекта.*



7,62 мм. Боекомплект состоит из 100 37-мм снарядов и 5000 патронов. Разворот башни осуществляется гидрориводом, наведение пушки и пулемета в вертикальной плоскости производится вручную. На пушке установлен гиросtabilизатор, за счет которого удалось резко повысить точность стрельбы при движении броневомобиля. Хотя пушка калибра 37 мм и не могла бороться с немецкой бронетехникой, за счет комбинации бронезащиты (толщина брони в отдельных местах достигала двух дюймов), высокой скорости и хорошей проходимости машина успешно использовалась в полках броневомобилей британской армии. Личный состав британских подразделений, действовавших в Италии, был очень доволен, когда «Стэгхаунды» сменили на вооружении броневомобили старых типов.

В армии США броневомобиль Т17Е1 получил обозначение М6, однако поскольку на вооружении американской армии эти машины никогда не состояли, обозначение М6 применялось крайне редко.

#### Варианты

Конструкция «Стагхаунда» позволяла разрабатывать на ее основе достаточно широкую гамму машин. Первым стал зенитный броневомобиль Т17Е2, на котором вместо закрытой башни с 37-мм пушкой монтировалась открытая сверху башня Фрэйзер-Нэйш. Вооруженная двумя 12,7-мм пулеметами скорострельностью по 600 выстрелов/мин башня Фрэйзер-Нэйш совершала полный оборот всего за 7 с. Зенитные пулеметы могли быть использованы и для поражения наземных целей; курсовой пулемет в корпусе зенитного броневомобиля не устанавливался, а число членов экипажа сокращено до трех человек: водителя, командира и заряжающего. На месте, которое на машине Т17Е1 занимал помощник во-

*Броневомобиль Т17Е3 разрабатывался как машина огневой поддержки, он вооружался 75-мм гаубицей в открытой сверху вращающейся башне от самоходной установки М8. Машина Т17Е3 не передавалась в серийное производство, однако англичане установили на несколько броневомобилей «Стэгхаунд» вооруженные 75-мм пушками башни от танков «Крусейдер III», после такой конверсии колесные машины получили наименование «Стэгхаунд III». Наименование «Стэгхаунд II» получили броневики, на которых вместо 37-мм пушек поставили 3-дюймовые гаубицы.*



*Группа бронеевтомобилей «Стэгхаунд» из 4-й канадской бронетанковой дивизии пересекает реку Сена по наведенным саперами поитонному мосту, конец лета 1944 г. Обратите внимание - на передних крыльях головной машины смонтированы дополнительные ящики.*

дителя, на бронеевтомобиле Т17Е2 устанавливалось дополнительное радиооборудование.

Вторым специализированным вариантом считается бронеевтомобиль Т17Е3. НА этой машине вместо стандартной башни устанавливалась башня с 75-мм гаубицей от самоходной установки М8 (эта САУ была спроектирована на шасси легкого танка М5 «Стюарт»). До прекращения работ по этой программе в декабре 1943 г. успели построить единственную машину Т17Е3.

На машине «Стэгхаунд III» вместо штатной башни монтировалась башня от танка «Крусейдер III». Башня с 75-мм пушкой более соответствовала массивному бронеевтомобилю, но в вариант «Стэгхаунд III» англичане переоборудовали лишь незначительное количество бронеевтомоби-

лей. Как и в случае с зенитной машиной, на «Стэгхаунд III» демонтировался курсовой пулемет; вместо сбрасываемых топливных баков устанавливались большие контейнеры для имущества и снаряжения.

Еще одну модификацию «Стэгхаунда» - командно-штабную машину - также сделали англичане. С командно-штабных машин снимались башни, устанавливалось дополнительное радиооборудование и столы для топографических карт. Конверсия обычных машин в командно-штабные производилась в полевых условиях, поэтому существовало достаточно много «локальных» вариантов модернизации. Часть машин получила металлические экраны или даже ветровое стекло перед подбашенным отверстием в корпусе и складные брезентовые тенты.

В командно-штабной вариант было переоборудовано не так уж и много машин.

#### **Бронеевтомобиль Т18/Т18Е2**

В июле 1941 г. управление вооружения наряду с разработкой машин Т17 и Т17Е1 предписало форсировать работы по шести- или восьмиколесному бронеевтомобилю, вооруженному 37-мм пушкой в башне кругового вращения, по конструкции аналогичной, используемой на машинах Т17. Фирма Джeneral Моторс представила на рассмотрение проект восьмиколесной машины, два прототипа которой было заказано под обозначением Т18. Альтернативный шестиколесный вариант имел обозначение Т18Е1, было также заказано два экземпляра. На обоих вариан-



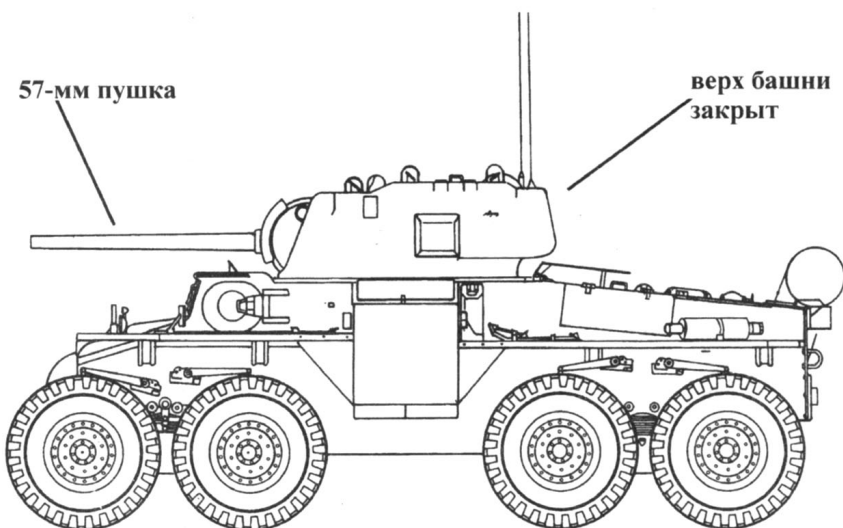
*Начало марта 1945 г., колонна бронеевтомобилей «Стэгхаунд» из 4-й канадской бронетанковой дивизии движется по узкой дороге в окрестностях города Сонбик, Германия. Экипажи любили «Стэгхаунды» за толстую броню, однако большие размеры машины порой затрудняли их тактическое использование (как в данном случае).*



*Т18Е2 стал крупнейшим бронев автомобилем, построенным в США в годы Второй мировой войны. Он имел новую, полностью закрытую башню, вооруженную 57-мм пушкой. Всего было построено тридцать бронемашин Т18Е2 - все они переданы англичанам. В Британии машина получила наименование «Бэрхаунд».*



*Как и «Стэгхаунд», «Бэрхаунд» оснащался сбрасываемыми топливными баками, однако они монтировались не по бортам, а в задней части корпуса машины. Удобный доступ в машину обеспечивали бортовые и верхние люки отделения управления и два люка в крыше башни. Несмотря на то, что бронев автомобиль имел толстую броню и мощное вооружение, англичане использовали его только для испытаний и в январе 1944 г. объявили устаревшим. Единственный уцелевший бронев автомобиль «Бэрхаунд» демонстрируется в экспозиции британского танкового музея в Бовингтоне.*



тах бронев автомобилей использовалась независимая пружинная подвеска колес. В конечном итоге решили ограничиться постройкой по одному прототипу каждого бронев автомобиля, но постройку машины Т18Е1 пришлось прекратить в связи со смещением приоритета в пользу машины новой конструкции - Т19.

Вслед за испытаниями прототипа, в начале 1942 г. был выдан заказ на постройку партии из 2500 машин Т18. Весной 1942 г. Британская военная миссия потребовала пересмотреть конструкцию бронев автомобиля, в первую очередь англичан не устраивало вооружение Т18. Бои в Северной Африке выявили настоятельную необходимость вооружения бронемашин более крупнокалиберными, чем 37-мм пушки, орудиями. Новая пушка могла быть оставлена только в новую башню, однако исследования показали, что в башне имеющейся конструкции можно смонтировать 57-мм орудие. Модернизированная машина с усиленным вооружением получила обозначение Т18Е2, в марте 1942 г. было заказано дополнительно 300 бронев автомобилей Т18Е2.

Восьмиколесный бронев автомобиль Т18Е2 считался большой машиной, длина корпуса превышала 20 футов, а масса - 26 т. По массе и габаритом броневик занимал промежуточное положение между легким танком М24 «Чаффи» и средним М4 «Шерман». Корпус машины - сварной, литьем изготавливались только носовая и кормовая детали корпуса. Экипаж включал водителя, помощника водителя, наводчика, заряжающего и командира. Для доступа в машину водителя и его помощника в бортах корпуса имелись люки, остальные члены экипажа попадали в бронев автомобиль через два люка в крыше башни. Машина оснащалась двумя шестицилиндровыми моторами фирмы Шевроле мощностью по 125 л.с.; все восемь колес - ведущие, две передние пары - управляемые. Запас хода ограничен 250 мильми, однако после установки дополнительных бортовых топливных баков в кормовой части корпуса запас хода несколько возрастает.

Бронев автомобиль вооружен 57-мм пушкой в башне кругового вращения; с пушкой спарен 7,62-мм пулемет. Огонь из установленного в корпусе курсового пулемета ведет помощник водителя. На башне предусмотрена возможность монтажа двухдюймовых дымовых гранатометов и еще одного пулемета калибра 7,62 мм.

Бронев автомобиль Т18Е2, получивший английское обозначение

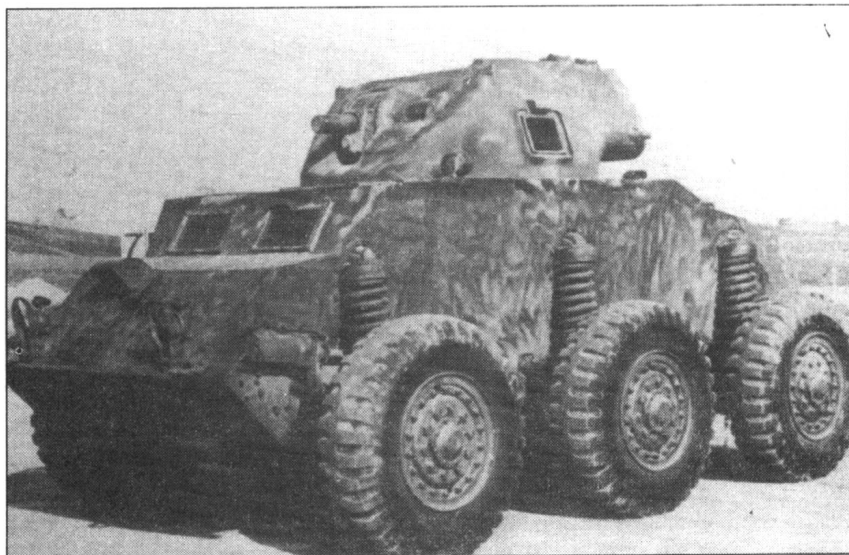
«Борхаунд», проблемы преследовали с самого старта программы, кроме того, задерживались поставки 57-мм орудий. К концу 1942 г. интерес к проекту сильно упал. Хотя «Борхаунд» имел хорошую бронезащиту и мощное вооружение, из-за больших размеров и высокого силуэта машину было не возможно использовать в том тактическом ключе, для которого она предназначалась, к тому же броневомобиль имел плохую проходимость по пересеченной местности. Танки и бронемшины других типов могли обеспечить большую гибкость тактического применения. В ноябре управление вооружение отказалось от закупок броневомобилей T18E2 для нужд американской армии. Прекращение программы разработки этой машины позволило высвободить ресурсы для других военных программ, но поскольку сборочная линия под броневики T18E2 уже была готова, на ней разрешили построить 30 машин для англичан. Однако, необходимость в таких больших, как T18E2, броневомобилях исчезла, и они никогда не принимали участие в боевых действиях.

Оглядываясь назад, можно сделать вывод, что требования, предъявляемые к машине «Борхаунд», на тот период времени, являлись нереалистичными.

### Броневомобиль T19/T66

Параллельно с созданием машины T18E1 в январе 1942 г. началось проектирование броневомобиля аналогичного назначения T19. По мере продвижения разработки, становилось очевидным превосходство машины T19 над броневомобилем T18E1, в конце концов, работы по T18E1 прекратили. Было заказано два прототипа бронемшины T19. Конструктивно броневомобиль T19 близок машине T18E1, но его масса и высота представлялись чрезмерными. На втором прототипе T19 устанавливалась башня с 37-мм пушкой, удалось снизить массу и уменьшить высоту машины; второй прототип получил обозначение T19E1. Броневомобиль осмотрели представители противотанкового командования и выразили пожелание заменить закрытую башню с 37-мм пушкой открытой сверху башней, вооруженной орудием калибра 75 мм. Их пожелание фирма Шевроле учла, со-

*Броневомобиль T19E1 преодолевает заболоченный речной берег в ходе испытательного пробега. Хотя машина и прошла испытания, ее сочли чересчур тяжелой.*



*Броневомобиль T19 отличался от «Бэрхаунда» укороченным корпусом и наличием шести, а не восьми колес. Первый прототип этой машины даже не был окончательно собран, а все усилия были направлены на сборку и доводку второго прототипа. Основное вооружение машины состояло из 37-мм пушки (на снимке - демонтирована); обратите внимание на массивные пружины подвески колес, хорошо видимые на снимке.*



*На втором прототипе монтировалась башня новой конструкции, корпус машины был перепроектирован с целью снижения его высоты и массы. Второй прототип получил обозначение T19E1, вооружение броневомобиля осталось прежним - 37-мм пушка и спаренный с ней 7,62-мм пулемет, второй пулемет калибра 7,62 мм был установлен в лобовом бронелисте корпуса.*







*Бронеавтомобиль T19E1 стал ответом на требования противотанкового командования к вооруженному 75-мм пушкой колесному истребителю танков. Пушка установлена в открытой сверху башне кругового вращения. Новая машина получила обозначение «75-мм самоходный артиллерийский носитель T66».*



*Бронеавтомобиль T27 разрабатывался в соответствии с требованиями, выработанными управлением по вооружению в начале 1943 г. Фирма Студебеккер использовала восьмиколесную ходовую часть (шесть колес - ведущие). Вооружение - 37-мм пушка и спаренный с ней пулемет винтовочного калибра. Орудие калибра 37 мм уже не имело возможности эффективно бороться с бронетехникой противника, кроме того - установка относительно слабой пушки не вписывалось в концепцию тяжелого бронеавтомобиля; 57-мм пушка представлялась гораздо более логичным вариантом вооружения подобной машины.*



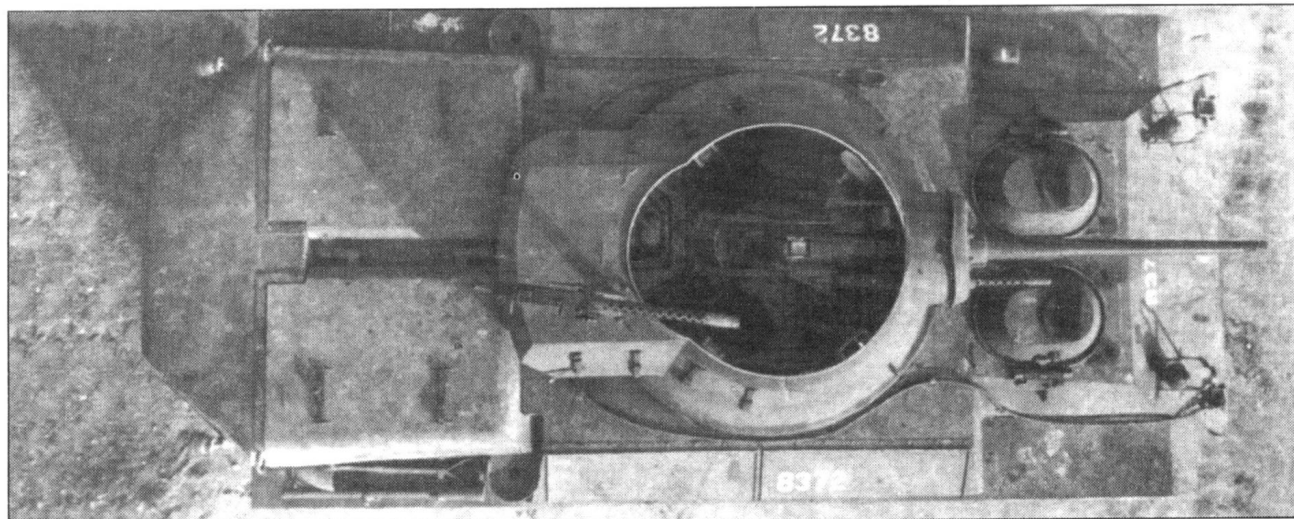
здав новую машину T66, вооруженную 75-мм пушкой.

Очередной осмотр всех трех машин позволил специалистам сделать вывод о грамотной и прочной конструкции самих бронеавтомобилей. Однако, выдача заказа на них представлялась маловероятной. Боевой опыт давал массу примеров неадекватности 37-мм пушек в качестве противотанкового оружия, более того, даже 57-мм пушки не во всех случаях могли бороться с немецкими танками. Требовались бронеавтомобили с гораздо более толстой броней и мощным вооружением, а значит - и большей массой. В конечном итоге, американцы полностью пересмотрели свои взгляды на развитие колесной бронетехники, отдав предпочтение легким разведывательным бронеавтомобильям. Работы же по машинам T19/T66 окончательно прекратились в конце 1942 г.

#### Тяжелый бронеавтомобиль T27

В январе 1943 г. управление вооружений выпустило новые требования к перспективному бронеавтомобилю. Эти требования нашли отражение в конструкции двух машин. Фирма Студебеккер предложила семитонный восьмиколесный бронеавтомобиль T27. Все колеса равномерно располагались по длине корпуса - подобное конструктивное решение достаточно редко использовалось на четырехосных машинах того времени. Все колеса имели независимую подпружиненную торсионную подвеску, шесть задних колес - ведущие. Машина оснащалась открытой сверху башней кругового вращения, в которой устанавливалась 37-мм пушка. Машина была готова в начале 1944 г., после чего приняла участие в сравнительных испытаниях с новым бронеавтомобилем T28 и состоящей на вооружении бронемашинной M8. Элегантный и, в общем-то, неплохой T27 по результатам испытаний уступил броневнику T28 и не продемонстрировал резкого улучшения характеристик

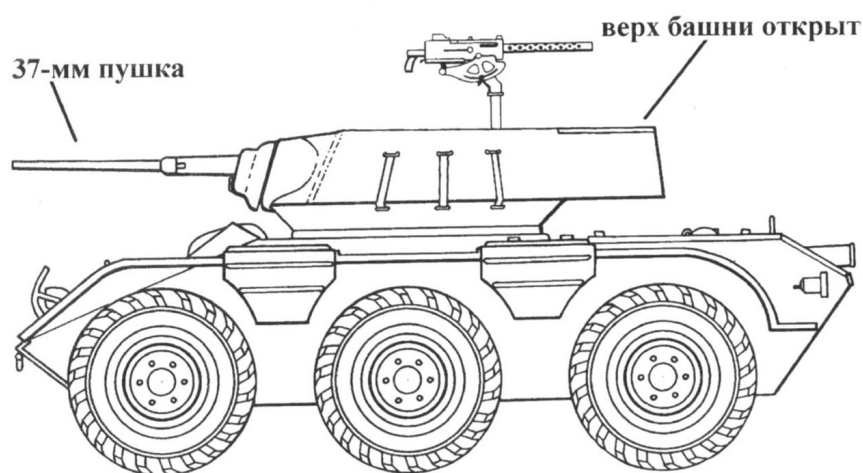
*Торсионная подвеска колес позволяла бронеавтомобилю T27 относительно легко преодолевать различные естественные и искусственные препятствия, однако преодолевать их из-за особенностей конструкции ходовой части требовалось с большой осторожностью. Результаты испытаний бронеавтомобиля T27 оказались хуже, чем у шестиколесного T28.*



*В башне броневедомобиля Т27 устанавливалась 37-мм пушка и спаренный с ней 7,62-мм пулемет. В кормовой части башни имелся ящик внушительного объема, кроме того, ящики монтировались на крыльях корпуса в его средней части.*



*Особенностью конструкции ходовой части броневедомобиля Т27 являлось равномерное распределение колес по базе - в мире до сих пор не так уж много восьмиколесных броневедомобилей с равномерным разнесением колес. Масса машины превышала 7 т, в целом конструкторам удалось достигнуть оптимального соотношения между внутренним объемом и массой машины. Броневедомобиль не имел курсового пулемета в корпусе, однако, сохранялась возможность установки на башне зенитного пулемета.*



по отношению к М8. Программа разработки броневедомобиля Т27 прекращена в июле 1944 г.

#### **Броневедомобиль Т28/М38**

Работы над очередным проектом броневедомобиля на фирме Шевроле начались в начале 1943 г. Принятая шестиколесная схема машины потенциально обладала большими преимуществами. Колеса разнесли по базе равномерно, использовалась независимая пружинная подвеска, а за счет высокой удельной мощности планировалось добиться хорошей проходимости по пересеченной местности. Лучшей защищенности машины способствовал большой наклон лобового бронелиста корпуса. Основное вооружение - 37-мм пушка - размещалось в открытой сверху башне кругового вращения. Машина массой 7,5 т имела максимальную скорость 60 миль/ч и запас хода в 300 миль. Двигатель - Шевроле-Кадиллак V8.

Проходившие весной 1944 г. испытания выявили полное превосходство броневедомобиля Т28 над машинами Т27 и М8. После внесения ряда изменений в конструкцию, броневедомобиль получил обозначение М38, в конце 1944 г. машину планировалось запустить в серийное производство вместо машин М8. Однако еще до начала выпуска М38, программу аннулировали - близок был конец войны, а броневедомобили М8, в целом, удовлетворяли требованиям.

Вероятно, М38 является лучшим американским броневедомобилем времен второй мировой войны, в Британии он известен как «Вулфхаунд».



Конкурентом восьмиколесной машины T27 являлся шестиколесный броневедомитель T28. По размерам T28 был близок к броневедомителю M8, однако это была гораздо более удачная машина, обладающая лучшей проходимостью по пересеченной местности, большим уровнем защиты экипажа и более высокой скоростью. Вооружение - та же самая 37-мм пушка, однако она устанавливалась в башне больших размеров.

Два броневедомителя T28 сфотографированы на марше в ходе испытательного пробега. Броневедомитель принимал участие в сравнительных испытаниях с машинами T27 и M8 и показал лучшие результаты, что послужило основой для принятия решений о прекращении работ по T27 и о замене машин M8 на T28 (армейское обозначение - M38). Окончание войны и соответствие броневедомителей M8 ставившимся перед ними задачам, не позволили провести в жизнь второе решение: программу T28 аннулировали.



Уже после окончания второй мировой войны на броневедомитель M38 была установлена башня от легкого танка M24 «Чаффи». С одной стороны, 75-мм орудие резко увеличило огневую мощь броневедомителя, но с другой стороны - дополнительный вес танковой башни отрицательно сказался на подвижности машины.

Броневедомитель M38, получивший в Великобритании наименование «Вулфхаунд», имел превосходную конструкцию и, возможно, был лучшим в своем классе. В конструкции и компоновке послевоенного английского броневедомителя «Саладин» явно ощущается влияние машины M38.



Влияние конструкции М38 явственно ощущается в послевоенном английском броневомobile «Саладин».

### Броневомobile V-100 «Коммандо»

С окончанием второй мировой войны интерес американской армии к колесной бронетехнике резко упал. В период войны в Корее броневомobile M8 и M20 использовались исключительно для решения патрульных задач и охраны баз; опыт их применения не выявил необходимости в разработке нового семейства броневомobileй и не породил нового всплеска интереса к колесным машинам. Армия ориентировалась на использование легких танков и бронетранспортеров для выполнения разведывательных заданий и патрулирования. Кроме того, американцы фокусировали строительство своих вооруженных сил в расчете на возможность крупномасштабной войны с Советским Союзом в Центральной Европе, по их мнению, в таком конфликте колесная бронетехника могла найти лишь ограниченное применение. Однако получилось так, что пока американская военная мощь концентрировалась в Европе, политические осложнения возникли во Вьетнаме и США оказались в них втянутыми. К середине 60-х годов США прочно завязли в Индокитае, их вооруженные силы вместе с армией Южного Вьетнама активно принимали участие в боях с коммунистами. В этих условиях выявилось отсутствие подходящих броневомobileй для охраны дорог, сопровождения колонн и патрулирования периметров военных баз.

К этому времени фирма Кадиллак Гэйдж уже имела решение проблемы - разработанный в инициативном



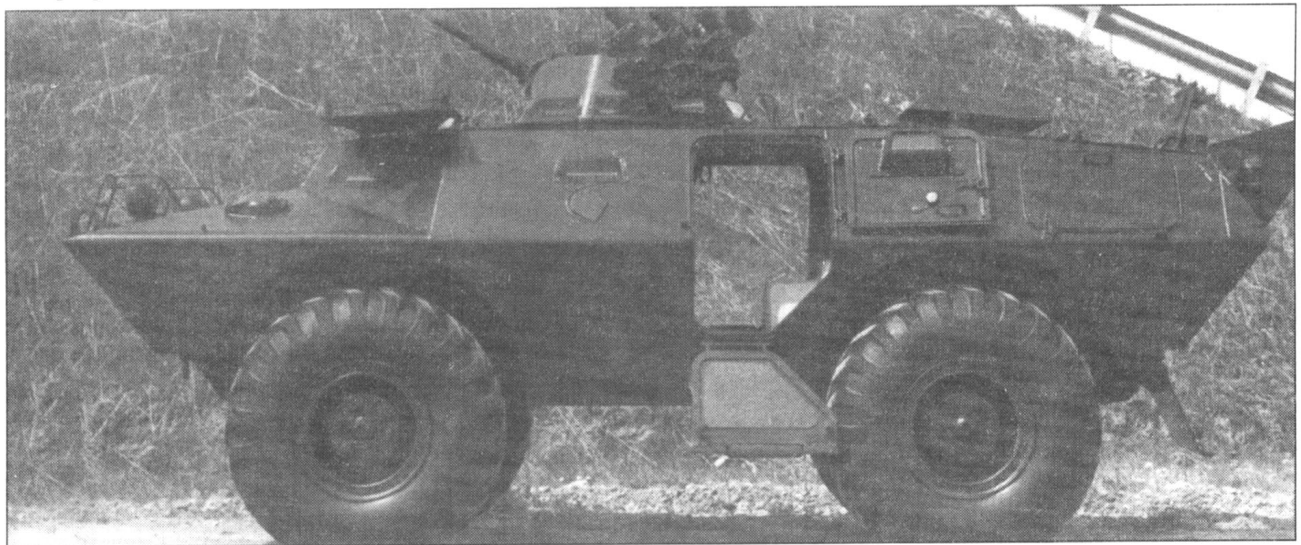
*С окончанием второй мировой войны официальные военные круги США практически утратили интерес к колесной бронированной технике, настоятельная необходимость в броневомobileях выявилась только после ввязывания США во вьетнамскую войну. К счастью, фирма Каддиллак Гэйдж в инициативном порядке и на собственные средства уже разработала броневомobile V-100 «Коммандо». На снимке - одна из машин раннего выпуска с перископическими наблюдательными устройствами, на броневомobileях более поздних выпусков вместо перископов ставили наблюдательные приборы прямого видения.*

порядке броневомobile V-100 «Коммандо». Эта машина появилась именно тогда, когда стала очевидной потребность в подобной технике. Броневомobile отличался простой конструкции и легкостью технического обслуживания. Четырехколесный броневомobile имел размеры, не превышавшие размеров грузовика, с оптимальными углами наклона гомогенных бронелистов корпуса. Корпус машины - сварной, обеспечивает защиты от попадания пуль калибра 7,62 мм, осколков снарядов, гранат и мин. Изначально предусматривалась возможность вооружения машины различными типами

стрелкового оружия при неизменной базовой конструкции ходовой части, корпуса и силовой установки.

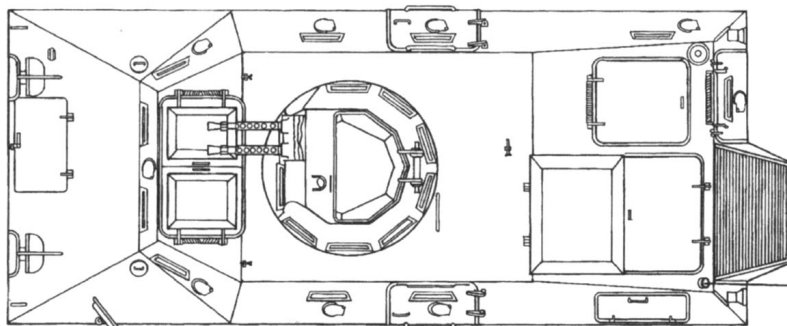
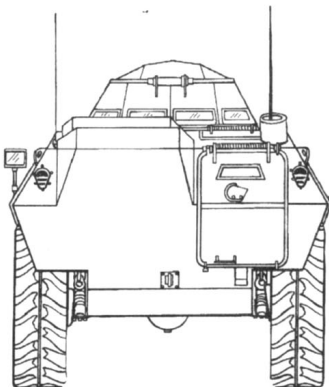
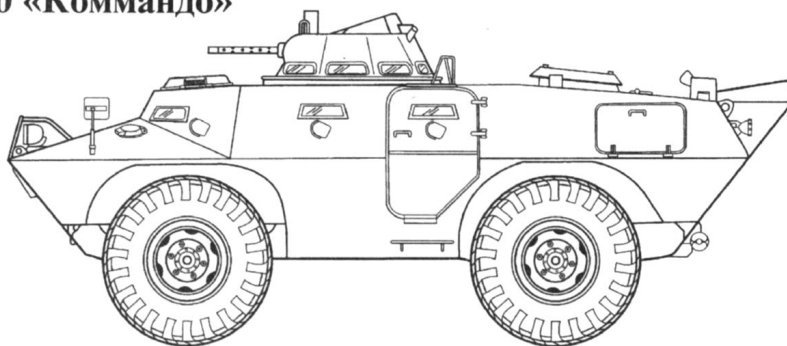
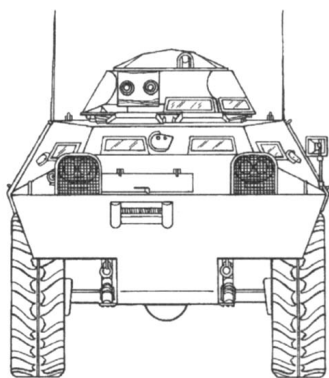
Начало проектирования броневомobileя V-100 восходит к началу 60-х годов, когда фирма Кадиллак Гэйдж экспериментировала с установкой брони на грузовой автомобиль Додж. Прототип машины V-100 «Коммандо» был изготовлен в марте 1963 г.

Восьмитонный броневомobile оснащен бензиновым двигателем Крайслер 361, пятискоростной ручной трансмиссией. Максимальная скорость машины по шоссе - более 60 миль/ч. Все четыре колеса ведущие, они под-

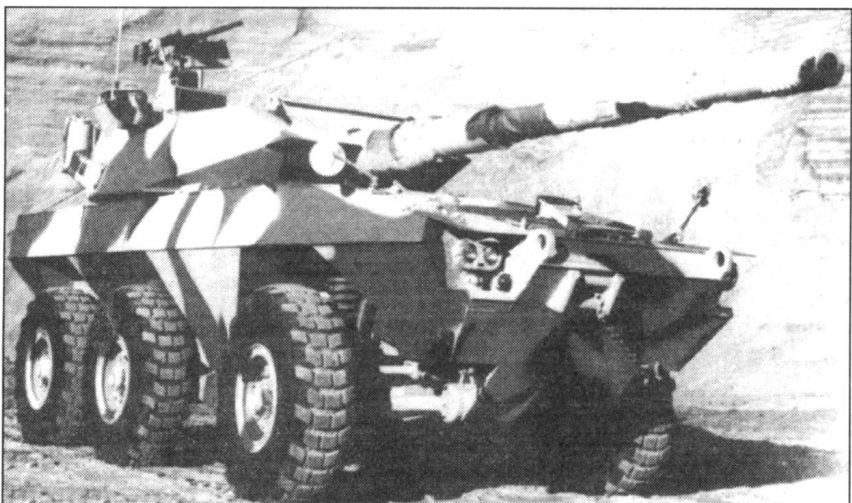


*Корпус броневомobileя V-100 «Коммандо», образованный установленными под наклоном бронелистами имел хорошую баллистическую форму. Удобный доступ в машину обеспечивали семь люков в бортах и крыше. На данной машине установлена бронебашенка, вооруженная одним 12,7-мм и одним 7,62-мм пулеметами. По бортам башенки смонтированы блоки дымовых гранатометов. Дымовые гранатометы устанавливались на башенках крайне редко.*

## V-100 «Коммандо»



*Отправной точкой при проектировании броневедомобиля V-300 стали машины серии «Коммандо». V-300 имел шесть колес, моторное отделение располагалось в передней части корпуса, в кормовом бронелисте оборудовалась большая двустворчатая дверца для десанта. Размеры машины и ассортимент возможного вооружения броневедомобиля V-300 выходили далеко за рамки традиционных бронемашин.*



вешены на модернизированных осях М34 от грузового автомобиля. Шины - специально разработанные, усиленные стальным кордом; они выдерживают попадания пуль, машина способна пройти на простреленном колесе расстояние до 50 миль. Подвеска колес - пружинная, каждое колесо имеет гидроамортизатор, за счет чего достигается плавность хода по пересеченной местности. Особенностью конструкции ходовой части является большой дорожный просвет, обеспечивающие преодоление достаточно высоких препятствий и уменьшающий эффект от детонации мин. Для лучшей защиты все элементы ходовой части помещены внутри бронекорпуса машины. После незначительной подготовки, броневедомобиль V-100 может самостоятельно преодолевать водные преграды. Движения по воде - за счет прокручивания колес, максимальная скорость перемещения по водной поверхности - 3,5 миль/ч.

*Более крупный и оснащенный более мощным двигателем броневедомобиль V-600 представлял собой дальнейшее развитие машины V-300, фактически V-600 вышел за пределы класса броневедомобилей. На V-600 устанавливалась башня, вооруженная низкоимпульсной 105-мм пушкой, за счет чего удалось резко усилить огневую мощь, в то же время, по сравнению с танками машина оставалась достаточно легкой.*

В передней части корпуса монтируется гидравлическая лебедка.

Экипаж броневедомобиля состоит из четырех человек - водителя, наводчика, радиста и командира. В корпусе машины имелось три двери: по одной в бортах и одна - в кормовом бронелисте, справа от двигателя. Все три двери выполнены двустворчатыми, нижние створки откидываются вниз; верхняя створка задней двери откидывается вверх, верхние створки бортовых дверей - назад. Для доступа в машину, кроме дверей, в крыше корпуса имеется три люка; люки расположены над сиденьями водителя и радиста, а также в кормовой части рядом с задней дверцей. На первых броневедомобилях V-100 устанавливались перископы, машины более позднего выпуска имели наблюдательные приборы прямого зрения: два в лобовой части машины, четыре по правому борту, три - по левому и один - сзади. Рядом с бортовыми и кормовыми наблюдательными приборами находятся закрывающиеся бронезаслонками амбразуры. Амбразура расположена в лобовом бронелисте между наблюдательными приборами водителя и радиста.

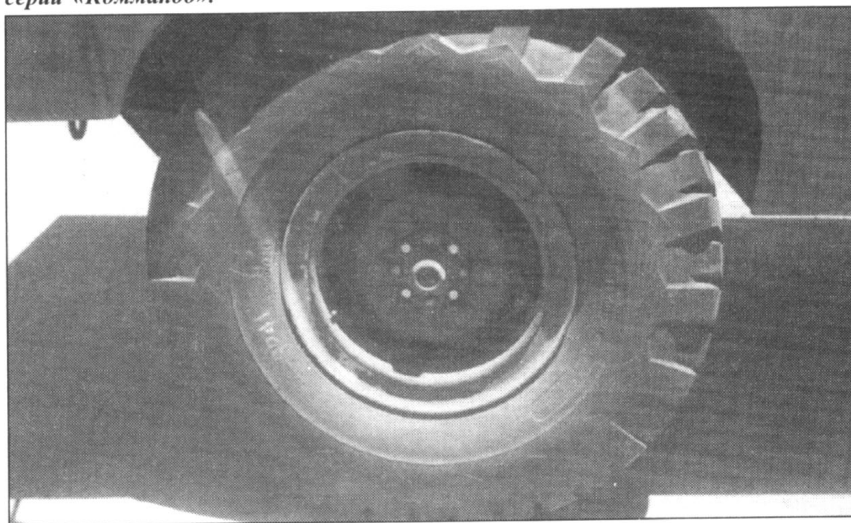
На модификации XM706/M706, наиболее распространенной во Вьетнаме, устанавливалась небольшая бронебашенка с одним люком в крыше и расположенными по периметру восьмью наблюдательными приборами; башенка вооружалась двумя пулеметами калибра 7,62 мм. На части машин ставились башенки, вооруженные одним 7,62-мм пулеметом и одним пулеметом калибра 12,7 мм. ВВС использовали броневедомобили V-100 модификации XM706E2, которые отличались отсутствием башни. Вместе с башней на корпус монтировалась открытая сверху рубка со шворнями под пулеметы.

Машины первой партии, закупленные в 1966 г. для использования во Вьетнаме, имели обозначение XM706. После их испытаний была заказана дополнительная партия, в конструкцию машин этого заказа внесли ряд изменений. В частности изменили конструкцию верхних люков водителя и радиста, ввели дополнительный бронешит над вентиляционной решеткой двигателя. Доработанные машины получили индекс M706 и широко применялись в Индокитае американскими вооружен-

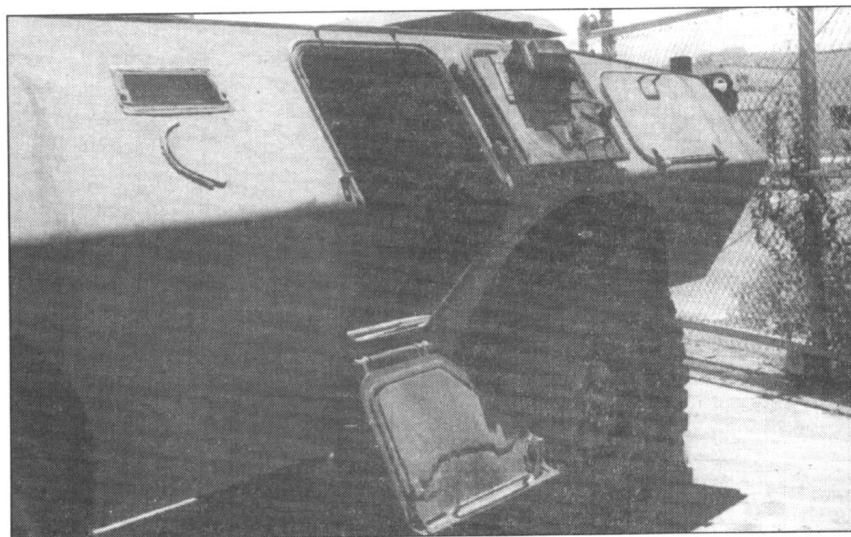
*Обычно экипаж пользуется двустворчатыми люками в бортах и корме корпуса броневедомобиля. Нижняя створка бортового люка откидывается вниз, верхняя - открывается назад. Кормовой люк облегчает доступ к двигателю.*

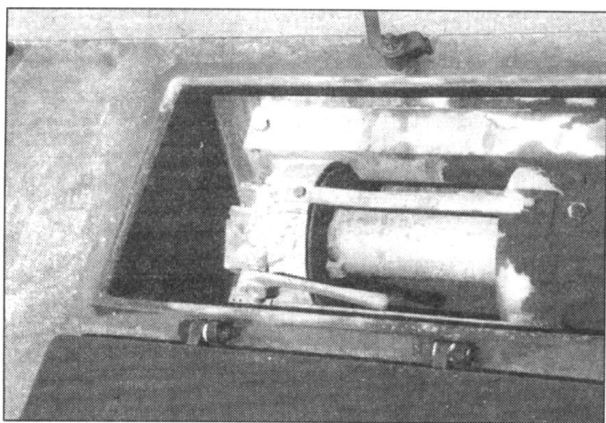


*Броневедомобиль V-150 представляет собой усовершенствованный вариант машины V-100 с башней увеличенных габаритов, в которой можно устанавливать более тяжелое вооружение. На снимке - машина, вооруженная 20-мм автоматической пушкой, существует вариант башни с 90-мм низкоимпульсным орудием. Всего разработано более 20 модификаций броневедомобилей V-150, которые отличаются друг от друга, главным образом, вооружением. Машины семейства V-150 считаются наиболее удачными броневедомобилями серии «Коммандо».*

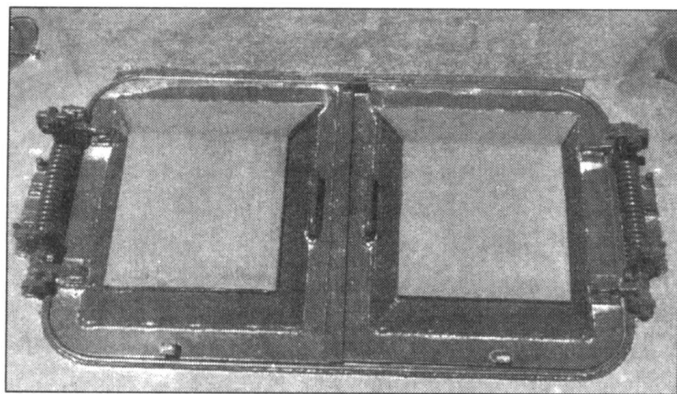


*Шины колес броневедомобиля V-100 имеют 12 стальных кордовых нитей и рассчитаны на пробег примерно 50 миль после прострела пневматика пулей винтовочного калибра. С помощью прокручивания колес машина может развивать на плаву скорость до 3,5 миль/ч.*

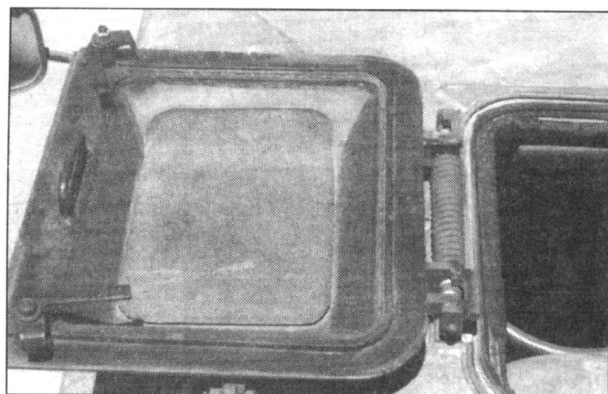




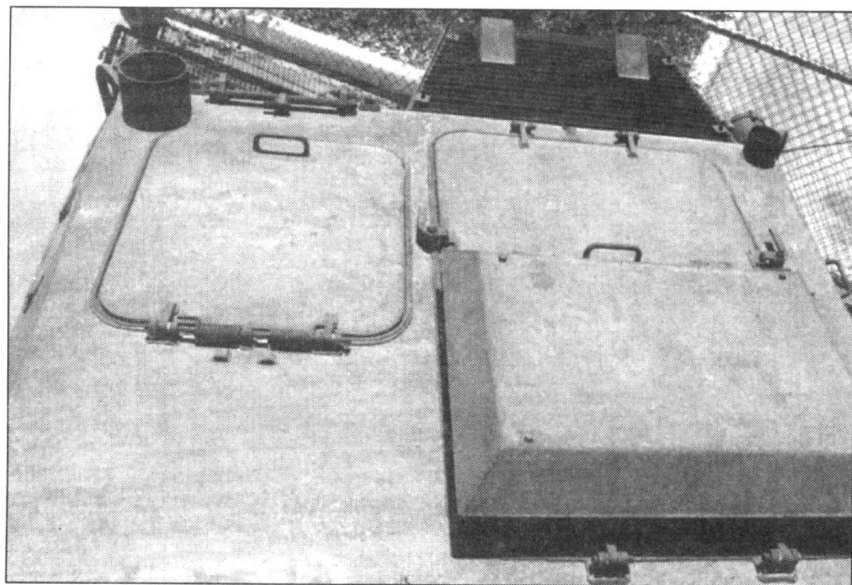
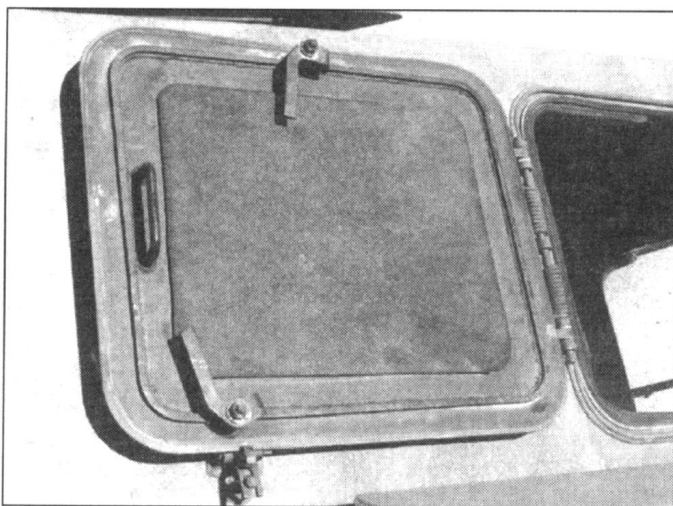
*В передней части корпуса броневедомоля V-100 смонтирована гидравлическая лебедка. На снимке - открыт лючок доступа к лебедке, трос с лебедки снят.*



*В крыше корпуса над местом водителя находится двустворчатый люк. На машинах раннего выпуска створки люка выполнялись плоскими, на более поздних броневедомолях - выпуклыми, что несколько увеличивало высоту отделения управления. Данное изменение конструкции - результат опыта эксплуатации машин во Вьетнаме.*



*Все створки верхних люков откидываются на 180 град., с внутренней стороны створки обшиты мягким материалом, уменьшая вероятность ушиба головы членов экипажа. Пружина между петлями используется как контрбаланс массы створки. На снимке - створка люка водителя.*

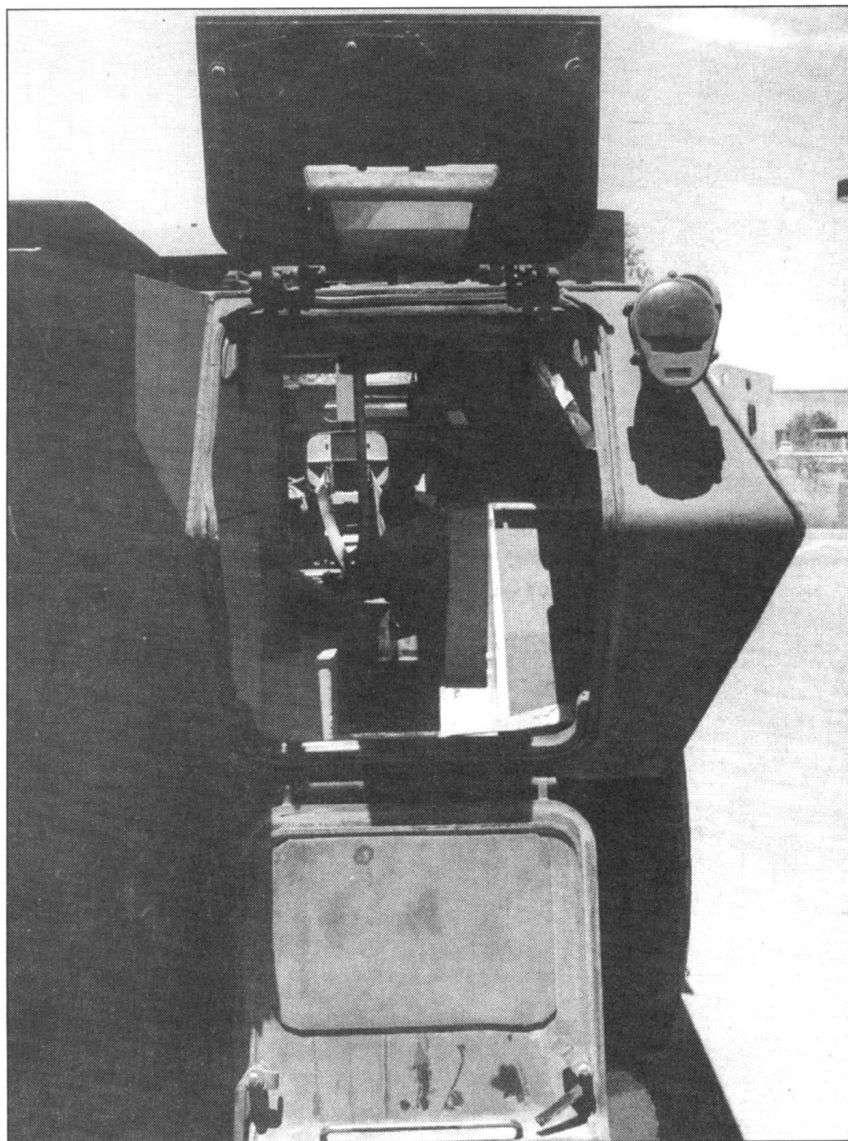


*В кормовой части крыши имеются два люка, один - для доступа в боевое отделение, второй - для доступа к двигателю. Надмоторный люк сделан двустворчатым, в передней створке находятся прикрытые бронешитком вентиляционные отверстия - еще одна «вьетнамская» доработка. Обратите внимание на цилиндрические ограждения антенных вводов.*

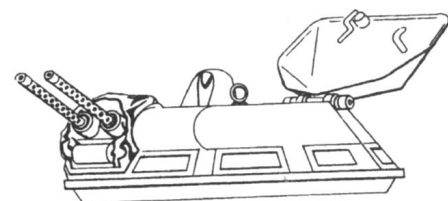
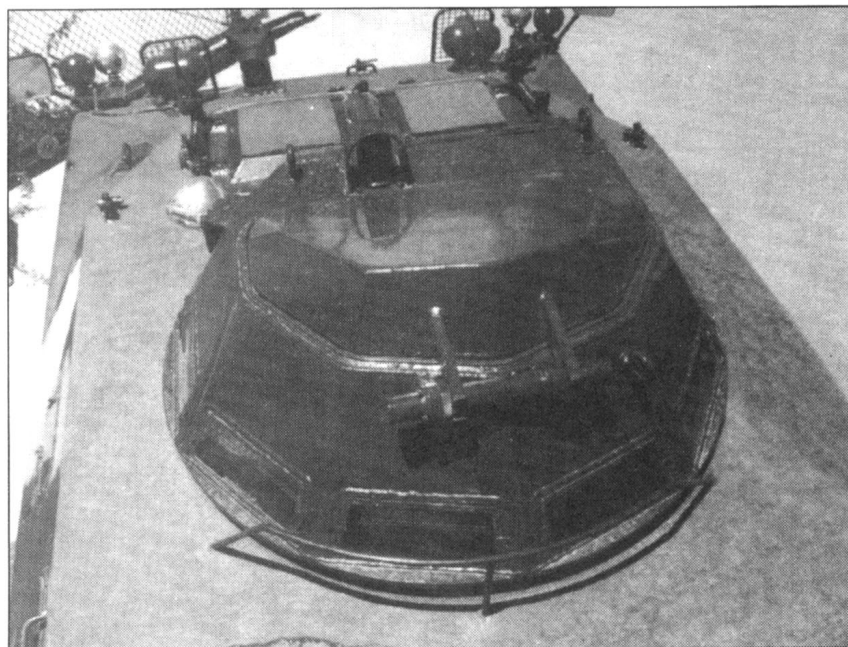
*В отличие от выпуклых створок люка водителя, створка кормового люка - плоская. Обратите внимание на резиновое уплотнение по периметру створки, резиновая прокладка установлена также и по периметру люка, она препятствует попаданию влаги внутрь машины.*

ными силами и армией республики Вьетнам (Южный Вьетнам).

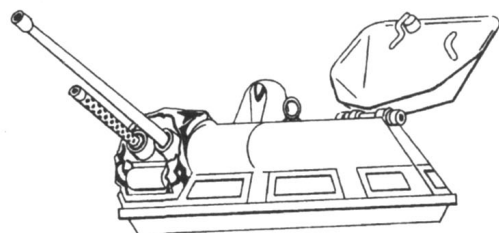
По мере эскалации войны защита конвоев от нападений партизан стала представлять собой все более серьезную проблему. Первая партия машин XM706/M706 была доставлена во Вьетнам для испытаний в 1966 г. За исключением незначительных замечаний, новые броневедомоля зарекомендовали себя достаточно хорошо и были рекомендованы для эксплуатации в подразделениях армии и ВВС США, а также в южновьетнамских вооруженных силах. Скорость броневедомолей позволяла им легко выдерживать темп движения автоколонн. Машины M706 имели достаточную огневую мощь для отражения атак партизан, а броня кор-



*Верхняя створка люка в кормовой части корпуса открывается не назад, как у бортовых люков, а вверх. В нее встроен смотровой блок, на внутренней поверхности нижней створки имеется подножка.*



**спаренные 7,62-мм пулеметы**



**12,7-мм и 7,62-мм пулеметы**

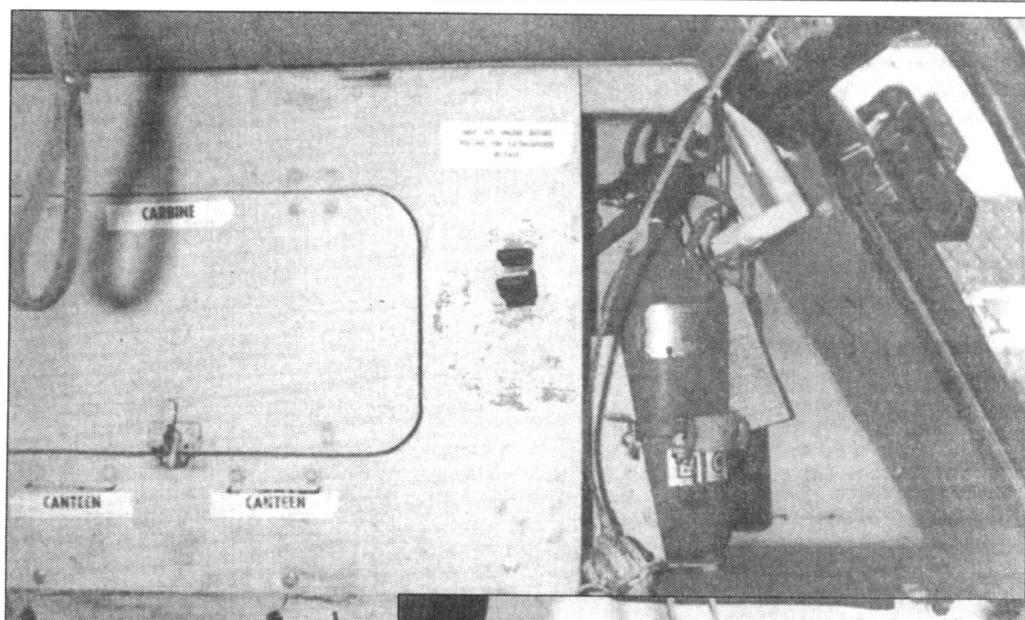
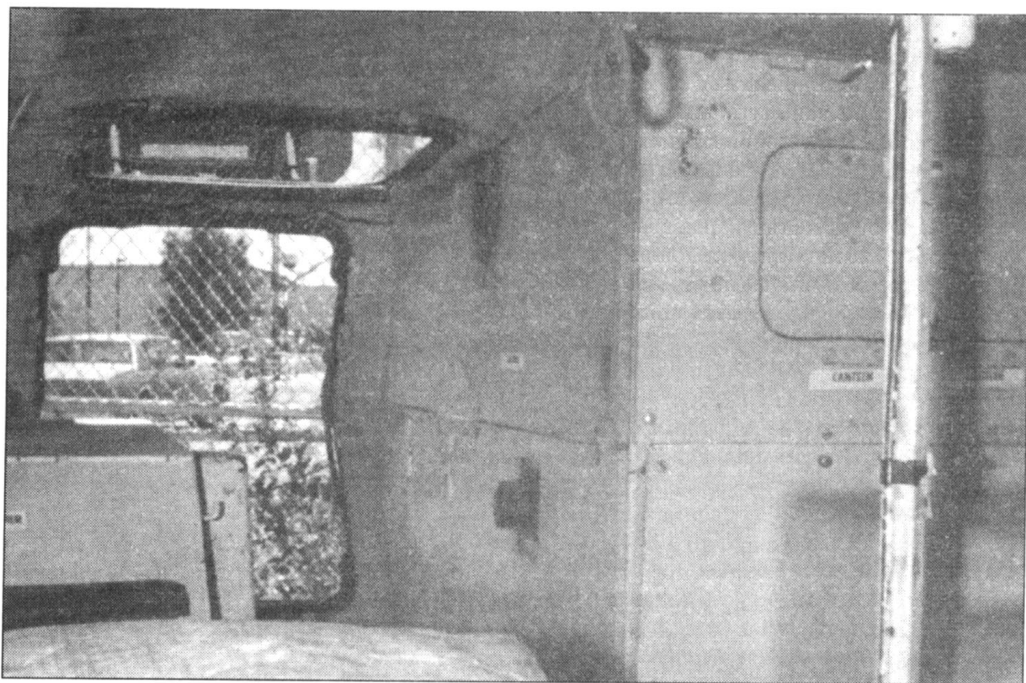
пуга обеспечивала защиту экипажа от огня легкого стрелкового оружия и от шрапнели. За свой характерный нос броневедомитель «Коммандо» получил прозвище «Дак» - утка. Машины V-100 американцы применяли в Индокитае вплоть до своего ухода из Вьетнама в 1973 г. Большинство оставшихся броневедомителей было передано армии Южного Вьетнама, позже, весной 1975 г., значительную часть «Коммандо» в качестве трофеев захватили северовьетнамцы, которые использовали их в ходе вторжения в Камбоджу. Из-за нехватки запасных частей броневедомители быстро вышли из строя.

Броневедомитель V-100 принес фирме Кадиллак Гейдж значительный коммерческий успех. Под влиянием этого успеха специалисты фирмы разработали на основе конструкции V-100 новую серию машин. Первым стал появившейся в 1969 г. броневедомитель V-200 - более массивный, чем предшественник. Из-за возросшей стоимости и более сложной конструкции эта машина не получила широкого распространения в мире, тогда фирма Кадиллак Гейдж вернулась к опробованному дизайну V-100. Улучшенный вариант получил обозначение V-150. За счет усиления конструкции на машину можно было устанавливать более широкую гамму вооружения, вплоть до пушек калибра 90 мм. Всего существует бо-

*По периметру броневедомителя расположены смотровые блоки, дающие командиру хороший обзор. Верхний башенный люк, как и люк водителя сделан выпуклым. На снимке - машина, доработанная по требованиям департамента полиции Альбукерка и предназначенная для отряда полиции специального назначения.*

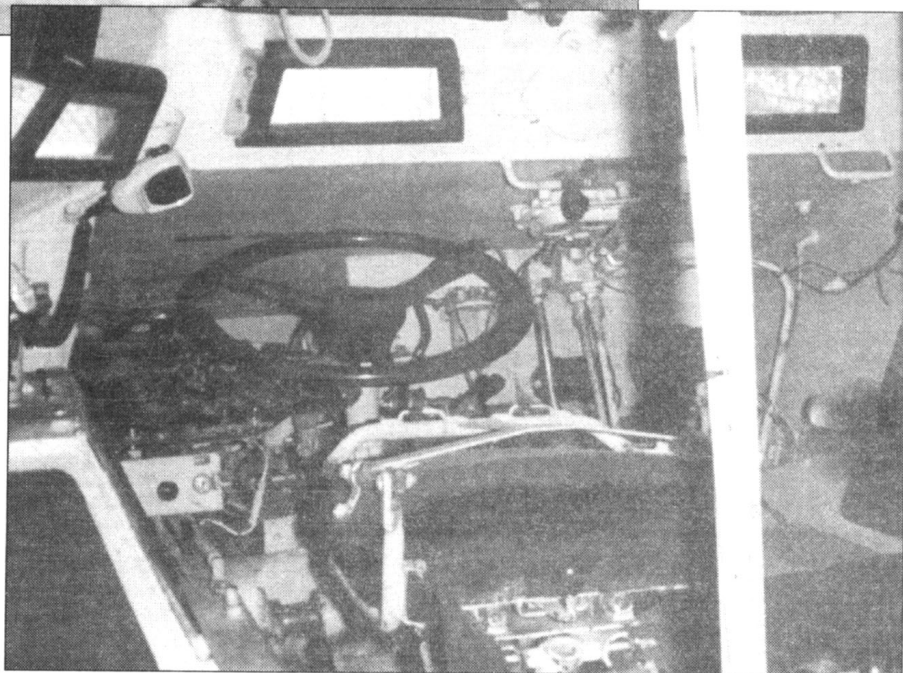


*Вид изнутри машины - кормовые люки корпуса открыты. Моторное отделение отделено от боевого быстросъемными панелями.*



*Интерьер левого борта центральной части боевого отделения. Сбоку от моторного отделения имеется ниша, в которой установлен огнетушитель. Бортовой люк открыт.*

*Место водителя находится слева от оси машины. Обратите внимание на установленные почти горизонтально руль, приборная панель также имеет небольшой наклон, в остальном же оснащение рабочего места водителя мало отличается от рабочего места шофера обычного автомобиля. Спинка кресла водителя сложена.*

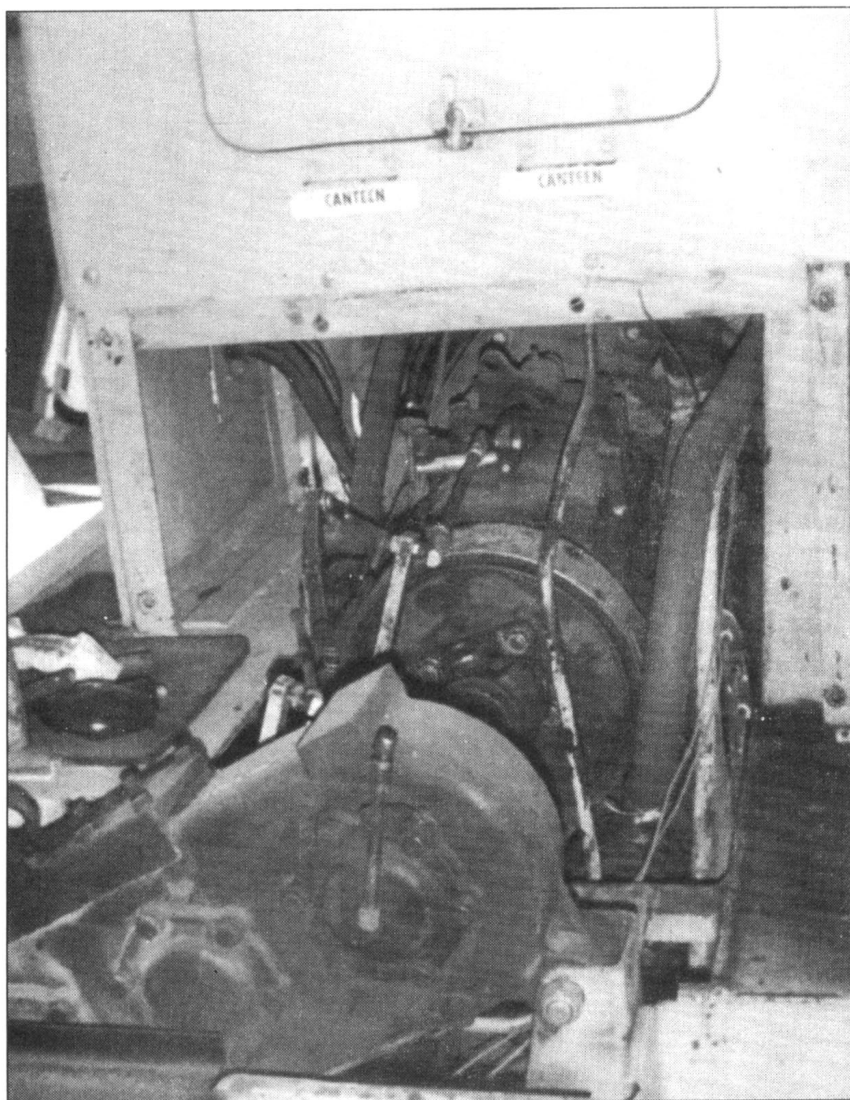


лее 20 вариантов броневедомобиля V-150. Эта машина, как и V-100, имела большой успех на рынке - броневедомобилей V-150 построено более 4000 экземпляров. С 1981 г. началось производство очередной базовой модификации V-150S с удлинненным корпусом и еще более расширенной номенклатурой вооружения.

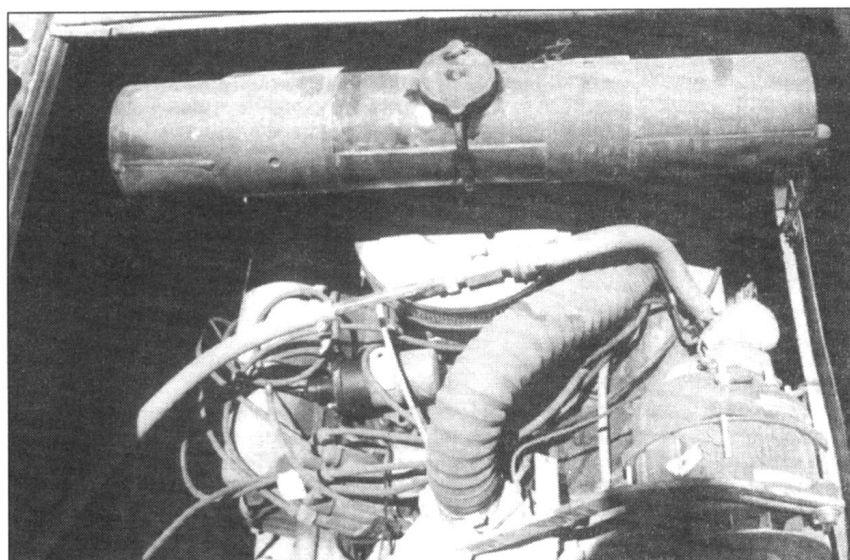
В 1979 г. фирма Кадиллак Гейдж предложила на рынок шести-колесный броневедомобиль V-300, в конструкции которого был воплощен опыт, полученный при проектировании V-100, V-200 и V-150. Увеличенные габариты корпуса позволили разместить двигатель в передней части машины, высвободить кормовую часть для размещения десанта; в кормовом бронелисте оборудован двустворчатый люк, обеспечивающий быстрое покидание машины. Состав вооружения, которое можно монтировать на броневедомобиле также расширился.

В 1994 г. фирма Кадиллак Гейдж слилась с фирмой Текстрон Марин Систем, образовав кампанию Текстрон Марин энд Лэнд Системз. Продуктом новой кампании стал броневедомобиль V-600, вооруженный 105-мм низкоимпульсным орудием. Фирма перепроектировала машину в свете требований, предъявлявшихся вооруженными силами США к перспективной машине LAV (Light Armored Vehicle - легкобронированная машина), но успеха не имела. Увеличение массы и огневой мощи привело к появлению новой серии колесных бронемашин, отличной от серии броневедомобилей V-100, что нашло свое отражение в изменении обозначения на V-300/600. За исключением машин V-100/M706 ни один из этих броневедомобилей не был принят на вооружение в США, хотя несколько стран закупили новые машины с возросшей на 2/3 по сравнению с V-100 массой. Таким образом развитие американских броневедомобилей совершило виток спирали, начатый еще в конце 30-х годов. Несмотря на то, что армия США проявляла весьма ограниченный интерес к колесной бронетехнике, их разработка в США не прекращалась. При возникновении необходимости в броневедомобилях, как это случилось во время вьетнамской войны, промышленность США смогла быстро обеспечить вооруженные силы требуемой техникой.

Гораздо меньше известно об эксплуатации модифицированных броневедомобилей M8, M20 и V-100 департаментами полиции ряда городов США. Во всех случаях с машин демонтировалось тяжелое вооружение, а на заводе в Детройте переоборудовались старые башни от 37-мм орудий, в башнях



*Панели, закрывающие трансмиссию, легко снимаются. Бронированное днище корпуса машины защищает все главные узлы ходовой части при подрыве броневедомобиля на mine.*



*Броневедомобиль V-100 оснащен бензиновым двигателем Крайслер 361, конструктивно близким мотору, установленному на гусеничном бронетранспортере M113. Коллектор радиатора монтируется в передней части моторного отделения, справа от мотора установлен электрогенератор. Непосредственно перед баком радиатора расположен воздушный фильтр.*



*Первое приземление в Южном Вьетнаме самолета Боинг-747 сопровождалось повышенными мерами безопасности. На снимке - в тени огромного Боинга стоит камуфлированный броневедомитель V-100 ВВС США; экипаж машины наблюдает за разгрузкой самолета, авиабаза Тан Сон Нхат, июль 1971 г. Обратите внимание на два пулемета М60, установленных по бортам открытой сверху рубки броневедомителя.*

устанавливались наблюдательные приборы и монтировались командирские башенки. Полицейские броневедомители применялись при разгоне массовых демонстраций, потрясших американские города в 60-е годы. В последующие годы броневедомители V-100 были закуплены для оснащения отрядов полиции специального назначения (SWAT - Special Weapons and Tactics Team - команды специального оружия и тактики), которые использовались для борьбы с

наркомафией, хорошо вооруженными бандами и освобождения заложников.

Основным назначением броневедомителей в армии США являлось ведение разведки. Современная электроника, беспилотные летательные аппараты, самолеты-разведчики и спутники обеспечивают получение необходимой информации в реальном масштабе времени, возможности новых разведывательных систем намного превосходят возможно-

сти броневедомителей по ведению разведки; для использования в этом качестве бронемашин устарели. Кроме того, увеличение радиуса поражения и эффективности легкого стрелкового и противотанкового оружия сделало слабобронированные колесные машины чрезвычайно уязвимыми даже в условиях характерных для стран Третьего мира вооруженных конфликтов низкой интенсивности. Как результат, броневедомители новых типов имеют большие размеры и массу. Такие машины как Кадиллак Гейдж «Рэйнджер/Пискипер» и «Скаут», броневедомители серий «Драгун» и LAV-25 используются для решения других задач. Низкий интерес к традиционной колесной бронетехнике со стороны официальных кругов объясняется тем, что для этих машин отсутствуют подходящие задачи в условиях современного поля боя. В то же время глобальная стратегия США сориентирована на минимальное вовлечение в ведение боевых действий наземных подразделений, в этих условиях машины семейства LAV выглядят логическими преемниками броневедомителей прошлого.



*Броневедомитель V-100 16-й группы 93-го батальона военной полиции лидирует автоколонну на шоссе в районе города Куай Нхон. Большинство экипажей военной полиции расписывали свои машины, наиболее часто разнообразная символика изображалась на нижнем лобовом листе корпуса машины. Обратите внимание на проволочное ограждение фар.*

Военно-техническая серия. Выпускается Кировским обществом. Любителей военной техники и моделизма ЛР №071697 от 3.07.98  
 Ответственный за выпуск: Сергеев П. Н. © Сергеев П. Н., 2000 г. Отпечатано в типографии №1 Г. Киров, ул. Авиационная, 14  
 Тираж: 300 экз.

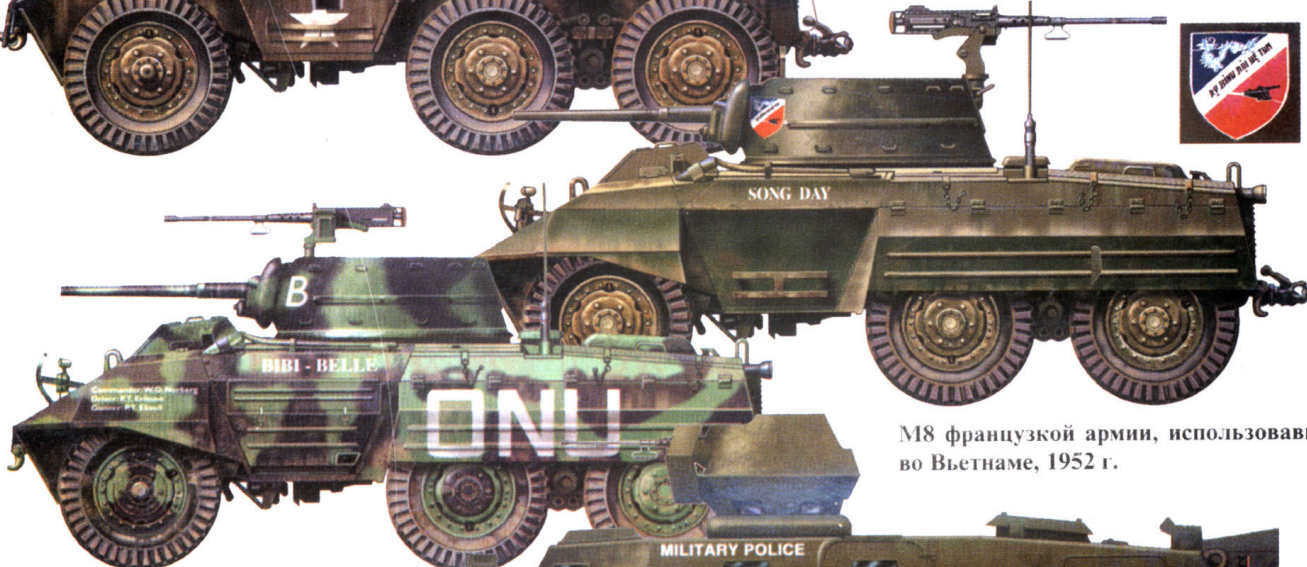
# ← BACKWARD

M20, использовавшийся генералом Г. С. Паттоном во время знаменитого марша его 3-й Армии во Франции, 1944 г.

M8 из 3-й Армии Паттона, январь 1945 г. Сняты бортовые экраны, на колеса надеты цепи противоскольжения.



Захваченный немцами M8 использовался им до поломки, когда он опять «перешел» к американцам, январь 1945 г.



M8 французкой армии, использовавшийся во Вьетнаме, 1952 г.

M8 шведской армии из состава миротворческих сил ООН в Бельгийском Конго, 1961-64 г.



V100 из 720-го батальона военной полиции, Южный Вьетнам, 1972 г.



V100 полиции штата Нью-Мексико, 1995 г.