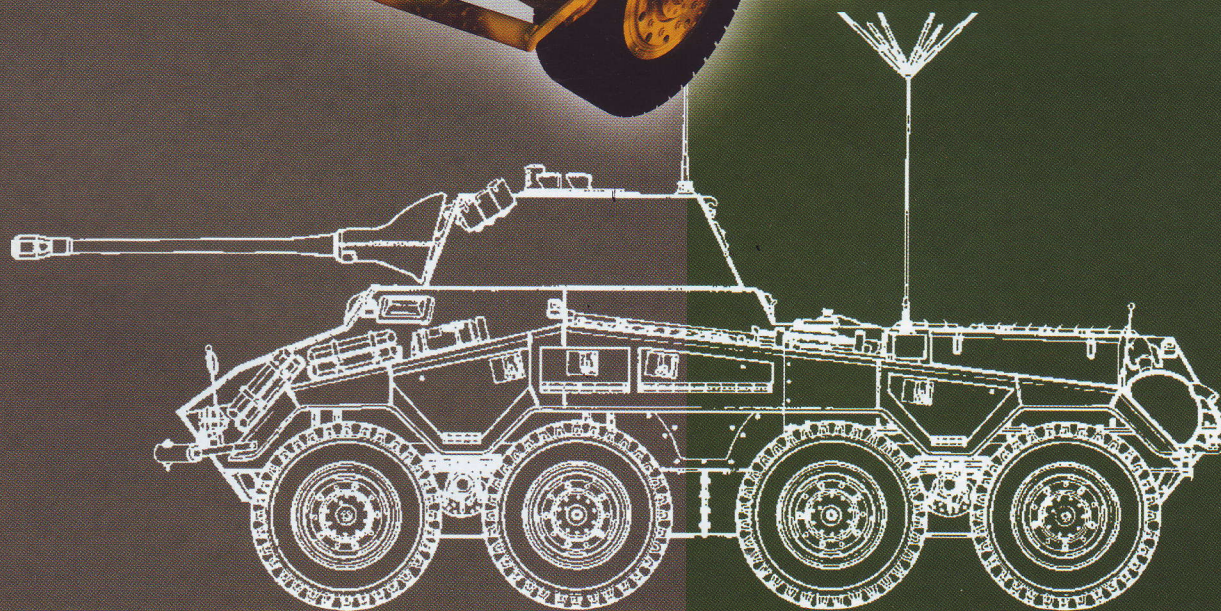


# ТАНКИ МИРА 12+

Приложение к журналу «Арсенал-Коллекция»

Тяжелый броневеомобиль  
Sd.Kfz.234 «Пума»

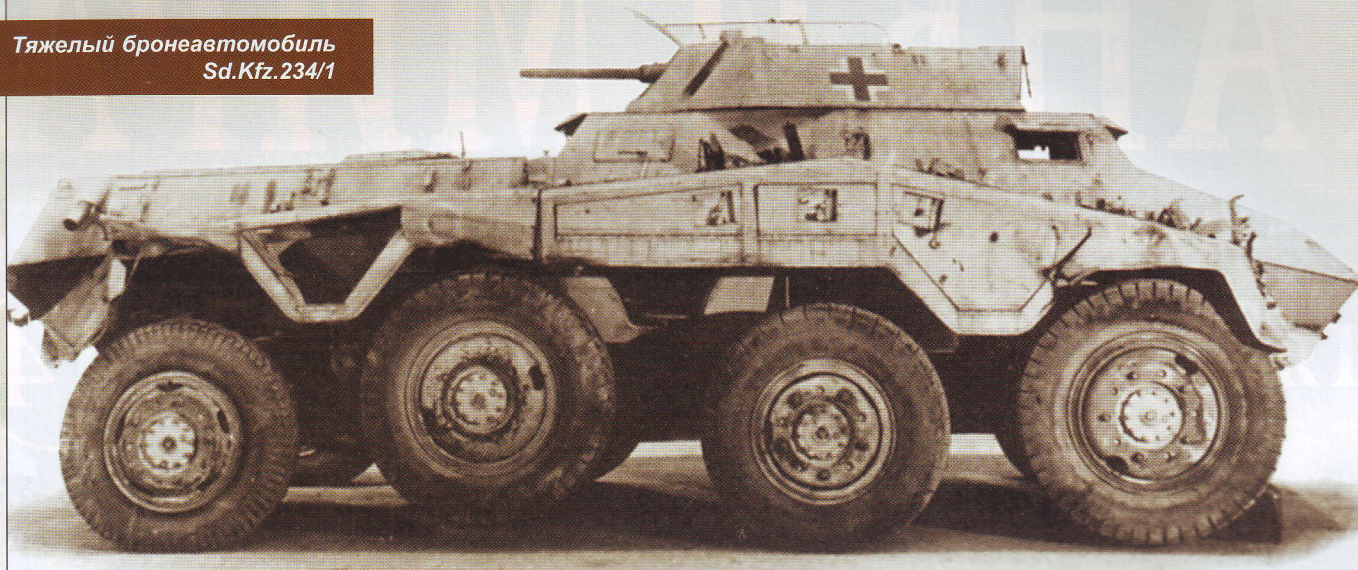
14



Ручная кошка Вермахта



Тяжелый броневедомитель  
Sd.Kfz.234/1



## Разработка

Нельзя сказать, чтобы накануне и в годы Второй мировой войны в Германии было создано много образцов броневедомителей. Великобритания, например, преуспела в этом вопросе гораздо больше. В Германии же после начала войны был разработан только один броневик, но зато какой!

Приказ о создании нового броневедомителя, призванного заменить машины на базе шасси GS, поступил из Министерства вооружений 5 августа 1941 года. Тактико-технические требования предусматривали способность машины действовать в экстремальных условиях Сахары: именно для североафриканского театра в первую очередь и создавался новый броневик. Чтобы увеличить запас хода, машину планировалось оснастить дизелем воздушного охлаждения мощностью более 200 л.с. Особое внимание планировалось уделить вентиляции боевого отделения.

Создание нового броневедомителя поручили фирме Bussing-NAG. Башню для броневедомителя создавали сразу две фирмы: Daimler-Benz AG и Friedrich Schichau. Чешская фирма Tatra получила заказ спроектировать 12-цилиндровый дизель объемом 14 800 см<sup>3</sup> и мощностью 210 л.с. при 2200 об/мин. Масса двигателя не должна была превышать 700 кг.

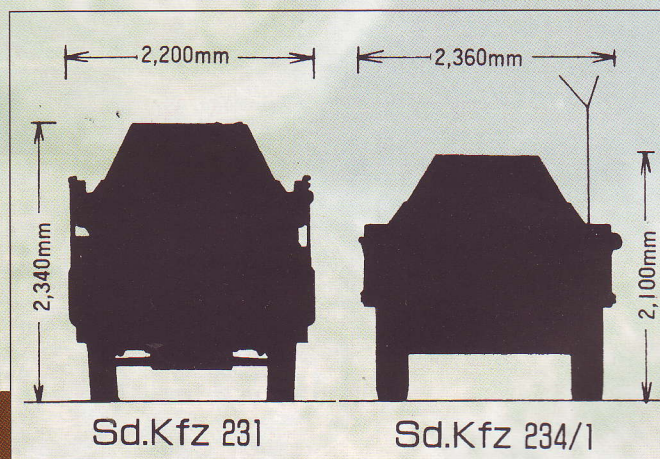
Первые два прототипа представили Министерству вооружений в конце 1941 года. На фирме Bussing-NAG прототипу присвоили заводское обозначение — ARK (Achtradkraftwagen — восьмиколесный автомобиль). После коротких испытаний представители армии потребовали доработать дизель Tatra 103. Замечания военных касались, прежде всего, систем охлаждения и питания двигателя. Кроме того, по мнению военных, дизель при работе издавал слишком громкий шум, что быстро утомляло экипаж. Чтобы снизить уровень шума, требовалось кардинальным образом переработать систему выхлопа.

Всеобъемлющие испытания начались 8 июня 1942 года, а уже в июле машину признали законченной. Тем не

менее, вопрос о производстве броневедомителя пока не ставился, так как всю вторую половину 1942 года фирма Tatra доводила до ума свой дизель, стараясь приспособить его для эксплуатации в условиях пустыни. Однако обстоятельства сложились так, что работы эти закончить не удалось. А сами машины ARK, создававшиеся, прежде всего, для Германского африканского корпуса, так никогда и Северную Африку и не попали. Остатки немецкой армии в Тунисе капитулировали в мае 1943 года, еще до начала серийного выпуска нового броневедомителя.

Доводка ARK затянулась. В это время приоритетом пользовались танки и самоходные орудия, а для работы над броневедомителями не оставалось ни времени, ни средств. В результате до 1943 года немцы продолжали выпускать устаревшие Sd.Kfz.231 (8-Rad), поскольку заменить их было нечем.

Лишь весной ситуация изменилась. В марте месяца генерал-инспектор Панцерваффе Гейнц Гудериан вручил Гитлеру донесение, в котором среди прочего было сказано: «Если, я надеюсь, мы в 1944 году снова сможем проводить широкомасштабные операции, нам потребуется наладить эффективную разведку. Для этой цели нам нужен разведывательный броневедомитель с большой скоростью (60–70 км/ч), име-



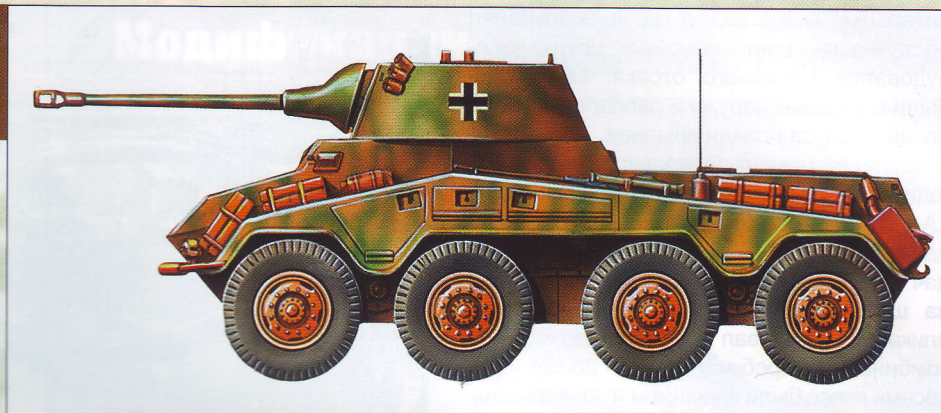
Сравнительные размеры  
немецких тяжелых броневедомителей



**Тяжелый броневедомитель  
Sd.Kfz.234/2 «Пума». 2-я танковая  
дивизия, Франция, июль 1944 г.  
Рисунок М. Дмитриева**

ющий толстую броню и хорошее вооружение. В настоящее время мы не выпускаем подобную технику. Прошу обсудить эту проблему с министром Шпеером и как-либо ее решить».

Вскоре началась подготовка к серийному производству нового броневедомителя. Окончательная сборка осуществлялась заводом фирмы Bussing-NAG в Лейпциге. Корпуса поставляла фирма Deutsche Edelstahlwerke, изготовившая первые три корпуса в мае 1943 года. Новый броневедомитель получил длинное название – schwerer Panzerspahwagen Sd.Kfz. 234 mit ARK



Fahrgestell. Первоначально планировалось выпускать ежемесячно 30 машин. Но очень скоро планы пересмотрели в сторону увеличения – до 80 единиц. Существенно возрос и общий план выпуска: с 500 до 1500 броневедомителей Sd.Kfz.234.

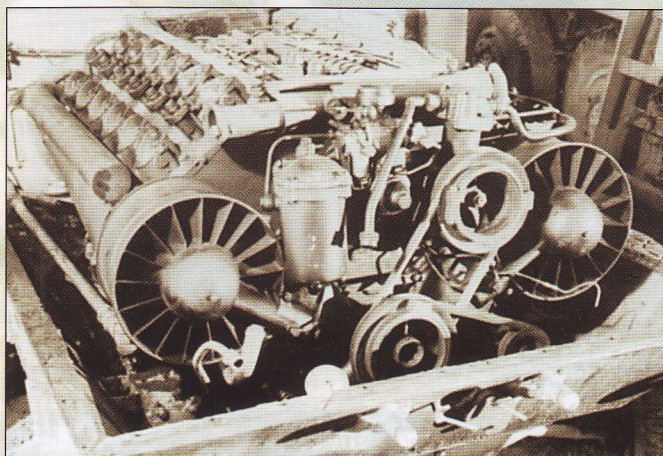
## Конструкция

**Н**овые восьмиколесные броневедомители по своему устройству, компоновке и внешнему виду напоминали тяжелые броневедомители Sd.Kfz.231 (8-Rad), но имели одно принципиальное отличие – несущий сварной корпус. В отличие от предшественника у Sd.Kfz.234 толщина лобовой брони с самого начала равнялась 30 мм, что защищало машину не только от огня противотанковых ружей и крупнокалиберных пулеметов, но даже от 20-мм пушек. Но борта и корма по-прежнему выполнялись из 10-мм бронелистов.

В передней части корпуса машины размещалось отделение управления, в котором по центру располагалось рабочее место водителя. Справа от его сиденья в металлическом шкафу хранились аккумуляторные батареи, слева – большой закрывающийся ящик для инструментов и запчастей. Между шкафом для аккумуляторных батарей и сиденьем водителя находились рычаг переключения передач и рычаг демультипликатора. Приборная доска с основными приборами управления и датчиками была слева от руля, справа от него имелся аварийный люк в верхнем лобовом бронелисте корпуса. Обзор водителю обеспечивали три оптических блока, которые в боевом положении закрывались бронекрышками. Один такой блок находился прямо

перед водителем, два других – по бортам справа и слева. Как правило, немецкие оптические блоки изготавливались из 7 – 9 слоев стекла, без пустот между ними. Стеклопакет заключался в бакелитовую обойму, и его можно было легко заменить в случае повреждения или просачивания воды.

Дизельный 12-цилиндровый V-образный двигатель Tatra 103 мощностью 210 л.с. располагался в задней части машины. Дополнительное место в МТО потребовалось для двух вентиляторов воздушной системы охлаждения. Использование последней позволило избавиться от радиаторов, в чем заключалось основное отличие дизеля Tatra 103 от прежней модели двигателя, которым оснащались восьмиколесные бронемашин предыдущей серии. Это существенно улучшило работу двигателя как в условиях пустыни, так и холодных зим на Восточном фронте. На крыше моторного отсека находились вентиляционные жалюзи, открывавшиеся с места водителя, причем количество задействованных секций зависело от конкретных погодных условий. По обе стороны большой секции жалюзи имелись два длинных люка, они обеспечивали доступ к головкам блоков с каждой стороны двигателя. При необходимости могла быть снята вся верхняя бронеплита моторного отделения, которая крепилась к корпусу болтами. Допол-



Двигатель Tatra 103



Вид на башню броневедомителя Sd.Kfz.234/2 «Пума»

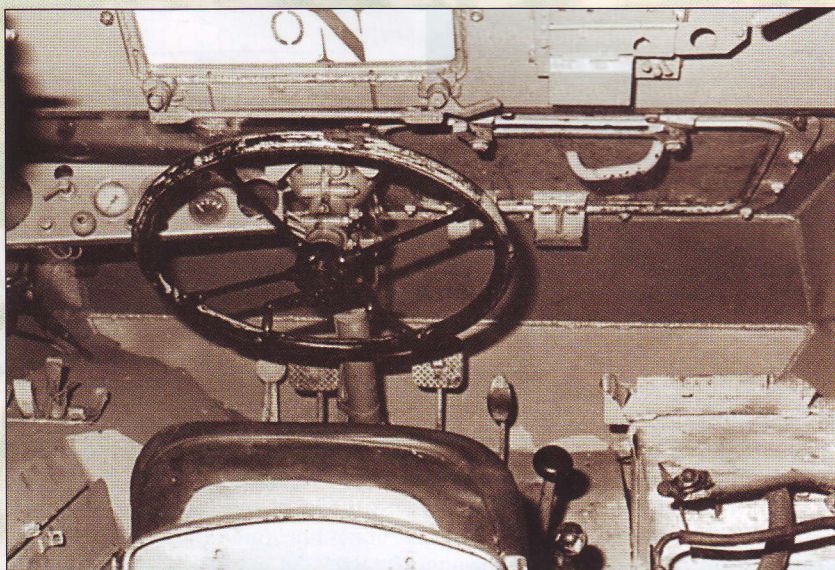


нительный люк в корме машины позволял обслуживать вентиляторы и другое оборудование моторного отсека. Глушители были выведены наружу и располагались по бокам корпуса позади крыльев.

Крутящий момент передавался через многодисковое сухое сцепление Fichtel&Sachs LA 2/50 MG на трехскоростную коробку передач Bussing-NAG GS Umkehr. Коробка передач обеспечивала движение вперед и назад на шести скоростях, при этом демультипликатор увеличивал количество возможных комбинаций коробки передач до 24. Все восемь колес были ведущими и управляемыми. При повороте машины поворачивались все восемь колес: четыре передних – в сторону поворота, четыре задних – в противоположную сторону. Передняя и задняя пары колес поворачивались на больший угол, чем средние. Рычаги и рессоры подвески крепились не к раме, как у Sd.Kfz.231, а непосредственно к несущему корпусу броневомобиля. На Sd.Kfz.234 устанавливали пневматические тормоза, действовавшие на все восемь колес, которые оснащались шинами размером 270-20 с самогерметизирующимися камерами низкого давления. Как и все немецкие броневомобили, Sd.Kfz.234 был оборудован кормовым постом управления.

Первоначально броневомобиль имел один 240-литровый топливный бак, благодаря чему запас хода по шоссе у машины достигал 600 км. Позднее появились экземпляры с баком емкостью 360 л, что увеличило запас хода по шоссе до 1000 км! Для сравнения стоит вспомнить, что у Sd.Kfz.231 запас хода едва достигал 300 км.

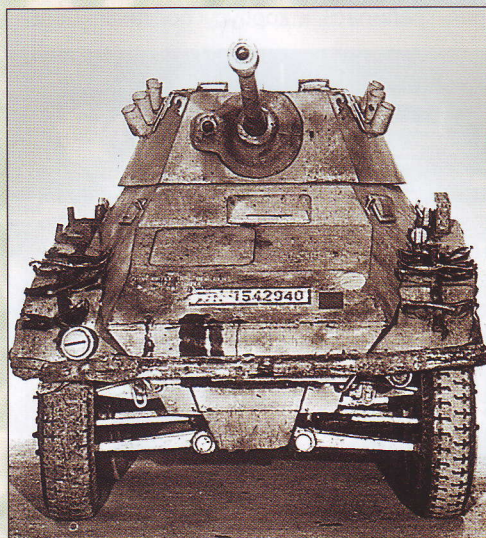
Масса Sd.Kfz.234 превышала 11 т! Это был самый тяжелый немецкий броневомобиль, выпускавшийся в годы Второй мировой войны. Несмотря на возросшую массу, Sd.Kfz.234 обладал гораздо лучшей проходимостью, чем Sd.Kfz.231, благодаря более мощному двигателю, увеличенному клиренсу и колесам большего размера.



Передний пост управления. Обращает на себя внимание обратный наклон рулевого колеса



Тяжелый броневомобиль Sd.Kfz.234/2 «Пума», захваченный английскими войсками (в центре и слева)





## Модификации

**Б**ронеавтомобили Sd.Kfz.234 выпускались в нескольких вариантах, отличавшихся между собой вооружением и дополнительным оборудованием.

Базовым серийным вариантом стал Sd.Kfz.234/1. Эта машина оснащалась открытой сверху многогранной башней, где была установлена 20-мм автоматическая пушка KwK 38 и спаренный с ней 7,92-мм пулемет MG 42. Спаренная установка Hangelafette 38 позволяла вести огонь по воздушным целям (угол возвышения колебался в пределах от  $-4^{\circ}$  до  $+70^{\circ}$ ). Боекомплект состоял из 480 артвыстрелов (в 20 снаряженных магазинах) и 2400 патронов. Для стрельбы по наземным целям использовался телескопический прицел TZF 3a, а для стрельбы по самолетам – прицел Fliegervisier 38. Для защиты от ручных гранат башня сверху прикрывалась откидным двухстворчатым экраном из стальной сетки. Башня с вооружением комплектно поставлялась фирмой Appelt.



Бронеавтомобиль Sd.Kfz.234/2 на марше. Восточный фронт, 1944 г.



Бронеавтомобили Sd.Kfz.234/2 (на переднем плане) и Sd.Kfz.234/3 на боевой позиции. 1944 г.

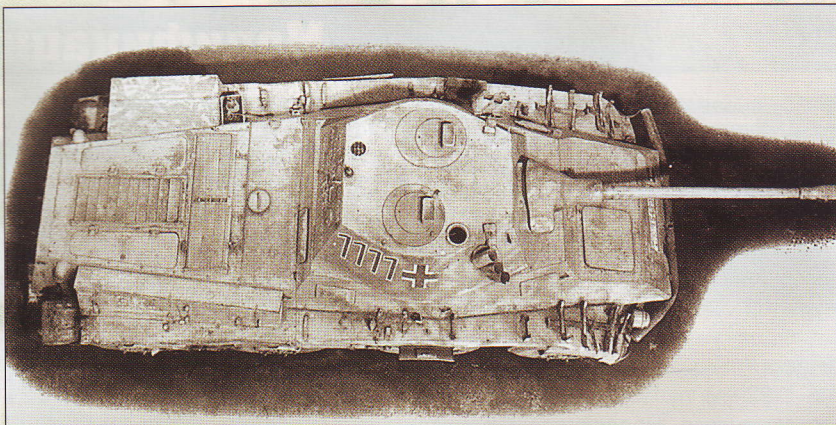


Стоит отметить, что башенная установка Hangelafette 38 была хорошо отработана и достаточно хорошо распространена на германских боевых машинах. Эти башни устанавливались на легких бронев автомобилях Sd.Kfz.222 и полугусеничных бронетранспортерах Sd.Kfz.250/9, а кроме того, на разведывательном танке Aufklärungspanzer 38(t), представлявшем собой последний вариант чехословацкого легкого танка Pz.38(t).

Броневые автомобили Sd.Kfz.234/1 оборудовались радиостанциями Fu 12 SE80 и Fu Spr Ger «f». Штыревая антенна длиной 2 м крепилась на корме.

За период с июня 1944 по январь 1945 года было выпущено 200 экземпляров (из них 163 – в 1944 году) Sd.Kfz.234/1. В 1945 году планировалось вооружение части машин 20-мм автоматическими зенитными пушками MG 151/20 и был изготовлен прототип такого броневи́ка. Один броневый автомобиль в порядке эксперимента вооружили 20-мм зенитной пушкой Flak 38.

Основным вариантом нового броневых автомобиля являлся Sd.Kfz.234/1, но наибольший успех выпал на долю модификации Sd.Kfz.234/2 Пума. В конструкции этой машины мощное вооружение танка удачно сочеталось со скоростью и маневренностью броневых автомобиля. Эффективность 20-мм пушки KwK 38, устанавливаемой на Sd.Kfz.234/1, была невелика. В разведывательных батальонах давно говорили о том, что броневые автомобили должны иметь более солидное вооружение. Только пушки с достаточно большим калибром могли позволить броневым автомобилям бороться с танками противника. Поэтому Министерство вооружений приказало наладить выпуск броневых автомобиля Sd.Kfz.234, оснащенного 50-мм длинноствольной пушкой. Такие пушки с декабря 1941 года устанавливали на танки Pz.III. Практика показала, что они позволяли успешно бороться с советскими легкими танками Т-70 и даже со средними Т-34.



**Броневый автомобиль Sd.Kfz.234/2 «Пума, вид сверху**

Было решено смонтировать на броневом автомобиле башню, разработанную фирмой Daimler-Benz для опытного танка VK 1602 Leopard. Сварная башня имела обтекаемую форму, в ней устанавливались 50-мм пушка KwK 39 с длиной ствола 60 калибров и спаренный пулемет MG 42 калибра 7,92 мм. Пушка снабжалась двухкамерным дульным тормозом. Углы наведения в вертикальной плоскости колебались в пределах от  $-10^{\circ}$  до  $+20^{\circ}$ . Пушка оснащалась телескопическим прицелом TZF 4b. Боекомплект состоял из 55 выстрелов (27 бронебойных и 18 осколочно-фугасных) и 2850 патронов к пулемету. На левом и правом бортах башни находились строенные дымовые гранатометы. В крышках люков были размещены вращающиеся перископы.

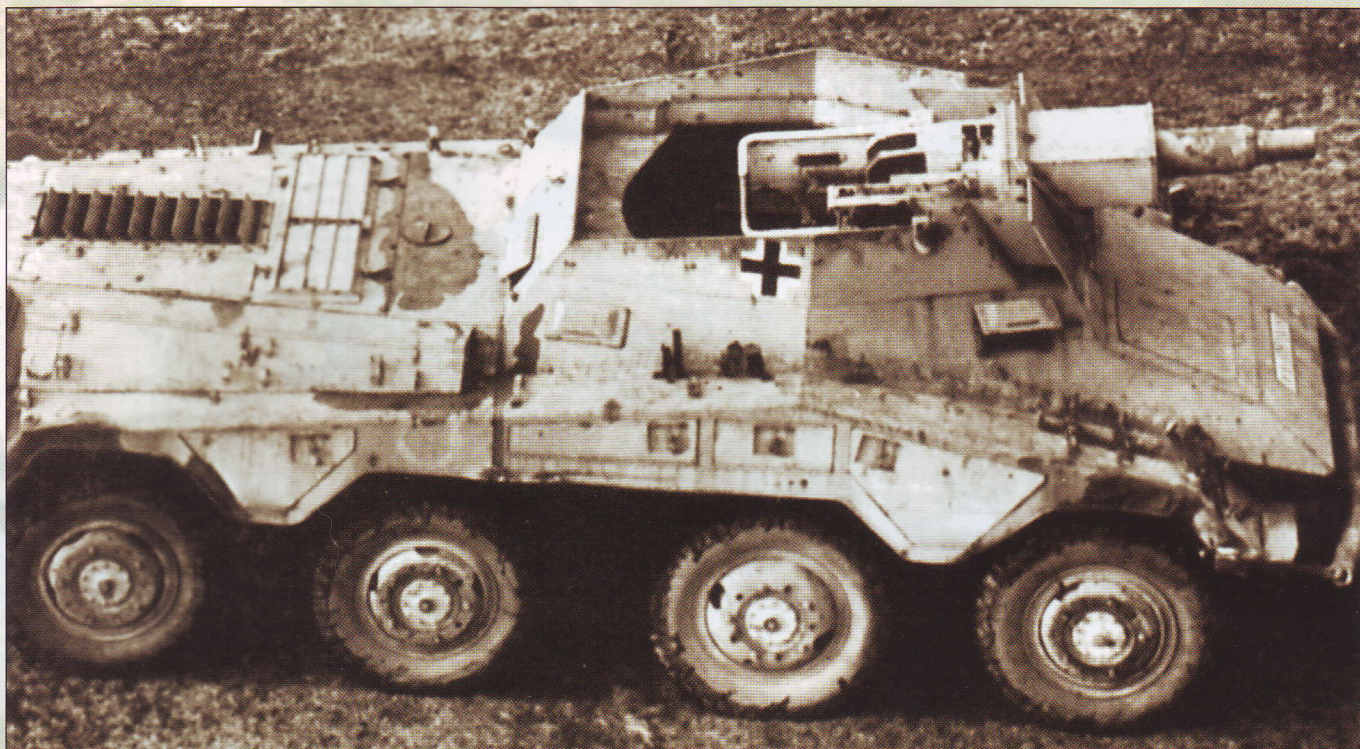
Характерной внешней чертой башни стала литая маска пушки типа Saukopf – «свиное рыло». Толщина лобовой брони составляла 30 мм, а бортов и кормы – 14,5 мм. Толщина маски пушки достигала 100 мм! В отличие от «Леопарда» башня на броневом автомобиле Sd.Kfz.234/2 не имела командирской башенки.

На Sd.Kfz.234/2 устанавливались радиостанции Fu Ger 12 SE80 и Fu Spr Ger «a». «Пумы» оборудовали двумя штыре-



**Тяжелый броневый автомобиль Sd.Kfz.234/3**



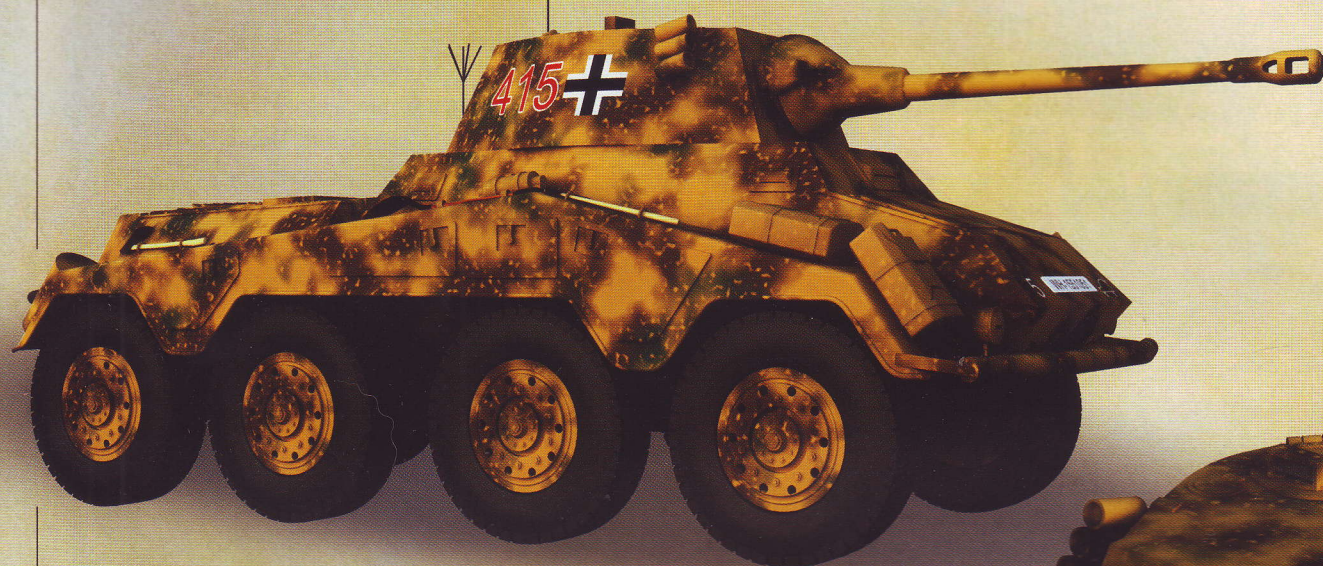


Бронеавтомобиль Sd.Kfz.234/3, вид сверху. Хорошо видна установка вооружения

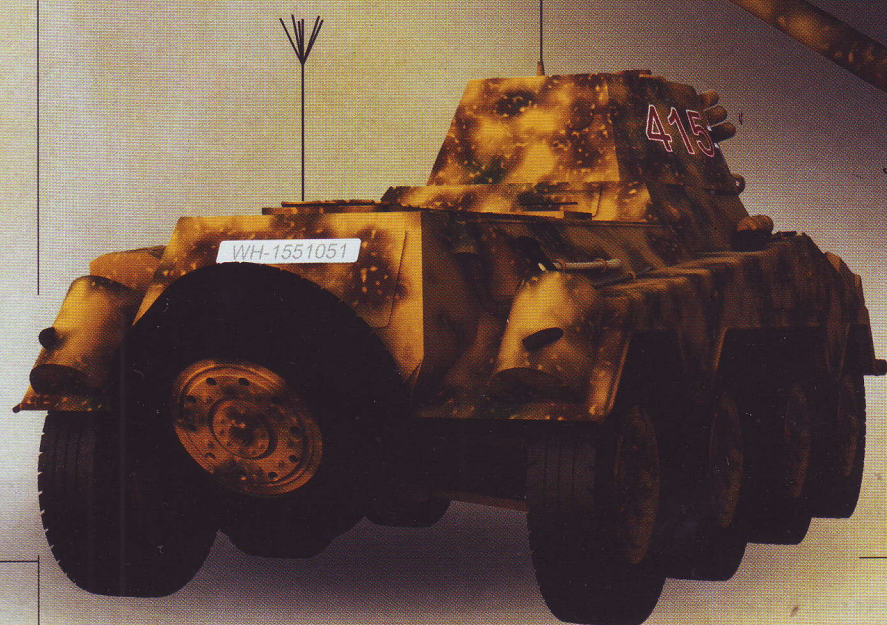


Тяжелый бронеавтомобиль Sd.Kfz.234/3 в экспозиции Танкового музея в Бовингтоне





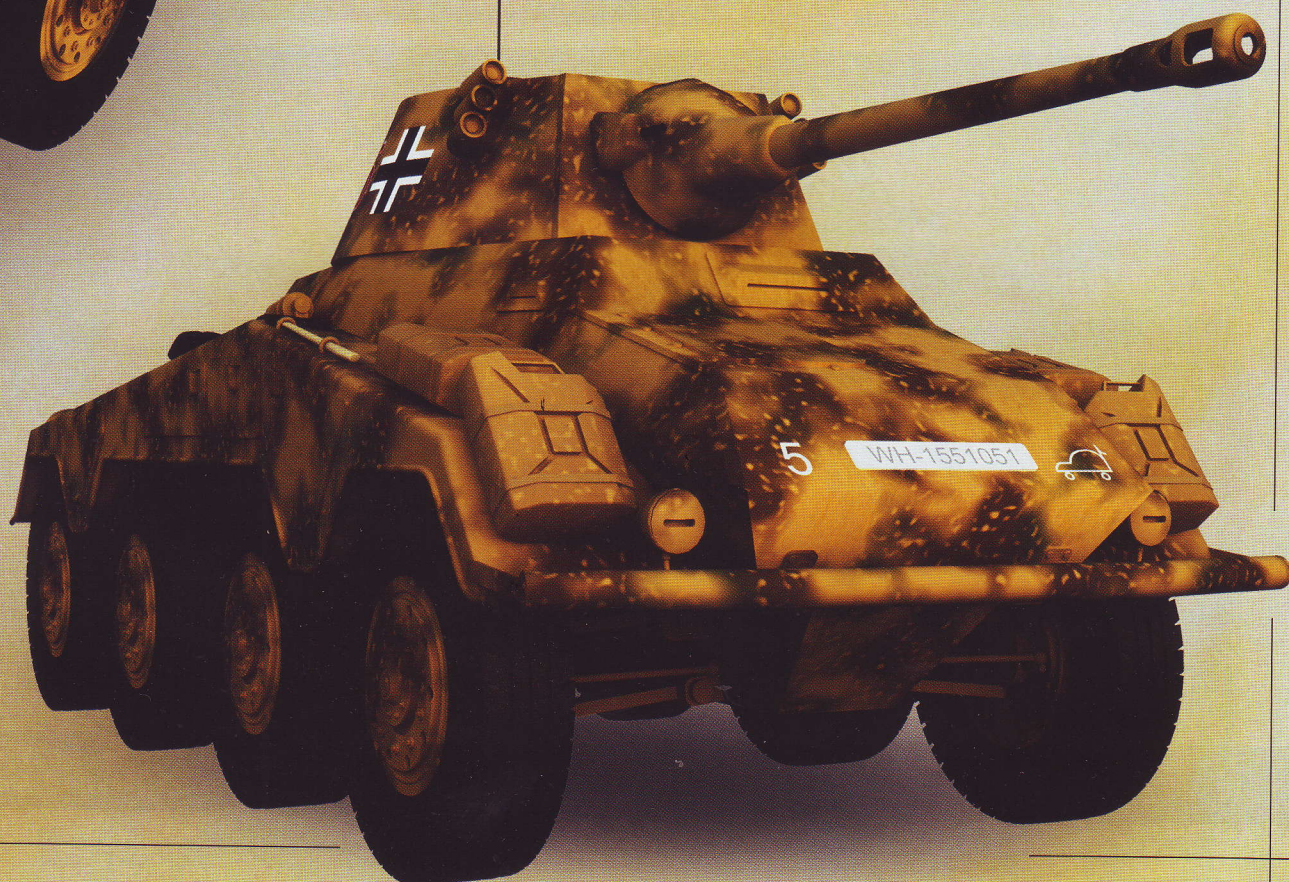
3D графика А. Чаплыгин







**Тяжелый  
броневомобиль  
Sd.Kfz.234 «Пума»**





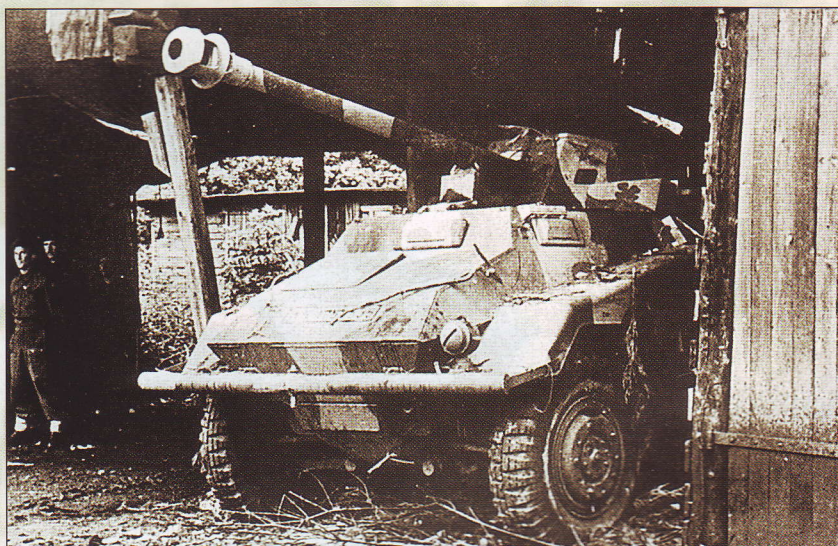
выми антеннами: обычной, расположенной в кормовой части башни, и с «метелкой» — за башней на левом борту.

Две машины Sd.Kfz.234/2 в опытном порядке оснастили ИК-прожекторами типа Uhu и прицелами ночного видения FG 1250. Благодаря этому оборудованию машины получили возможность вести бой в темноте.

С сентября 1943 по сентябрь 1944 года в Германии выпустили 101 машину Sd.Kfz.234/2 «Пума». Таким образом можно сделать вывод, что вторая модификация броневедомограда Sd.Kfz.234 начала выпускаться раньше первой.

В сентябре 1943 года Министерство вооружений приняло решение вооружать примерно половину выпускавшихся броневедомоградов Sd.Kfz.234 короткоствольной 75-мм пушкой, то есть создать аналог машины Sd.Kfz.233. Но серийный выпуск модификации Sd.Kfz.234/3 начался лишь летом 1944 года.

Корпус Sd.Kfz.234/3 в целом не претерпел серьезных изменений. Вращающаяся башня отсутствовала, а ее место заняла неподвижная низкопрофильная рубка без крыши. В центре лобового листа рубки устанавливали пушку 7,5 см K51 L/24. Наведение по горизонту могло осуществляться до 12° влево и вправо, по вертикали — от -10° до +12°. Для стрельбы из пушки использовался прицел Sfl ZF 1b. Дополнительно машину вооружали пулеметом MG 42. Боекомплект включал 50 выстрелов к пушке и 1950 патронов к пулемету. Sd.Kfz.234/3 оснащали радиостанцией Fu Spr Ger «f» со штыревой антенной.



**Броневедомоград Sd.Kfz.234/4, захваченный английскими войсками в 1945 г.**



**Тяжелый броневедомоград Sd.Kfz.234/4. Германия, весна 1945 г. Рисунок М. Дмитриева**



**Броневедомоград Sd.Kfz.234/2 «Пума» из состава 130-го разведывательного учебного батальона, подбитый в окрестностях Сент-Ло. Лето 1944 г.**



# ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ Sd.Kfz.234/2 Puma

Боевая масса, т:	11,74
Экипаж, чел.:	4
Габаритные размеры, мм:	длина – 6800, ширина – 2330, высота – 2380, дорожный просвет – 350, база – 1300+1400+1300, колея – 1945
Вооружение:	1 пушка KwK 39/1 калибра 50 мм, 1 пулемет MG 42 калибра 7,92 мм.
Боекомплект:	55 выстрелов, 1050 патронов
Приборы прицеливания:	телескопический прицел TZF 4b
Бронирование, мм:	лоб корпуса – 30, борт – 8, корма – 10, крыша и днище – 5,5, башня – 10...30.
Двигатель:	Tatra 103, 12-цилиндровый, дизельный, V-образный, воздушного охлаждения; мощность 210 л.с. (154,6 кВт) при 2250 об/мин, рабочий объем 14 825 см³.
Трансмиссия:	двухдисковое сухое сцепление, коробка передач (3+3), демультипликатор.
Ходовая часть:	колесная формула 8x8, все колеса управляемые, подвеска независимая на полуэллиптических листовых рессорах, пневматические тормоза, размер шин 270–20.
Скорость макс., км/ч:	90
Запас хода, км:	1000
Преодолеваемые препятствия:	угол подъема, град. – 30; ширина рва, м – 2; высота стенки, м – 0,5; глубина брода, м – 1,2.
Средства связи:	радиостанции Fu Spr Ger «а» и Fu 12

С июня по декабрь 1944 года было выпущено 88 машин модификации Sd.Kfz.234/3. Последняя модификация Sd.Kfz.234 появилась в конце 1944 года, когда боевые действия вплотную приблизились к границам Рейха. В этой ситуации было уже не до разведки, войскам требовались высококомобильные машины, способные к активной обороне. Противотанковыми пушками вооружалось все, что могло ездить. 27 ноября 1944 года Гитлер приказал начать выпуск броневых автомобилей Sd.Kfz.234, вооруженных 75-мм противотанковой пушкой Pak 40. Так появился броневый автомобиль Sd.Kfz.234/4. В открытое сверху боевое отделение втиснули серийную пушку Pak 40 со штатным щитом, но без колесного хода. Благодаря такому решению удалось получить хотя и «сырую», но мощно вооруженную машину. Пушка имела горизонтальный сектор обстрела по 12° влево и вправо, но шасси машины было достаточно маневренным, чтобы быстро поворачиваться в нужную сторону. Угол склонения составлял – 3°, возвышения +22°. Для наведения орудия в цель использовался прицел ZF 3x8. Дополнительно в машине перевозился пулемет MG 42. Боекомплект включал всего 12 выстрелов к пушке и 1950 патронов к пулемету. Броневый автомобиль Sd.Kfz.234/4 получил прозвище «Рак-Ваген». Машина выпускалась до марта 1945 года, всего было выпущено 89 экземпляров.



Тяжелый броневый автомобиль Sd.Kfz.234/4 в экспозиции танкового музея Бундесвера в Мюнстере



## В войсках

**Н**овые тяжелые броневые автомобили предназначались в первую очередь для применения в африканской пустыне. Именно поэтому они имели большой запас хода и усовершенствованную систему охлаждения двигателя. Однако в то время, когда машины серии 234 начали поступать в войска,

Германский африканский корпус давно уже капитулировал и основным театром военных действий для них стал Восточный фронт.

Броневые автомобили Sd.Kfz.234 состояли на вооружении рот броневиков в разведывательных батальонах танковых и моторизованных дивизий. В конце марта 1945 года в Вермахте и войсках СС насчитывалась еще 71 бронемашина всех модификаций.

Sd.Kfz.234 – один из лучших тяжелых броневых автомобилей периода Второй мировой войны, во многом определивший направление развития четырехосных бронированных машин в послевоенное время.

## Противники

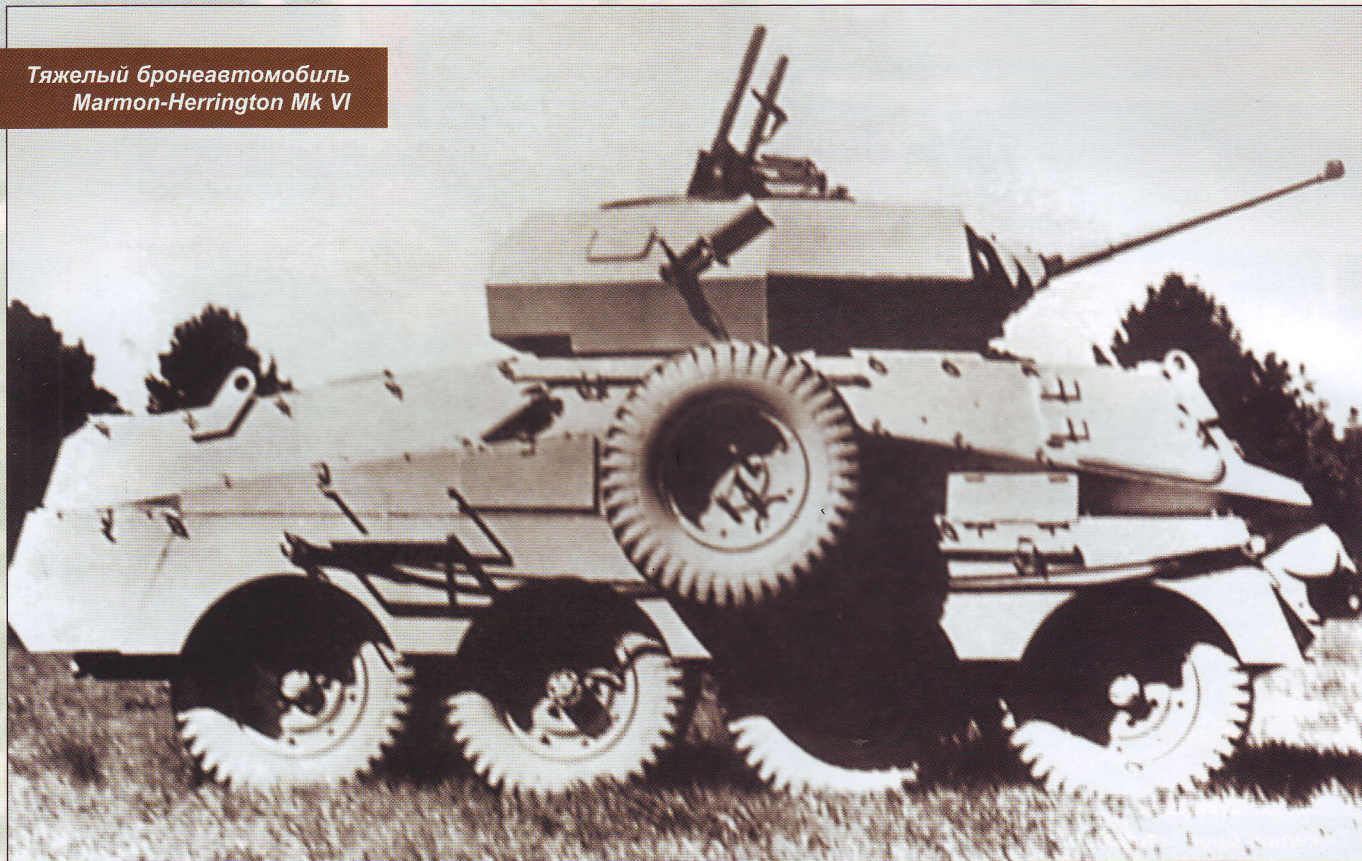
**С**ледует подчеркнуть, что накануне и в годы Второй мировой войны Германия была единственной страной, серийно выпускавшей боевые бронированные машины с колесной формулой 8x8. Известны лишь две попытки создания подобных боевых машин в других странах.

В 1942 году в Южно-Африканском Союзе фирмой Marmon-Herrington был разработан тяжелый броневый автомобиль Mk VI. В его внешнем облике легко угадываются черты немецкого броневых автомобилей Sd.Kfz. 231 (8-Rad). Во всяком случае конструкция сварного корпуса с характерным обратным наклоном броневых листов была явно скопирована с немецкой машины. В лобовой проекции броневик защищался 40-мм броней. В качестве вооружения предполагалось использовать 2- или 6-фунтовую пушку. Форма башни была заимствована у танка «Крусейдер», при этом, правда, она лишилась крыши. Поскольку двигателя подходящей мощности не нашлось на машину установили два 8-цилиндровых V-образных бензиновых мотора Ford мощ-

ностью 95 л.с. каждый. Экипаж состоял из трех человек: водителя, командира (он же наводчик пушки) и заряжающего. Кормовой пост управления отсутствовал. В 1943 году изготовили два прототипа – один с 2-фунтовой пушкой, другой – с 6-фунтовой. У первого на башне устанавливались два 7,62-мм пулемета Browning M1919A4, допускавших зенитную стрельбу, на втором – 12,7-мм пулемет. При массе в 11 т машина развивала скорость по шоссе до 65 км/ч. Запас хода, правда, в отличие от дизельного Sd.Kfz. 234, был невелик – всего около 250 км. Наибольший интерес к машине проявили англичане, сразу заказавшие 250 машин. Впрочем, заказ вскоре аннулировали, так как в Великобритании в больших количествах стали поступать американские броневики M6 и M8. Новых заказчиков не нашлось.

Еще один восьмиколесник был создан за океаном. Его разработкой занималась фирма Yellow Truck & Coach Co., решившая максимально приблизить броневик к идее «колесного танка», выдвинутой в 1941 году Департамен-

Тяжелый броневый автомобиль  
Marmon-Herrington Mk VI



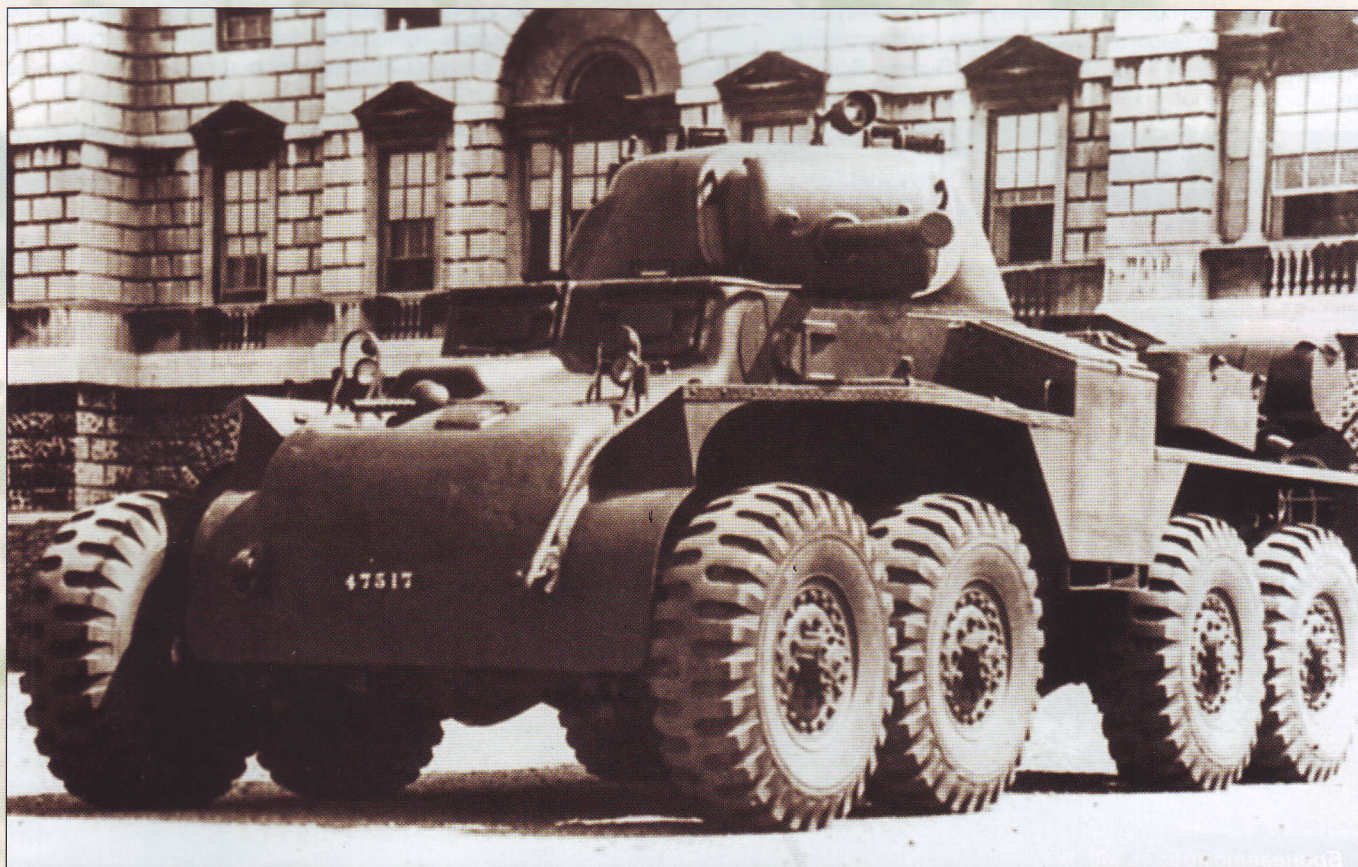


том вооружения США. В результате на свет появился тяжелый броневеомобиль T18 с узким частично литым (носовая часть), частично сварным корпусом и литой двухместной башней. При этом толщина броневых листов достигала 50,8 мм (два дюйма), а боевая масса – 14,5 т. Вооружение было стандартным: 37-мм пушка и два 7,62-мм пулемета (один спаренный, другой – курсовой). Существенным недостатком машины было отсутствие независимой подвески колес. Они были сблокированы попарно в четыре тележки, подвешенные на полуэллиптических листовых рессорах. После испытаний появился улучшенный вариант T18E2, имевший независимую подвеску всех колес. Эта, ставшая еще более тяжелой, машина получила и новую башню с 57-мм пушкой. Спарка из двух моторов GMC 329 мощностью 125 л.с. каждый разгоняла 24-тонный броневеомобиль до максимальной скорости 81 км/ч. Установка на корме машины двух дополнительных топливных баков позволила довести запас хода до 480 км. Армия США проявила к бронемашине немалый интерес: предварительный заказ на «колесные танки» составил 2800 единиц. В мае 1942 года броневеомобиль заинтересовались и британцы. Однако, к концу года были собраны только 30 машин, которые так и не были приняты на вооружение американской армии. В итоге их отправили в Великобританию. Здесь T18E2 получили название Boarhound (немецкий дог), но в боевых действиях участия не принимали. Впрочем, по другим данным, англичанам были переданы только две машины.

Из вышесказанного следует, что ни южноафриканский, ни американский броневеомобиль никогда с «Пумой» в бою не встречались, да и не могли встречаться. Ну, а если бы встретились? Несмотря на лучшую отработку шасси и более высокую удельную мощность, «Пума» имела немно-

го шансов на успех при встрече с Mk VI (с 6-фунтовой пушкой) и уж тем более с T18E2. Броневеомобили союзников были бронированы и вооружены лучше «Пумы». 6-фунтовый (57-мм) бронепробивной снаряд без труда пробил бы броню немецкой машины с дистанции 500–600 м. Немцы могли достичь такого результата только при использовании бронепробивно-подкалиберных снарядов и то без гарантии на успех. Чем немецкий броневеомобиль превосходил своих возможных противников, так это автономностью. Но огромный запас хода был важен только при ведении боевых действий в пустыне. На Европейском континенте этот фактор уже не имел решающего значения.

Однако, все это гипотетические рассуждения. В реальной же действительности в боях принимали участие только немецкие восьмиколесники. С какими же машинами они встречались в ходе боевых действий? Можно смело утверждать, что со многими, учитывая все многообразие колесных бронированных машин у наших западных союзников. Но остановиться имеет смысл только на двух противниках «Пумы» – американском броневеомобиле M8 (6x6) и британском AEC (4x4). Первый был наиболее массовым броневеомобилем западных союзников и состоял на вооружении не только армии США, но и английской армии, войск Свободной Франции и т.д. Что касается второго, то он выпускался в заметно меньших количествах, но при этом был самым тяжелым броневеомобилем британского производства. Есть и еще одно обстоятельство, из-за которого эта машина заслуживает нашего внимания. Броневеомобиль AEC Mk II был доставлен в СССР во время Великой Отечественной войны для изучения и испытаний. А значит, советское руководство рассматривало вопрос о поставках этих машин по ленд-лизу для вооружения Красной Армии.



Тяжелый броневеомобиль T18E2



## «Пума» против М8

**М8** – трехосный полноприводной броневеомобиль, созданный на основе тактико-технических требований выдвинутых английской Танковой миссией в США. В октябре 1941 года американским командованием были отобраны прототипы Ford T22 и Chrysler T23. Вариант T22E2 в мае 1942 года был принят на вооружение армии США под обозначением М8. Серийно выпускался фирмой Ford Motor Company с марта 1943 по апрель 1945 года. Изготовлено 15 458 единиц.

М8 имел сварной несущий корпус. В передней его части располагались рабочие места водителя и его помощника. В центре корпуса установлена двухместная литая открытая сверху башня с 37-мм пушкой. На базе М8 выпускалась командно-штабная машина М20 (Armored Utility Car). Вместо башни над открытым боевым отделением был установлен крупнокалиберный пулемет М2НВ на турели.

Эти броневеомобили в больших количествах поступали в армию США и активно использовались во время боевых действий на территории Италии, Франции и Германии. Некоторое количество броневиков М8 и М20 по программе ленд-лиза американцы передавали англичанам и французским войскам генерала де Голля. В Великобритании машина получила название Greyhound («Борзая»). По-видимому, по причине своих довольно высоких динамических характеристик.

Однако в остальном М8 уступал «Пуме». В первую очередь в части вооружения и бронирования. Все это неудиви-

### ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ М8

Боевая масса, т:	7,809
Экипаж, чел.:	4
Габаритные размеры, мм:	длина – 5003, ширина – 2540, высота – 2235, база – 2032+1219, колея – 1930, дорожный просвет – 285.
Вооружение:	1 пушка М6 калибра 37 мм, 1 пулемет Browning М2НВ калибра 12,7 мм, 1 пулемет Browning М1919А4 калибра 7,62 мм.
Боекомплект:	80 артвыстрелов, 420 патронов калибра 12,7 мм, 1575 патронов калибра 7,62 мм.
Приборы прицеливания:	телескопический прицел М70D
Бронирование, мм:	лоб корпуса – 16, борт и корма – 9,5, башня – 19...22.
Двигатель:	Hercules JXD, 6-цилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения; мощность 110 л.с. (81 кВт) при 3800 об/мин; рабочий объем 5242 см <sup>3</sup>
Трансмиссия:	4-скоростная коробка передач, демультипликатор, двойной дифференциал, гидравлические тормоза с вакуумным усилителем.
Ходовая часть:	колесная формула 6х6, размер шин 9,00х20», подвеска на полуэллиптических рессорах, гидравлические амортизаторы
Скорость макс., км/ч:	88
Запас хода, км:	400
Средства связи:	радиостанции SCR-506 и/или -508, -510, -608, -610

тельно, М8 был машиной другого класса – легким броневеомобилем. Встреча с «Пумой», так сказать, в чистом поле не сулила «Борзой» ничего хорошего. Шанс на успех для американского броневика появлялся только при стрельбе из засады.



Броневеомобиль М8



## «Пума» против АЕС

**А**ЕС был первым дизельным броневым автомобилем британской армии. Он был создан фирмой АЕС (Associated Equipment Company Ltd.) в 1940 – 1941 годах с использованием шасси артиллерийского тягача Matador и элементов танкового вооружения.

АЕС предназначался для ведения дальней разведки, поддержки более легких броневых автомобилей и борьбы с легкими танками противника. В 1942–1943 годах было изготовлено 629 единиц.

Броневый автомобиль АЕС Mk I имел клепаный корпус и двухместную башню от танка Valentine со штатным вооружением. У АЕС Mk II была изменена конструкция носовой части корпуса и установлена новая сварная башня с 6-фунтовой пушкой. Боевая масса достигла 12,7 т. Двигатель: дизель АЕС A197 мощностью 158 л.с. Экипаж состоял из 4 человек. Наиболее сильно вооруженной стала модификация АЕС Mk III, она получила 75-мм пушку.

Броневые автомобили АЕС впервые появились на фронте в Северной Африке в конце 1942 года. Броневые автомобильные взводы укомплектовывались ими из расчета один АЕС на взвод бронемашин Humber. Модификации Mk II и Mk III участвовали в боевых действиях в Европе в составе английских и индийских частей. Один АЕС, как правило, входил в состав взвода броневиков Staghound.

Несмотря на большие размеры и приличный вес, в войсках любили эту боевую машину за мощное вооружение и хорошую броневую защиту. И не зря! При меньших габаритах, чем у «Пумы», английский броневый автомобиль был забронирован сильнее, а вооружен мощнее. Причем англичане суме-

ли достичь всего этого на машине с колесной формулой 4x4. Достаточно взглянуть на ТТХ обоих броневых автомобилей, чтобы убедиться в том, что АЕС Mk II был для «Пумы» в полном смысле убийственным противником. Ну а с АЕС Mk III «Пуме» вообще лучше было не встречаться.

### ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БРОНЕАВТОМОБИЛЯ АЕС Mk II

Боевая масса, т:	12,7
Экипаж, чел.:	4
Габаритные размеры, мм:	длина – 5180, ширина – 2740, высота – 2550, дорожный просвет – 321, база – 3480.
Вооружение:	1 пушка Mk V калибра 6 фунтов, 1 пулемет BESA калибра 7,92 мм, 1 зенитный пулемет Bren калибра 7,7 мм, 1 дымовой гранатомет калибра 50,5 мм.
Боекомплект:	60 артвыстрелов, 2925 патронов калибра 7,92 мм, 600 патронов калибра 7,7 мм, 18 дымовых гранат
Приборы прицеливания:	телескопический прицел № 33 Mk II
Бронирование, мм:	лоб корпуса – 57, борт – 16, крыша – 32; башня – 60–65.
Двигатель:	АЕС A197, 6-цилиндровый, дизельный, жидкостного охлаждения; мощность 158 л.с. при 2000 об/мин
Трансмиссия:	однодисковое сцепление сухого трения, четырехскоростная коробка передач, двухскоростной демультипликатор, главные передачи, пневматические тормоза.
Ходовая часть:	колесная формула 4x4, размер шин 13,5–20, подвеска на полуэллиптических листовых рессорах
Скорость макс., км/ч:	78
Запас хода, км:	500
Средства связи:	радиостанция № 19



Тяжелый броневый автомобиль АЕС Mk II



Тяжелый броневый автомобиль АЕС Mk III





## Новый ежемесячный Военно-исторический журнал

### «Арсенал-Коллекция»

Журнал для любителей военной истории и техники. В каждом номере этого иллюстрированного издания – материалы, посвященные сухопутной технике, самолетам и кораблям.

Подписку можно оформить в любом почтовом отделении; индекс по каталогу «Роспечати» – 84963.



Мы рады представить вашему вниманию новый военно-исторический журнал «Танки мира», который является приложением к журналу «Арсенал-коллекция».

В наших выпусках вы найдете самую интересную и современную информацию посвященную танкам. В серии будут представлены как новейшие разработки мировых держав в направлении танкостроения, так и история создания и участия в боевых действиях легендарных бронированных машин.

## В следующем номере

# ТАНКИ МИРА

Приложение к журналу «Арсенал-Коллекция»

## Истребитель танков 15 B1 Centauro



Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия

Свидетельство о регистрации средства массовой информации  
ПИ № ФС 77-52275 от 28 декабря 2012 года.

Учредитель П.М.Быстров; Издатель ООО «Яуза-каталог»;

Главный редактор П.М.Быстров;  
Зам. главного редактора А.В.Дашьян;  
Дизайн и верстка Д.Долганов;  
На обложке 3D графика: А.Чаплыгин.

Отпечатано с диапозитивов заказчика  
в типографии «Союзпечать», Москва

[www.worldtanks.ru](http://www.worldtanks.ru)

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО «Яуза-каталог»

Рекомендуемая цена: 399 руб.

