

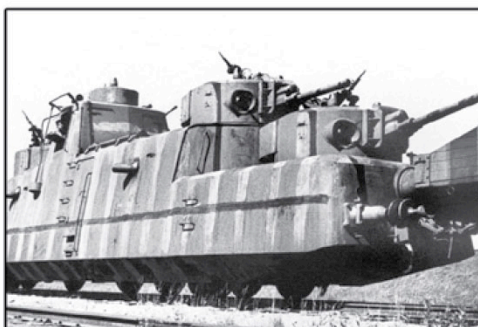
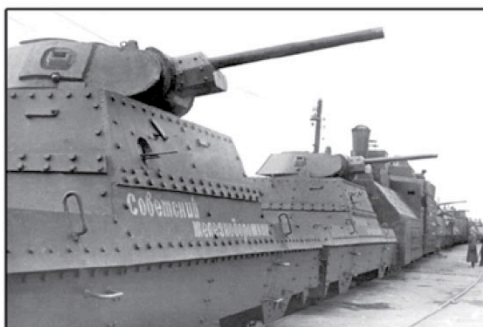


Максим Коломиец

СОВЕТСКИЕ БРОНЕПОЕЗДА В БОЮ



1941-1945



Максим Коломиец

**СОВЕТСКИЕ
БРОНЕПОЕЗДА
В БОЮ**

1941-1945



УДК 623.438.5(47+57)''1941/45''
ББК 68.51
К61

В оформлении переплета использована иллюстрация *А. Руденко*

Коломиец, Максим Викторович.
К61 Советские бронепоезда в бою 1941—1945 / Максим Коломиец. — Москва :
Эксмо : Яуза, 2018. — 320 с. — (Война и мы. Танковая коллекция).
ISBN 978-5-04-090589-8

Великой Отечественной войне суждено было стать последней великой войной бронепоездов — в 1941—1945 гг. в боевых действиях активно участвовали более 200 «стальных крепостей» Красной Армии. И хотя многие теоретики считали этот род войск безнадежно устаревшим, советские бронепоезда на деле доказали свою высокую боевую эффективность, особенно в первый период войны, когда их строительство приняло по-настоящему массовый характер, — и по количеству, и по качеству бронепоездов СССР превзошел всех остальных участников Второй мировой, вместе взятых!

Обработав и проанализировав колоссальный объем информации, проследив боевой путь всех «сухопутных броненосцев» Красной Армии, ведущий историк бронетехники создал лучшую энциклопедию бронепоездов Великой Отечественной.

УДК 623.438.5(47+57)''1941/45''
ББК 68.51

ISBN 978-5-04-090589-8

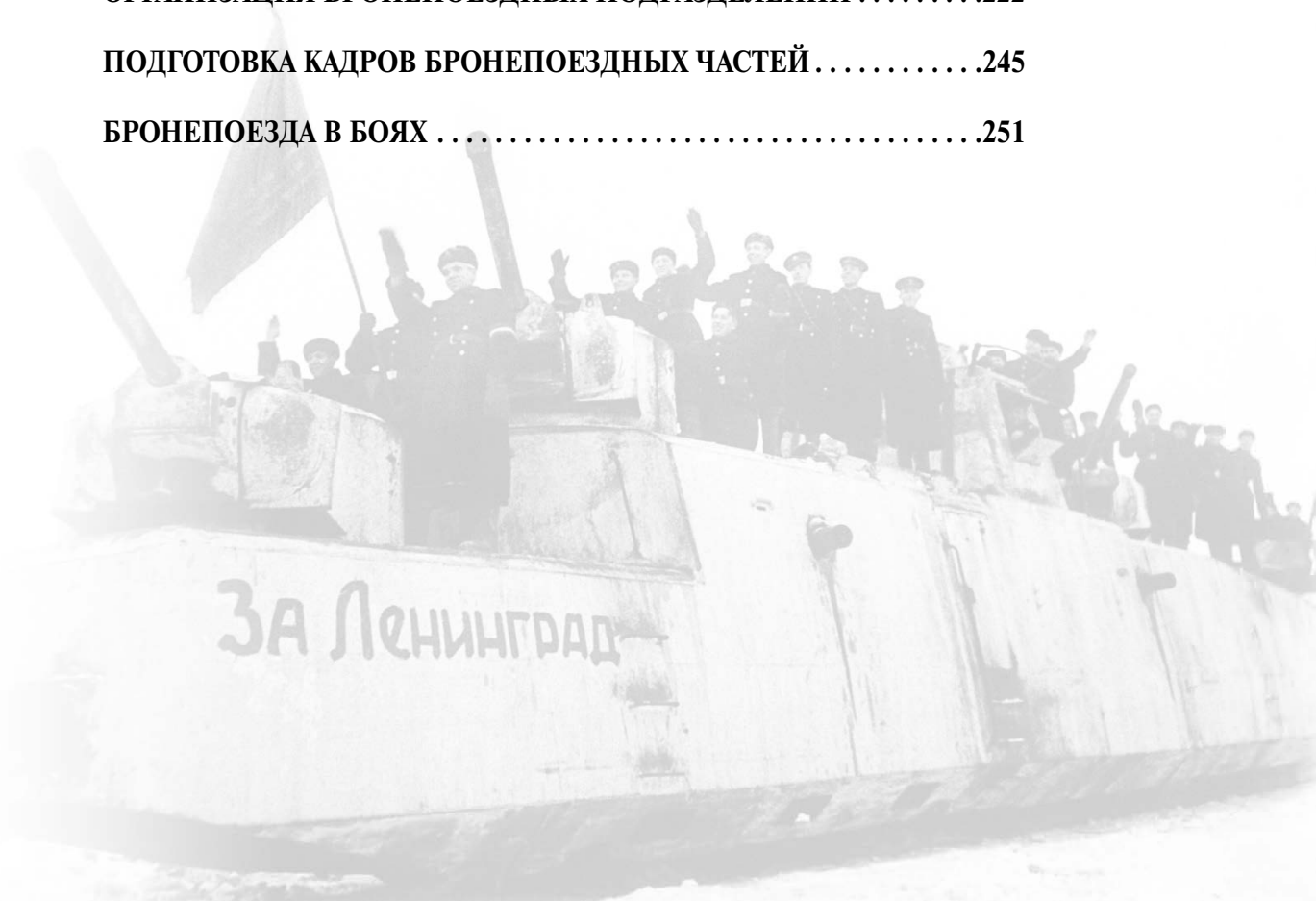
© Коломиец М.В., 2018
© ООО «Стратегия КМ», 2018
© ООО «Издательство «Яуза», 2018
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018





СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
СОСТОЯНИЕ МАТЧАСТИ БРОНЕПОЕЗДОВ КРАСНОЙ АРМИИ В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ.....	6
РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ БРОНЕПОЕЗДОВ ПЕРЕД ВОЙНОЙ.....	72
СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ В ГОДЫ ВОЙНЫ	86
ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ И РЕМОНТ БРОНЕПОЕЗДОВ	209
ОРГАНИЗАЦИЯ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ	222
ПОДГОТОВКА КАДРОВ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ЧАСТЕЙ.....	245
БРОНЕПОЕЗДА В БОЯХ	251



*Уточнение боевой задачи командирами бронепоезда
№ 1 «Балтиец» из состава 72-го отдельного дивизиона
бронепоездов. Ленинградский фронт, лето 1942 года.*



ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на большое количество публикаций по истории различной военной техники Второй Мировой войны, появившихся в последние годы, тема бронепоездов до сих пор остается «в тени». И это при том, что данный вид вооружения получил в нашей стране наибольшее развитие — за XX век количество стальных крепостей, построенных на территории России и СССР, пожалуй, сопоставимо с общим количеством бронепоездов в остальных странах мира.

Предлагаемая работа рассказывает о бронепоездах, состоявших на вооружении Красной Армии и частей Военно-морского флота в период Великой Отечественной войны. Не рассматриваются зенитные бронепоезда, входившие в состав войск ПВО страны и бронепоезда войск НКВД по охране железнодорожных сооружений.

В работе отражены тенденции развития бронепоездов в предвоенные годы, а также рассмотрены вопросы их строительства, развития организационно-штатной структуры и боевые действия в 1941–1945 годах. Информация о строительстве бронепоездов дается хронологически, сначала повествуется о работах, проводимых в отдельных пунктах

и регионах, а после этого информация о плановом изготовлении бронепоездов по постановлениям правительства СССР. По не зависящим от автора причинам не все материалы вошли в данную работу. Будем надеяться, что в перспективе удастся выпустить исправленный и дополненный вариант.

Хочется выразить благодарность за помощь в работе и предоставленные документы и фотографии своим коллегам: Полю Мальмасари (Париж, Франция), Андрею Кайнарану (Киев, Украина), Александру Неменко (Симферополь, Россия), Сергею Ромадину (Краматорск, Украина), Артуру Пржечеку (Варшава, Польша), Михаилу Ковальчуку (Киев, Украина), Константину Стрельбицкому (Москва, Россия), Мати Ылуну (Таллин, Эстония) и Геннадию Юнцевичу (Москва, Россия). Особая благодарность моему лучшему другу и соратнику Нине Соболевой, без поддержки и организаторского таланта которой выпуск данной книги был бы проблематичен.

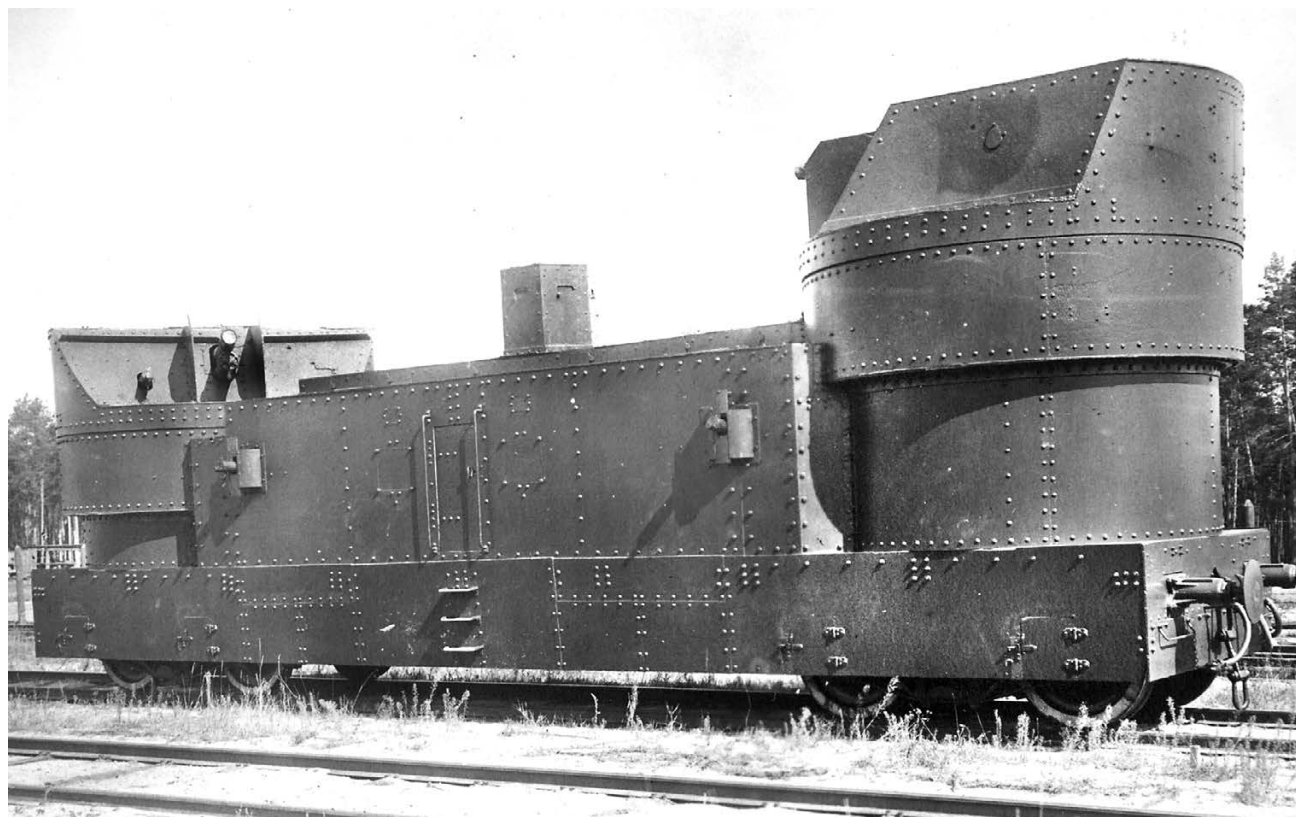
Автор будет признателен всем, кто пришлет какие-либо дополнения, уточнения и замечания, сделанные по данной книге по адресу: 121096, Москва, а/я 11, или E:mail: 1945maks@mail.ru

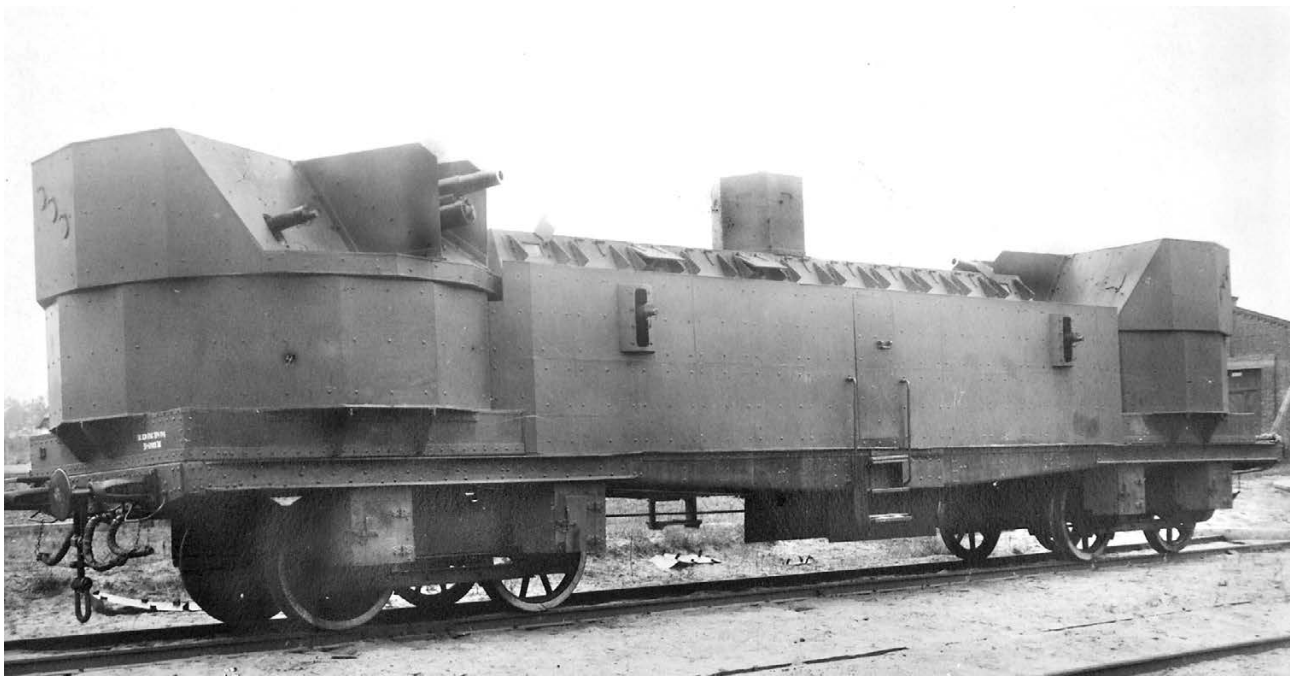
СОСТОЯНИЕ МАТЧАСТИ БРОНЕПОЕЗДОВ КРАСНОЙ АРМИИ В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ

*Модернизированная
мастерскими
военного
склада № 60
бронеплощадка
Ижорского
завода постройки
1920 года.
Недостатком
этой конструкции
являлась не только
большая масса,
но и высоко
расположенный
центр тяжести,
что приводило
к сильному
раскачиванию
при стрельбе
перпендикулярно
полотну железной
дороги (АСКМ).*

Пожалуй, не будет большим преувеличением сказать, что наиболее активно и успешно бронепоезда использовались в ходе Гражданской войны в России. Всего в 1918–1922 годах на железных дорогах бывшей Российской Империи действовало более 300 различных бронепоездов – своего рода мировой рекорд. Правда значительная их часть представляла собой довольно примитивные конструкции, сооруженные в железнодорожных депо часто даже без чертежей. Меньшее количество бронепоездов изготовили на крупных машиностроительных предприятиях европейской России по специально разработанным проектам. Такие составы строились сериями от 5 до 20 единиц.

К моменту окончания Гражданской войны в России (февраль 1922 года) в составе Красной Армии имелось 123 бронепоезда, не считая составов, находившихся на складах. Начавшееся в скором времени сокращение вооруженных сил коснулось и бронепоездов. Так, в сентябре 1924 года расформировали существовавшее в период Гражданской войны управление броневых сил Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА), занимавшееся вопросами снабжения и боевой подготовки автоброневых, танковых отрядов и бронепоездов. Его функции передали в ведение артиллерийского управления (АУ). При этом учет бронепоездов перешел к отделу материальной части АУ РККА, в кото-





ром было всего 2 человека. К этому моменту, по неполным данным, на учет состояло 105 бронепаровозов и 326 различных бронеплощадок. Постановлением Совета труда и обороны от 20 сентября 1924 года производилось сокращение количества бронепоездов в Красной Армии до 25, при этом за артиллерийским управлением закреплялось 90 бронепаровозов и 244 бронеплощадки.

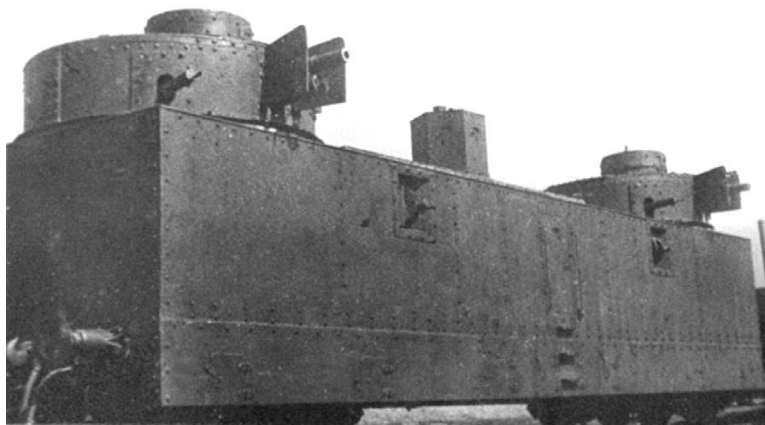
Директивой заместителя председателя Революционно-военного совета СССР М.Н. Тухачевского за № 73618/1340/М от 20 сентября 1924 года сокращаемые бронепоезда выводились в резерв, и должны были направляться на специально формируемые базы хранения.

Начавшейся в том же месяце выбор места для создания базы вылился в целую проблему. Сначала предлагалось организовать ее в Тульских паровозоремонтных мастерских. Но при осмотре последних выяснилось, что требуется проведение довольно значительных подготовительных работ. Кроме того, мастерские были сильно загружены работами по ремонту паровозов, которых на их территории скопилось довольно много, и могли освободиться не ранее чем через четыре месяца. В качестве временной меры, до освобождения Тульских мастерских, для хранения бронепоездных единиц решили использовать территорию станции Плеханово Сызранско-Вяземской железной дороги (в 4 км от Тулы), но и тут возник ряд проблем.

В результате по предложению районного инспектора артиллерийских приемок артуправления РККА К.К. Сиркена для хранения бронепоездов решили приспособить часть территории вагоностроительного завода имени Урицкого на станции Мальцево (сейчас Мальцевская) Брянской губернии*. Для этого предлагалось использовать «все железнодорожные пути, боксы (цеха) №№ 4–10, литейную (под гараж), колесный цех, техническое бюро и контору, медницкий цех, кладовые, опечатываются как не могущие быть использованы в настоящий момент: деревообделочный, механический цеха, кузница, лесопилка». Приказом РВС СССР № 1206 здесь создается база бронепоездов Красной Армии, предназначенная для хранения и ремонта бронеединиц. Ее начальником назначили К.К. Сиркена, а с декабря ее возглавил военный инженер Б.А. Исаков (на этой должности до февраля 1930 года).

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

* Основан в 1752 году как Радицкий железный завод, со второй половины XIX века перешел на выпуск паровозов, вагонов и речных судов, стал именоваться Радицким вагоностроительным заводом. С 1922 года — завод имени Урицкого. После войны переименован в завод «Строймашина», с 1964 года — Брянский завод ирригационных машин. В настоящее время — «Производственное объединение «Ирмаш», занимается выпуском коммунальной и дорожной техники.



**Бронеплощадка
типа военсклада
№ 60,
изготовленная
в 1932 году. Снимок
сделан зимой
1942 года (ЦАМО).**

Одновременно на территории Тульских железнодорожных мастерских организовали тульский отдел бронеплаз. С октября 1922 года в Брянск и Тулу начала прибывать матчасть расформировываемых бронепоездов, но по ряду причин этот процесс затянулся. Так, председатель артиллерийского комитета артуправления РККА 29 июня 1925 года докладывал:

«На заводах «Большевик», «Красный Путиловец» и Ижорский находятся бронеединицы в количестве 32 бронеплазок, большей частью трофейных (имеется ввиду захваченных у белых в ходе Гражданской войны. — Прим. автора)».

Тем не менее, к началу 1926 года большая часть бронепоездной матчасти была сосредоточена в Брянске и Туле. Впоследствии тульский отдел ликвидировали, и к 1927 году все бронеединицы перевели в Брянск.

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

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

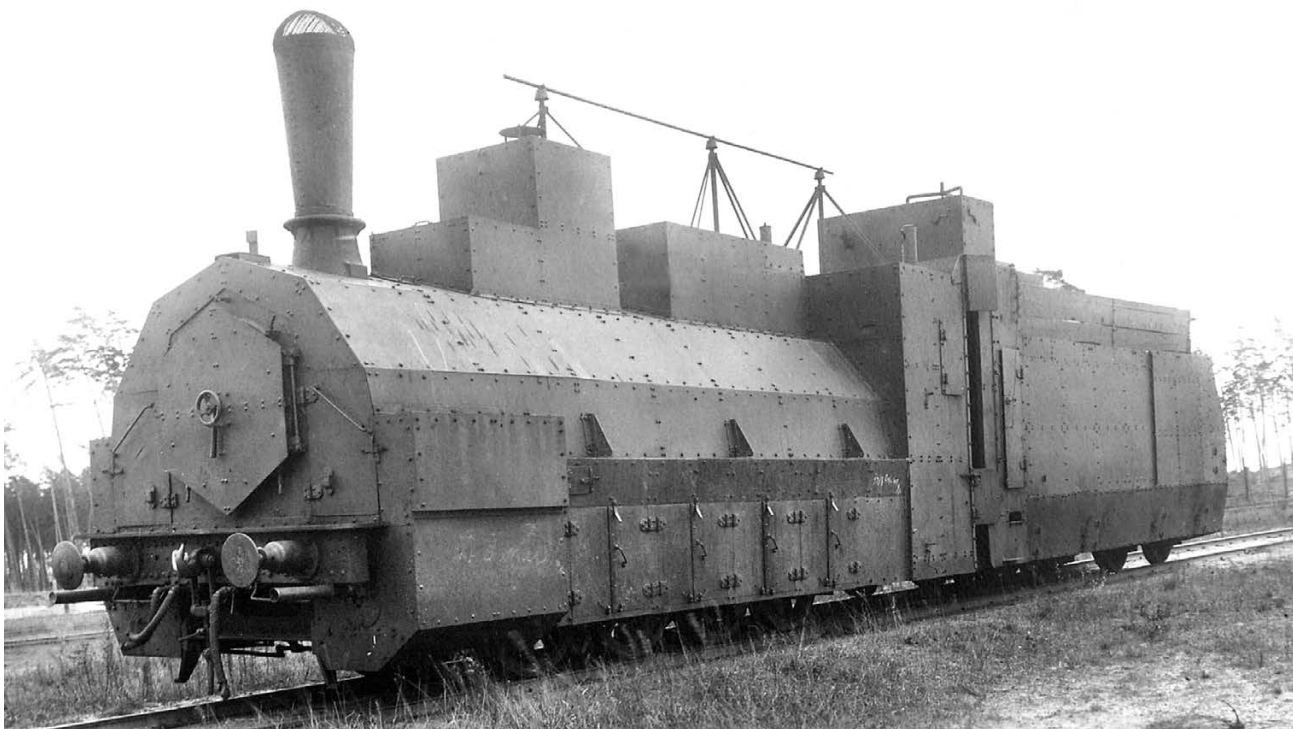
Первоочередной задачей УММ РККА стала инвентаризация всего имевшегося в армии бронетанкового имущества, в том чис-

ле и бронепоездов. В январе 1930 года был проведен учет всех бронепоездных единиц, находившихся в армии. В это же время бронеплазу РККА в Брянске переформировали в военный склад № 60, который возглавил военный инженер В.П. Морозов. По результатам инвентаризации бронепоездного парка по состоянию на 31 января 1930 года в частях Красной Армии и на складе № 60 имелось 76 бронеплазок (из них сормовских — 27, брянских — 14, севастопольских — 11, днепровских — 4, новороссийских — 16, ижорских — 4) и 42 бронепаровоза (южно-днепровских — 2, брянских — 21, сормовских — 13, ижорских — 3, севастопольских — 3). Кроме того, имелось некоторое количество бронеплазок, которые подлежали разбронировке и поэтому в сводной ведомости не учитывались. Они хранились на военном складе № 60.

Здесь стоит пояснить, что тип плаздки и бронепаровоза, указанный в ведомости учета, соответствовал предприятию-изготовителю. Так, сормовские бронеединицы строились на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде, брянские — на Государственном Брянском заводе, севастопольские — на Лазаревском адмиралтействе Севастопольского порта (для Вооруженных Сил Юга России и Русской Армии П. Врангеля), южно-днепровские (днепровские) — на бывшем Днепровском заводе Южнорусского Днепровского металлургического общества (село Каменское недалеко от Екатеринослава), ижорские — на Ижорском заводе в Колпино, новороссийские (они же плаздки конструкции полковника Голяховского) — на предприятиях Новороссийска (для для Вооруженных Сил Юга России). Все указанные бронеплаздки, за исключением новороссийских, были изготовлены на базе различных 4-осных вагонов и имели по две артиллерийских вращающихся башни. Плаздки Голяховского строились на основе 2-осных платформ и оснащались лишь одной башней с 76-мм орудием.

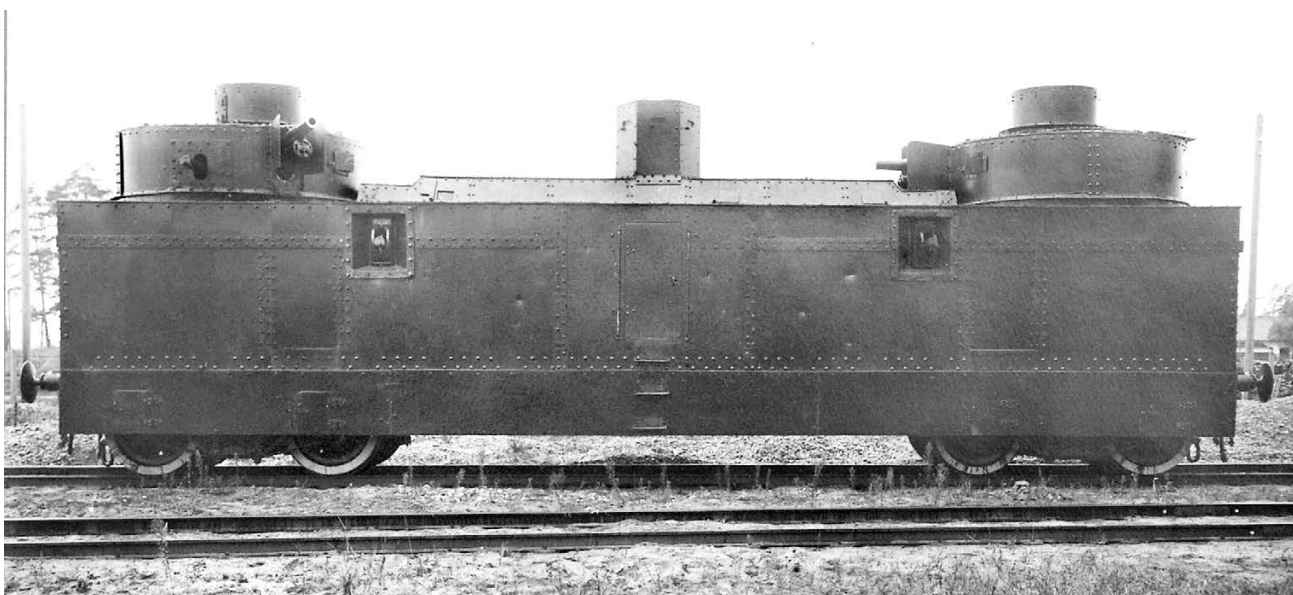
Выяснив ситуацию с состоянием бронепоездного парка, руководство УММ РККА приняло решение провести модернизацию имевшихся бронепоездов постройки периода Гражданской войны с целью повышения их боевых и технических характеристик. Эти работы велись под руководством созданной 1 апреля 1930 года 3-й (бронепоездной) секции научно-технического комитета (НТК) УММ РККА, в мастерских военного склада № 60.

Первоочередной задачей модернизации было оснащение состава электрооборудова-



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

Вид сбоку на легкую бронеплощадку типа военсклада № 60 (военный номер № 382). Лето 1931 года. Бортовые пулеметы смонтированы в установках типа «Верлюз», справа и слева от которых видны прямоугольные листы, которыми закрыли вырезы под двери – в площадки типа военсклада № 60 переделывались бронеплощадки постройки периода Гражданской войны (АСКМ).



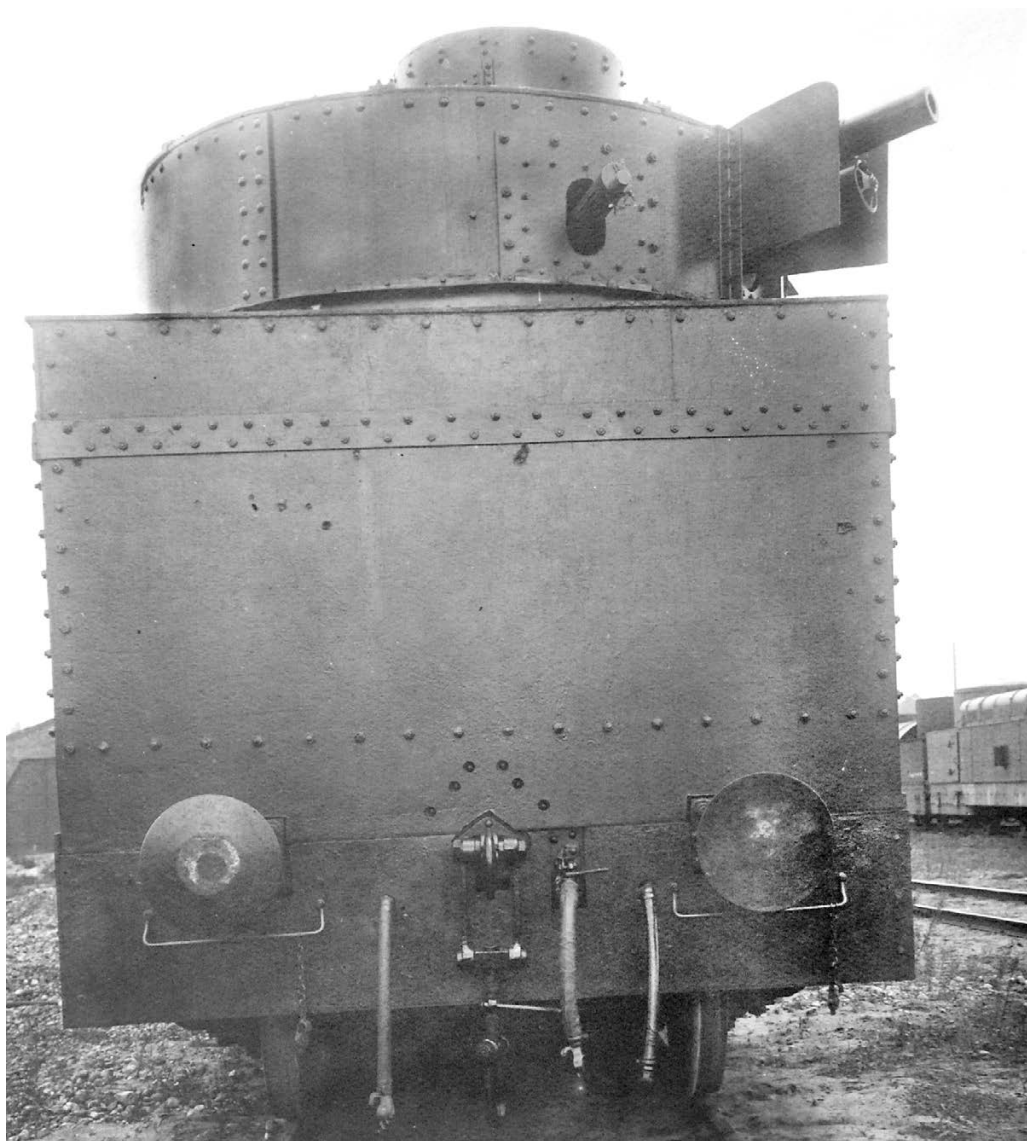
нием и связью для облегчения управления в бою. Также предусматривался ремонт брони и вооружения. Для проведения этих работ использовали бронепоезд сормовской бронировки постройки 1920 года (бронепаровоз Ов № 3707 и бронеплощадки № 356 и 357). В командирской рубке на бронепаровозе установили телефонный аппарат для связи командира бронепоезда с бронеплощадками. Телефон дублировался световой сигнализацией (цветные лампочки), с помощью которой на бронеплощадки передавались команды «К бою», «Химическая атака», «Воздушное нападение» и «Отбой», а также рупорной связью. Командиры площадок имели в своем распоряжении пульты световой и рупорной сигнализации для передачи команд коман-

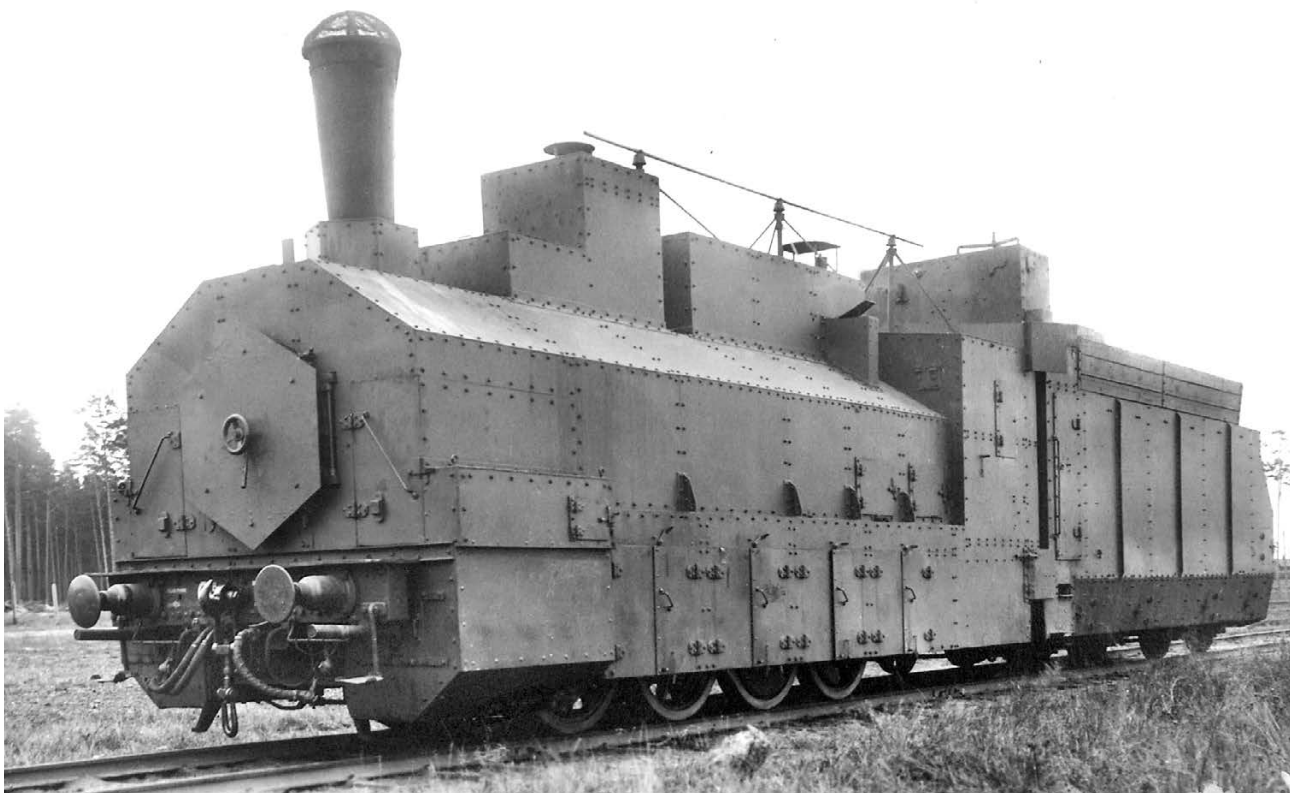
дирам орудий и одному пулеметному расчету. Весь состав оборудовался электрическим освещением, электричество напряжением 110 В вырабатывала паровая машина с генератором, установленная у сиденья машиниста и приводимая в движение паром от котла паровоза.

Испытания модернизированного сормовского бронепоезда прошли с 25 июня по 7 июля 1930 года на участке железной дороги Брянск – Карачев и показали, что установка освещения и средств связи значительно облегчала действия экипажа и командира бронепоезда в бою. Вместе с тем, обнаружился и ряд недостатков:

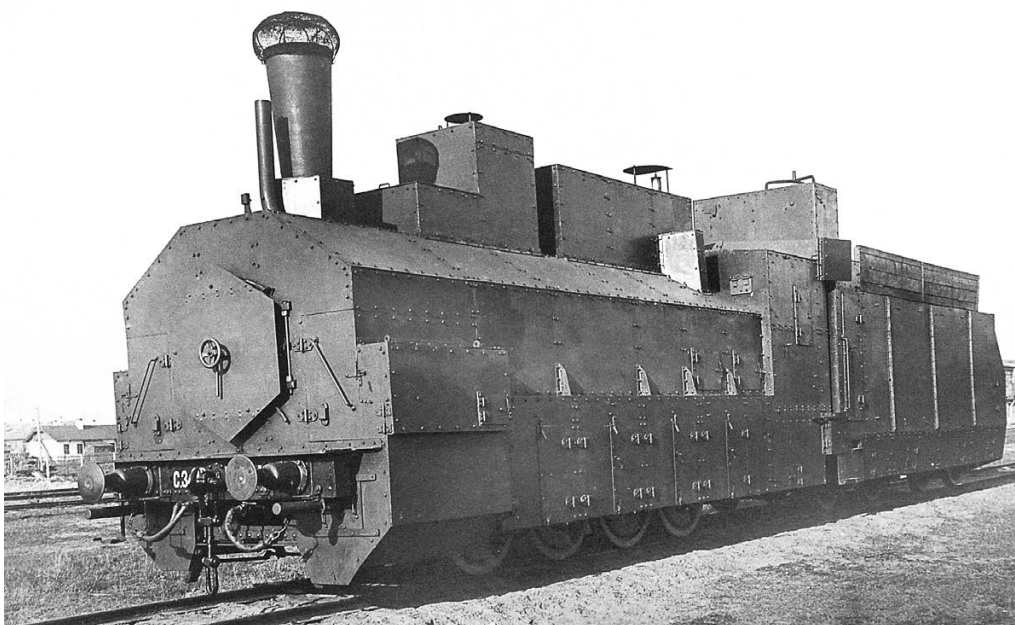
«Слышимость телефонной связи на медленном ходу была удовлетворительной,

**Та же легкая
бронеплощадка
типа военсклада
№ 60, что
и на предыдущем
фото, Лето
1931 года во время
испытаний. Хорошо
видно, что корпус
собирался
на болтах, причем
гайками наружу,
а башня – на болтах
и заклепках.
Хорошо видна
пулеметная
установка
слева от пушки,
а у сцепного
устройства между
буферами – трубы
для парового
отопления,
рупорной
сигнализации
и проводов
телефонной связи
(АСКМ).**



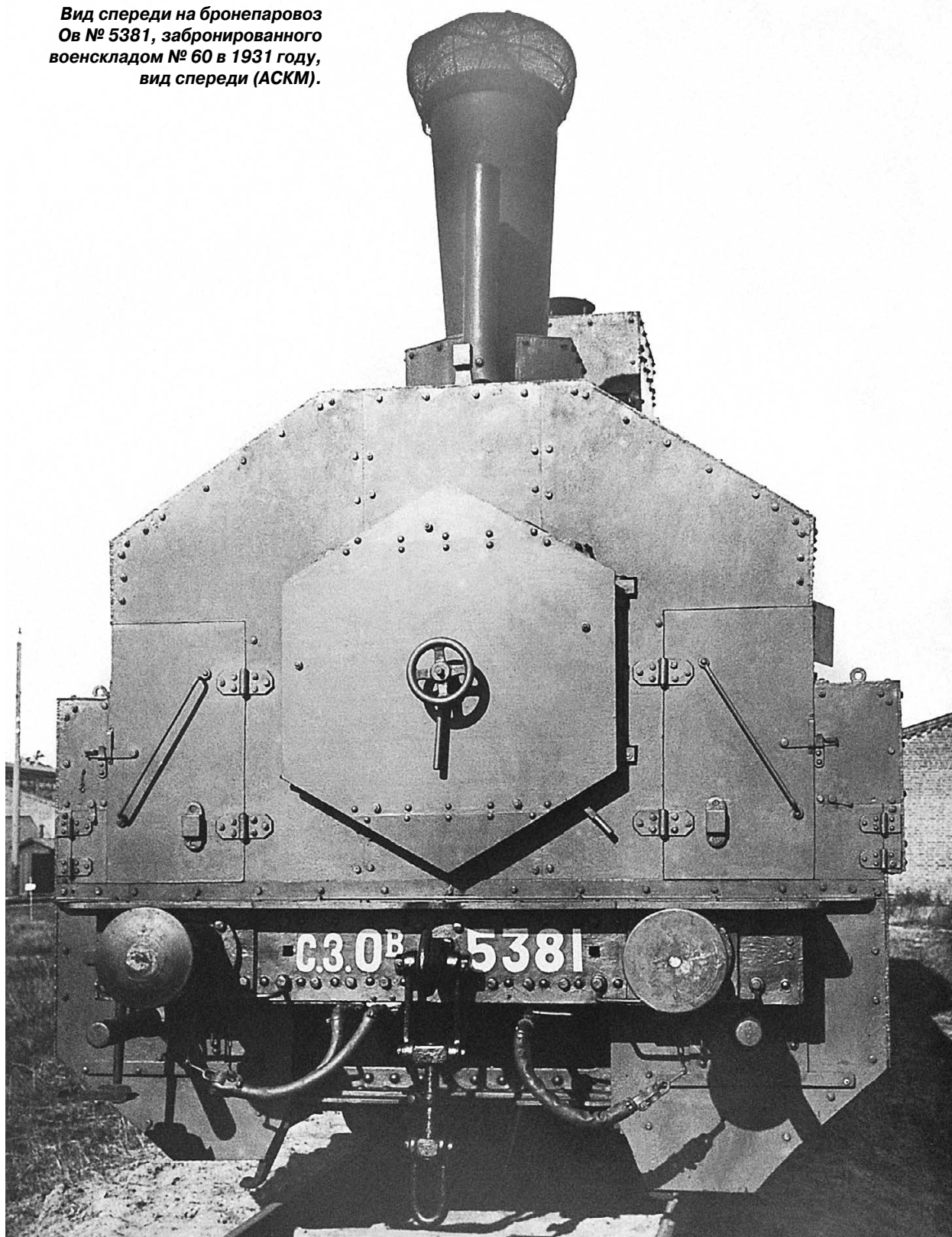


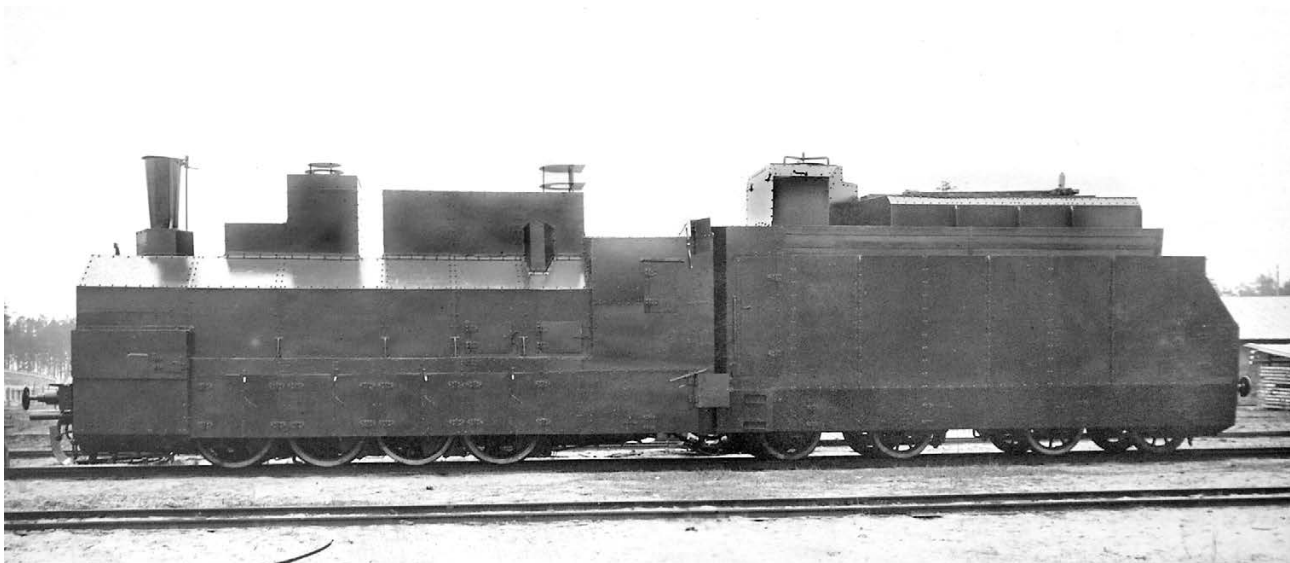
Общий вид бронепаровоза Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года. Хорошо видно, что конструкция бронировки во многом похожа на сормовскую (смотри фото 13), но имеет командирскую рубку большего размера. Сверху установлена рамочная антенна радиостанции 61 БК. На дымовой трубе установлена сетка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



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

*Вид спереди на бронепаровоз
Ов № 5381, забронированного
военскладом № 60 в 1931 году,
вид спереди (АСКМ).*





на быстром (до 45 км/ч) удовлетворительной настолько, что команды можно было передавать. Слышимость по рупорной связи была совершенно плохой и то только с бронеплощадкой № 1 (соединяющейся с тендером).

В огневом налете командир бронепоезда пользовался сигнализацией артиллерийской тревоги для подачи общих сигналов всему составу поезда... Расположение динамо-машины рядом с паровым котлом и отсутствие притока воздуха наружной температуры дает сильный нагрев динамо, что недопустимо».

В конце июля 1930 года бронепаровоз Ов № 3707 отправили в Нижний Новгород, в Центральную индустриальную лабораторию. Здесь его оснастили радиостанцией 61БК с рамочной антенной, смонтированной на бронировке котла, а также улучшили схемы связи и освещения. Осенью 1930 года модернизированные бронеплощадки оснастили оптическими смотровыми приборами (до этого для наблюдения использовались щели с броневыми заслонками), установили новые стеллажи для боеприпасов, изменили схему освещения и т. д. Однако дальнейшие работы по модернизации бронепоездов сормовской конструкции прекратили.

Дело в том, что согласно разработанным к тому времени требованиям, все бронепоезда Красной Армии должны были вписываться в так называемый «льготный железнодорожный габарит», то есть иметь возможность действовать на дорогах Западной Европы (ширина железнодорожной колеи в Европе 1435 мм, в России и СССР 1530 мм. — Прим автора). Однако в ходе проведения расчетов и замеров выяснилось, что сормовские бронеплощадки в западноевропейский габарит

не вписываются — при движении по таким дорогам они неизбежно стали бы задевать стоящие вдоль железнодорожного полотна платформы, столбы, различные строения. Для того чтобы избежать этого, бронеплощадки требовалось переделать, при этом объем работ оказался довольно значительным. Кроме того, более внимательный осмотр выявил сильный прогиб вагонной рамы (из-за ее значительной перегрузки) на большинстве сормовских бронеплощадках. Поэтому от дальнейшей модернизации этих бронеединиц отказались.

Параллельно с модернизацией сормовского бронепоезда мастерские военного склада № 60 разработали собственный проект бронепаровоза и легкой бронеплощадки, представленный на утверждение в УММ РККА летом 1930 года. Конструкция бронепаровоза несколько напоминала упрощенную бронировку сормовского типа. Бронелисты (10 мм на вертикальных поверхностях, 8 мм на всех остальных и 16 мм на командирской рубке) крепились к металлическому каркасу (уголки, тавр, швеллеры) при помощи болтов. В передней части четырехосного тендера размещалась рубка командира бронепоезда с приборами для передачи команд командирам бронеплощадок. Для наблюдения за полем в бортах рубки имелось пять смотровых щелей и двухстворчатый люк, еще один люк находился в крыше. Паровозная бригада могла следить за железнодорожным путем через два окна в бортах, в боевой обстановке закрываемых броневыми ставнями, и два лючка со смотровыми щелями в переднем листе. Для посадки экипажа бронепаровоза, состоящего из 10 человек (командир бронепоезда,

Бронепаровоз на жидком топливе Ов № 5866 типа военсклада № 60, бронированный в 1931 году. Фото сделано перед его отправкой в состав 7-го дивизиона бронепоездов в Закавказье. Хорошо виден нефтяной бак на тендере. Перед войной бронепаровозы на жидком топливе использовались в составе 7 и 8-го дивизионов бронепоездов, а также в отдельных бронепоездах № 10 и 11 (АСКМ).

комиссар, начальник штаба, железнодорожный техник, машинист, помощник машиниста, кочегар, помощник кочегара, старший связист, старший кондуктор) служили две двери в бортах. Для обслуживания ходовой части, котла паровоза и водяного бака тендера в броне имелись люки прямоугольной формы.

Проект легкой бронеплощадки, выполненный мастерскими военного склада № 60, во многом повторял конструкцию площадки брянского типа времен Гражданской войны. Была несколько изменена конструкция орудийных башен, пулеметных установок и командирской башенки. Также вместо четырех дверей для посадки команды сделали две, в середине бортов. В качестве базы для бронеплощадок предполагалось использовать большегрузные полувагоны на тележках «Фокс-Арбель» (кстати, на их базе было построено большинство двухбашенных бронеплощадок в годы Гражданской войны) *. Бронекорпус крепился на каркасе из металлического профиля при помощи болтов, причем, борта делались двойными: 9-мм сталь — 100-мм зазор с деревянной прокладкой — 9-мм сталь. Из-за дефицита броневой стали проект предусматривал использование обычной (неброневой), которую предполагалось снимать с бронеплощадок постройки времен Гражданской войны.

На концах площадки устанавливались орудийные башни цилиндрической формы, изготовленные из 16-мм брони, на крыше каждой имелась вращающаяся башенка для командира орудия и орудийной панорамы. Для демонтажа и установки орудия в задней части башни имелись специальные люки.

Для удобства работы экипажа на крыше бронеплощадки между башнями находился короб с восемью небольшими лючками (два сверху и по три с боков), которые служили и для наблюдения, и для вентиляции.

В центре короба монтировалась шестигранная командирская башня с шестью смотровыми щелями.

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

Проекты получили одобрение в УММ РККА, и в сентябре 1930 года мастерские склада № 60 приступили к бронировке 5 паровозов и двух платформ. Но из-за отсутствия необходимых материалов и загруженности мастерских текущим ремонтом бронеединиц постройки Гражданской войны, к весне 1931 года удалось закончить только один бронепаровоз (Ов № 7212) и две бронеплощадки (№ 381 и 382). Причем для площадок пришлось использовать, как и предусматривалось проектом, сталь с броневагонов времен Гражданской войны. Бронепаровоз Ов № 7212 сразу же после изготовления отправили в Центральную индустриальную лабораторию для установки радиостанции. В документах того времени новые бронеединицы именовались как «бронепаровоз типа военсклада № 60» и «легкая бронеплощадка типа военсклада № 60». Такое обозначение просуществовало в документах примерно до 1934 года.

В августе — октябре 1931 года на участке Брянск — Карачев прошли испытания двух бронепоездов, составленных из бронепаро-

* 4-осные вагоны на таких тележках предложил русскому правительству французский промышленник П. Арбель. Они изготавливались по типу американских вагонов фирмы «Фокс», рама собиралась из стальных балок, грузоподъемность составляла 37,5 т, позднее ее увеличили до 50 т. Тележки имели металлические штампованные боковины, край которых, для увеличения жесткости, загибался внутрь. Боковины связывались между собой поперечными коробчатыми балками, на которых сверху размещалась шкворневая пятая. В качестве упругого элемента подвески использовались спиральные рессоры. Первоначально вагоны «Фокс-Арбель» выпускались для России во Франции, а с 1906 года их выпускали отечественные заводы: Путиловский, Русско-Балтийский, Коломенский, Сормовский и ряд других. Всего на железных дорогах Российской империи имелось более 4000 таких вагонов в различных вариантах (угольные полувагоны, платформы, крытые и т. д.). Однако конструкция самой тележки оказалась неудачной, и по распоряжению наркомата путей сообщения СССР от 14 июня 1936 года вагоны с такими тележками из эксплуатации изымались.

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

возов и бронеплощадок модернизированных сормовских и типа военсклада № 60. Полученные результаты были рассмотрены 3 ноября 1931 года на заседании 3-й секции НТК УММ РККА, посвященной модернизации бронепоездов. В журнале заседания говорилось:

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

В основном на бронепоезде проведены следующие работы по модернизации:

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

а). в командирской рубке — стереотрубы и перископического дальномера Цейса с ба-

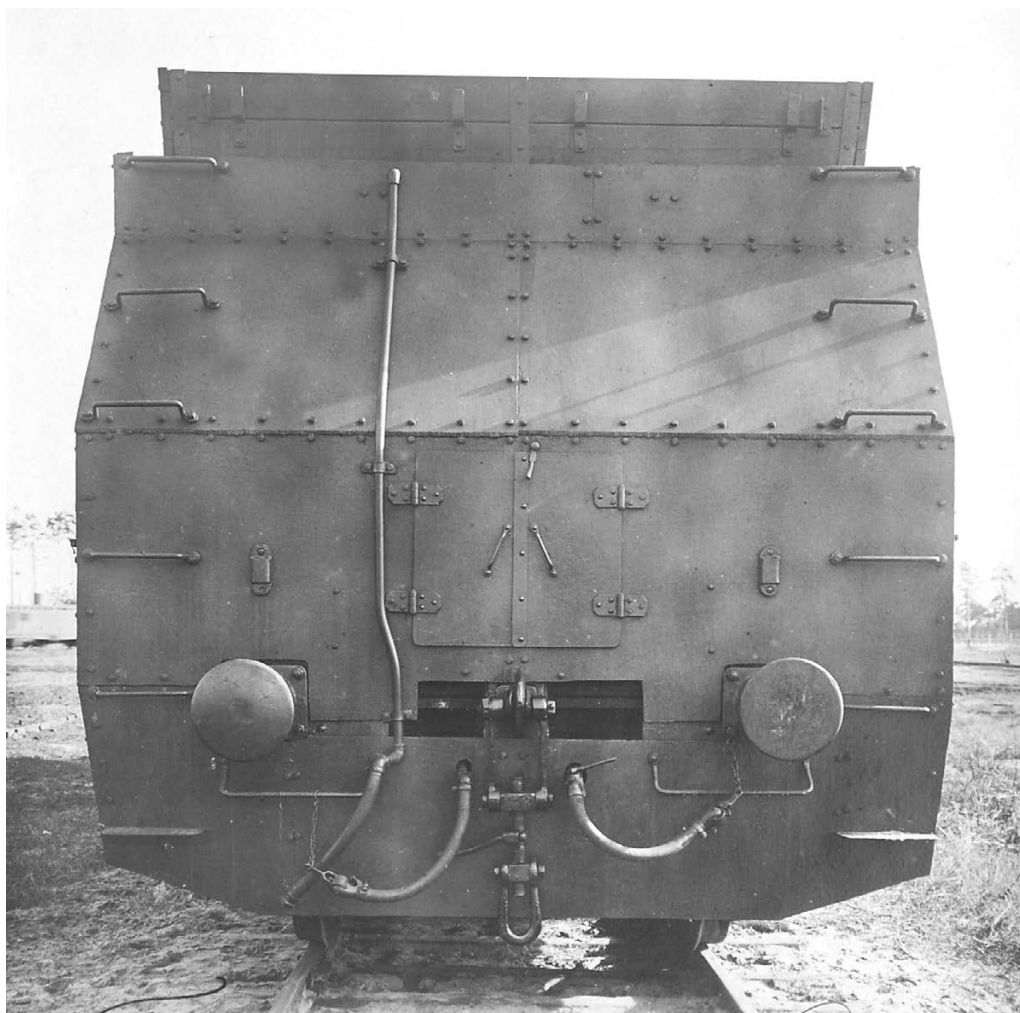
зой 50 см, смонтированных на специальной установке, допускающей использование трубы или дальномера;

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

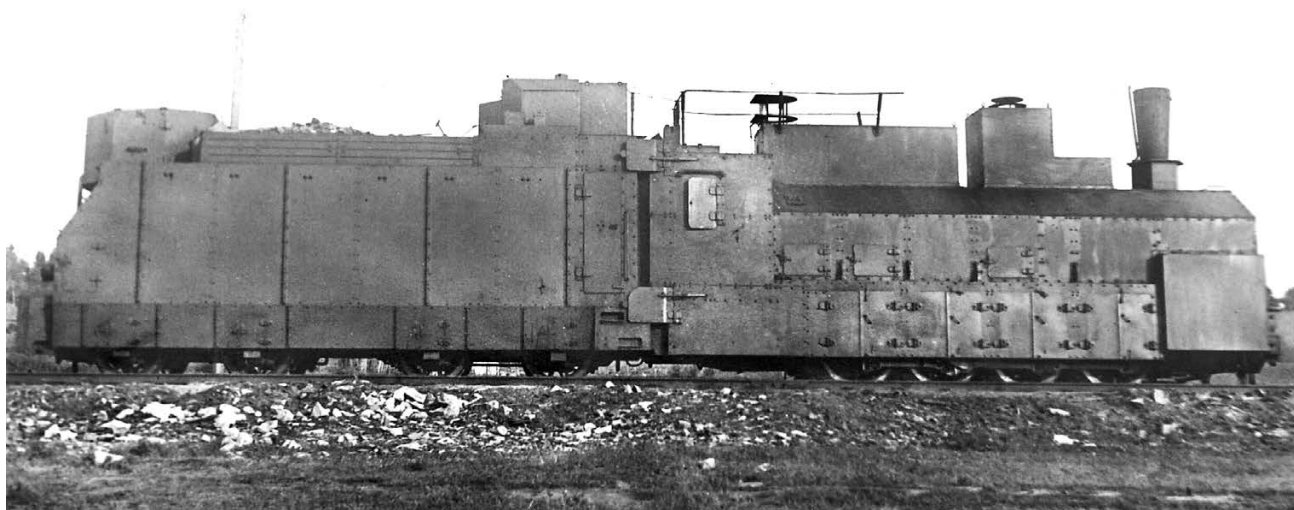
в). в орудийных башнях сделаны угломерные кольца с 600 делениями по окружности (с точностью 0,1).

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

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



Вид сзади на тендер бронепаровоза Ов № 5381 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. В заднем бронелисте имеются дверки для доступа к водяному баку. Хорошо видна сцепка, а также трубы для парового отопления, рупорной сигнализации и проводов телефонной связи (АСКМ).



**Бронепаровоз
ПР-35 бронирования
1936 года,
вид справа.
Хорошо видна
рамочная антенна
радиостанции
71-ТК-3 (РГВА).**

**Бронеплощадка
ПЛ-35,
изготовленная
заводом «Красный
Профинтерн»
в 1936 году. Хорошо
видна форма
артиллерийских
башен, сваренных
из плоских
бронелистов (РГВА).**

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

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

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

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

Второй бронепоезд: бронепаровоз Ов № 3707 Сормовского завода, модернизиро-

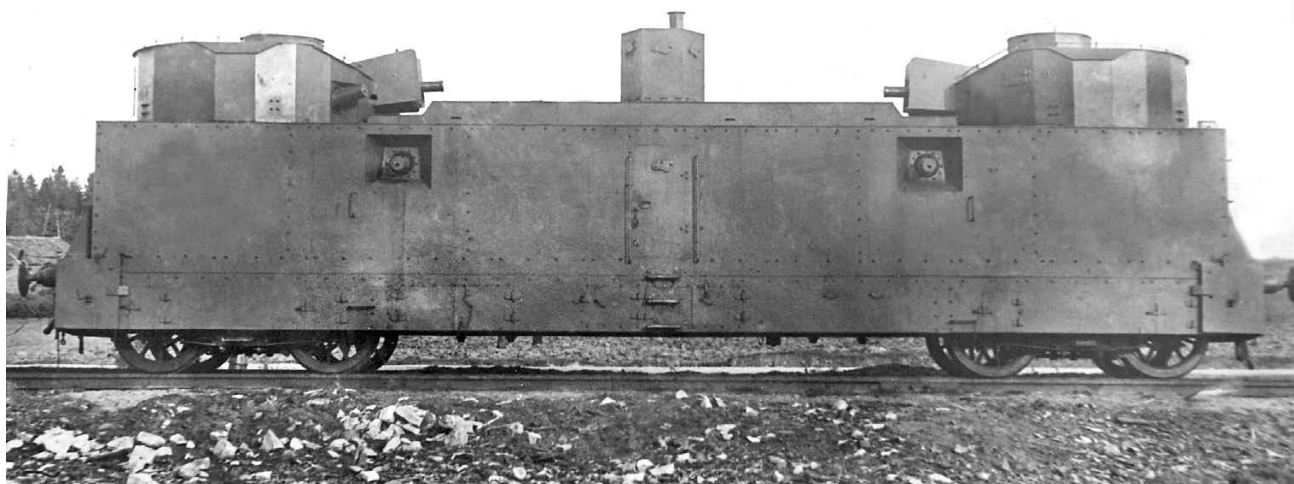
ванный военскладом № 60 (изготовления 1931 года) и две бронеплощадки типа военсклада № 60 1931 года (№ 381 и 382), каждая с двумя 3-дюймовыми пушками образца 1902 года, четырьмя бортовыми и двумя башенными пулеметами Максима. Бронеплощадки переделаны складом № 60 из типовых легких бронеплощадок. В основном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

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

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

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

4. Внутренняя компоновка бронеплощадок была сделана такой же, как и на модер-



низированный площадках сормовского типа, что дало возможность осуществить проведение всех элементов модернизации и установить стандартные укладки боекомплекта, инструментов, приборов управления огнем, однотипной установки внутренней телефонной связи, электроосвещения и благоустройства.

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

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

Проведено:

а). Испытание модернизированных бронепоездов в движении с решением тактических задач;

б). действие бронепоездов ночью;

в). боевые артиллерийские и пулеметные стрельбы;

г). испытание радиоустановок.

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

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

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

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

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

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



бронепоездов на 1932 год. В протоколе заседания говорилось:

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

Программу по бронеплощадкам на 1932 год, учитывая выполнение сверх программы в 1931 году 2 бронеплощадки считать в 28 единиц, из них 26 легких и 2 тяжелых.

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

Бронировку отдельных аккумуляторных ящиков исключить и производить бронировку всего низа.

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

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

При ремонте и перебронировке максимально использовать все имеющиеся материалы на поступающих объектах и внутренние ресурсы склада (нижегородская броня и прочее).

Принять к сведению заявление тов. Лукьянова, что на поступающие на ремонт на склад по плану 1932 года бронеплощад-

Бронеплощадка ПЛ-35, изготовленная в 1934 году. Хорошо видно, что пулеметы Максима в артиллерийских башнях имеют установки типа «Верлюз», а не шаровые, как у бронеплощадки на предыдущей фотографии (ЦАМО).



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

ки будут ставиться орудийные башни типа Брянского завода.

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

На поступающих в ремонт легких бронеплощадках помимо прочего заменялись и тумбовые орудийные установки, выпуск которых организовали на заводе «Красный Профинтерн» в Брянске. От ранее устанавливавшихся они отличались тем, что их конструкция была не литой, а клепаной.

Как видно из приведенного выше документа, речь шла не об изготовлении бронеплощадок что называется «с нуля», а о приведении к виду бронеплощадки типа военсклада № 60 существующих образцов.

К оснащению бронепоездов электрооборудованием подключили Всесоюзное электротехническое объединение, с которым 31 декабря 1931 года военно-инженерное управление РККА заключило договор на «поставку, монтаж и пуск 34 комплектов электрооборудования на 29 легких и 5 тяжелых бронепоездах». Планировалось в первом квартале 1932 года сдать 7 бронепоездов и далее по 9 в квартал с тем, чтобы закончить последний к январю 1933 года. Установка оборудования должна была вестись на военном складе № 60 или непосредственно в частях, куда высылались бригады рабочих. Но из-за отсутствия необходимых материалов и агре-

гатов окончание работ сдвинулось на конец 1933 года.

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

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

1. Когда и в каком количестве будет отгружена броня военскладу № 60 для бронирования паровозов по плану 1932 года. В настоящее время брони на складе нет.

2. Сроки выпуска бронепаровозов заводом «Красное Сормово». По плану 1931 года заводу дан заказ на бронировку 5 паровозов, модернизацию 1 паровоза и 2 бронеплощадок. До настоящего времени завод не сдал ни одного объекта.

3. Срок изготовления и подачи складу № 60 лобовых башенных пульстановок сормовского типа «Верлюз» в количестве 80 штук и шаровых башенных пулеметных установок в количестве 80 штук. Они требовались от артуправления заявкой 3 сектора, поданной вам в октябре 1931 года со сроками сдачи по 40 штук в январе и феврале 1932 года, но до настоящего времени складом ничего не получено».

Проблемы с броней были и в последующем. Например, в марте 1933 года предста-

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

Проекты получили одобрение, и мастерские военного склада № 60 начали их изготовление, и в 1933 году собрали как минимум две таких площадки (№ 671 и 705). В следующем году серийное производство бронепоездов передали на брянский машиностроительный завод «Красный Профинтерн».* Эти бронеединицы получили обозначение ПЛ-35 и ПР-35 — «бронеплощадка легкая образца 1935 года» и «бронепаровоз образца 1935 года» (в некоторых документах встречается обозначение этой бронеплощадки как ПЛ-33), в весь бронепоезд обозначался как БП-35 — «бронепоезд образца 1935 года». Впоследствии этот индекс стал применяться ко всем бронепоездам довоенной постройки вне зависимости от того, какими бронеплощадками они комплектовались.

«Красный Профинтерн» уже имел опыт подобных работ во время Гражданской войны, а с 1933 года здесь уже велась бронировка тяжелых бронеплощадок. Для изготовления бронепоездов на заводе организовали специальный сборочный цех, который с 1938 года переименовали в машиносборочный цех № 6. Сборку тумбовых установок и монтаж орудий на них вел артиллерийский цех (с 1938 года — цех № 3). Броневой лист поставлялся с Ижорского завода в Ленинграде, а термообработка бронедеталей осуществлялась термическим цехом «Красного Профинтерна».

Паровозы под бронирование (Ов или Оп) подавались заводами наркомата путей сообщения (НКПС) — главным образом Воронежским, Мичуринским, Конотопским и Велико-Лукским — после проведения капитального ремонта. Для этого чаще всего использовали паровозы изготовления 1895—1906 годов, которые дорабатывались — на них устанавливали специальный модератор, паровое отопление и дополнительную перегородку в водяном баке тендера. При ремонте все паровозы подготавливались к переходу для действий на западноевропейской колее 1435 мм: у паровоза при помощи сдвига бандажей, у тендера сдвигом колесных центров. Кроме того, Воронежский паровозоремонтный завод модернизировал паровозы с Ов на Оп: с пароперегревателем и машиной простого действия.

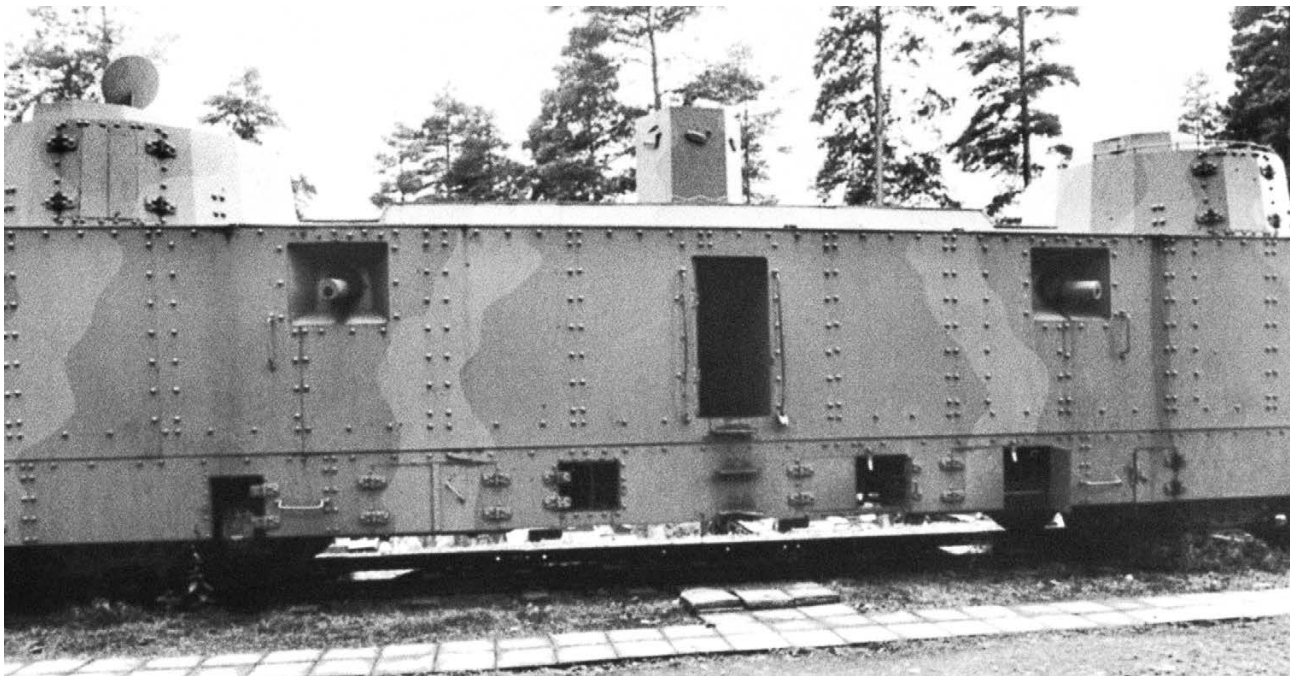
Для изготовления бронеплощадок использовались рамы и тележки 50-тонных крытых товарных вагонов, выпуск которых вел «Красный Профинтерн».

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

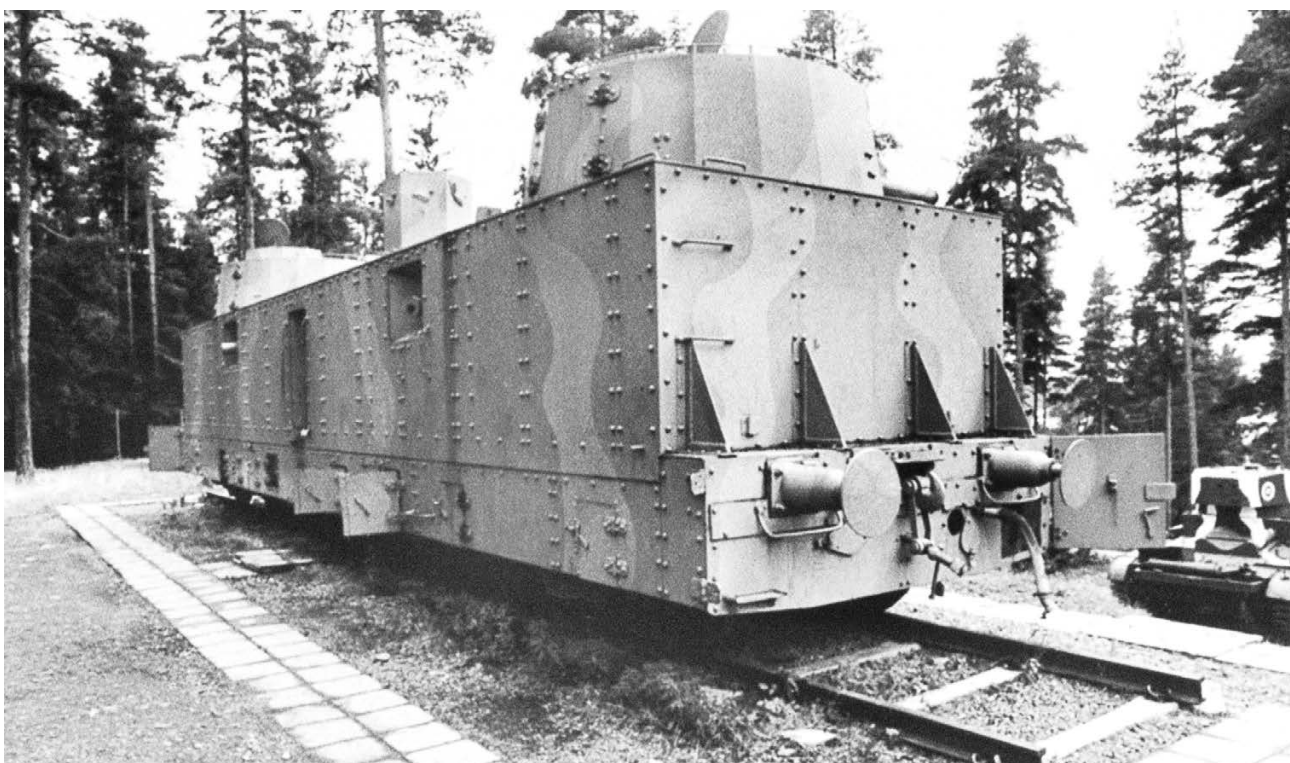
Для обеспечения серийного изготовления бронепоездов на заводе «Красный Профинтерн» создали конструкторское бюро и технологический сектор при техотделе спецпроизводства. К началу Великой Отечественной войны на заводе «Красный Профинтерн» была сосредоточена вся техдокументация по бронепоездам — чертежи, технологическая документация — необходимая для их серийного производства.

После передачи серийного производства на «Красный Профинтерн» мастерские воен-

* Основан в 1873 году как Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод на станции Бежица Брянской губернии. Помимо прочей продукции занимался изготовлением паровозов и вагонов. В 1918 году переименован в Государственный Брянский завод, вплоть до 1921 года являлся ведущим предприятием по ремонту и изготовлению бронепоездов для Красной Армии. В 1923 году предприятие посетила делегация Красного Интернационала профессиональных союзов (Профинтерн), после чего его переименовали в Брянский завод «Красный Профинтерн». С 1926 года начал производство 50-тонных 4-осных большегрузных товарных вагонов на тележках «Даймонд» и паровозов ЭУ, с 1931 года выпускал железнодорожные цистерны, с 1936 года — паровозы СО. В 1939 году реформирован в комбинат «Красный Профинтерн», в составе которого имелись паровозо- и вагоностроительные заводы. В 1940 году на комбинате работало 24 тысячи человек, он давал 28% паровозов СО, 100% цистерн и 30% большегрузных вагонов от общего выпуска в СССР. В конце июля — начале августа 1941 года эвакуирован в Красноярск, Ворошиловград, Горький, Бузулук, Нижний Тагил, Ковров и Челябинск. Восстановление предприятия началось в конце 1943 года. Сегодня это АО «Брянский машиностроительный завод» — одно из крупнейших машиностроительных предприятий России.



Бронеплощадка ПЛ-35, прошедшая модернизацию до уровня ПЛ-37, из экспозиции финского музея бронетанковой техники в местечке Парола. Этот единственный сохранившийся до сегодняшнего дня образец советской бронепоездной техники находится в очень хорошем состоянии. Бронеплощадка входила в состав бронепоезда войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, и была захвачена финнами под Петрозаводском осенью 1941 года. На фото хорошо видны уголки для придания жесткости переднему и заднему листам корпуса, которые характерны для конструкции ПЛ-35.



На этом фото разбитой бронеплощадки ПЛ-37 хорошо видна конструкция артиллерийской установки: внизу вращающейся пол, смонтированный на специальной пяте, к которому шестью стойками крепится башня. В центре пола – тумбовая бронепоездная установка завода «Красный Профинтерн» для 76-мм орудия образца 1902/30 года (фото из архива П. Мальмассари).

ного склада № 60 с начала 1935 года стали заниматься главным образом ремонтом и модернизацией бронепоездной техники: перебронировкой паровозов, заменой орудийных установок, монтажом электрооборудования и т. п. Кроме того, созданное при мастерских конструкторское бюро вело разработку и изготовление новых образцов техники для вооружения бронепоездов. В июне 1937 года мастерские и конструкторское бюро военного склада № 60 выделили в самостоятельное подразделение — броневую ремонтную базу № 6, которой передали часть территории склада.

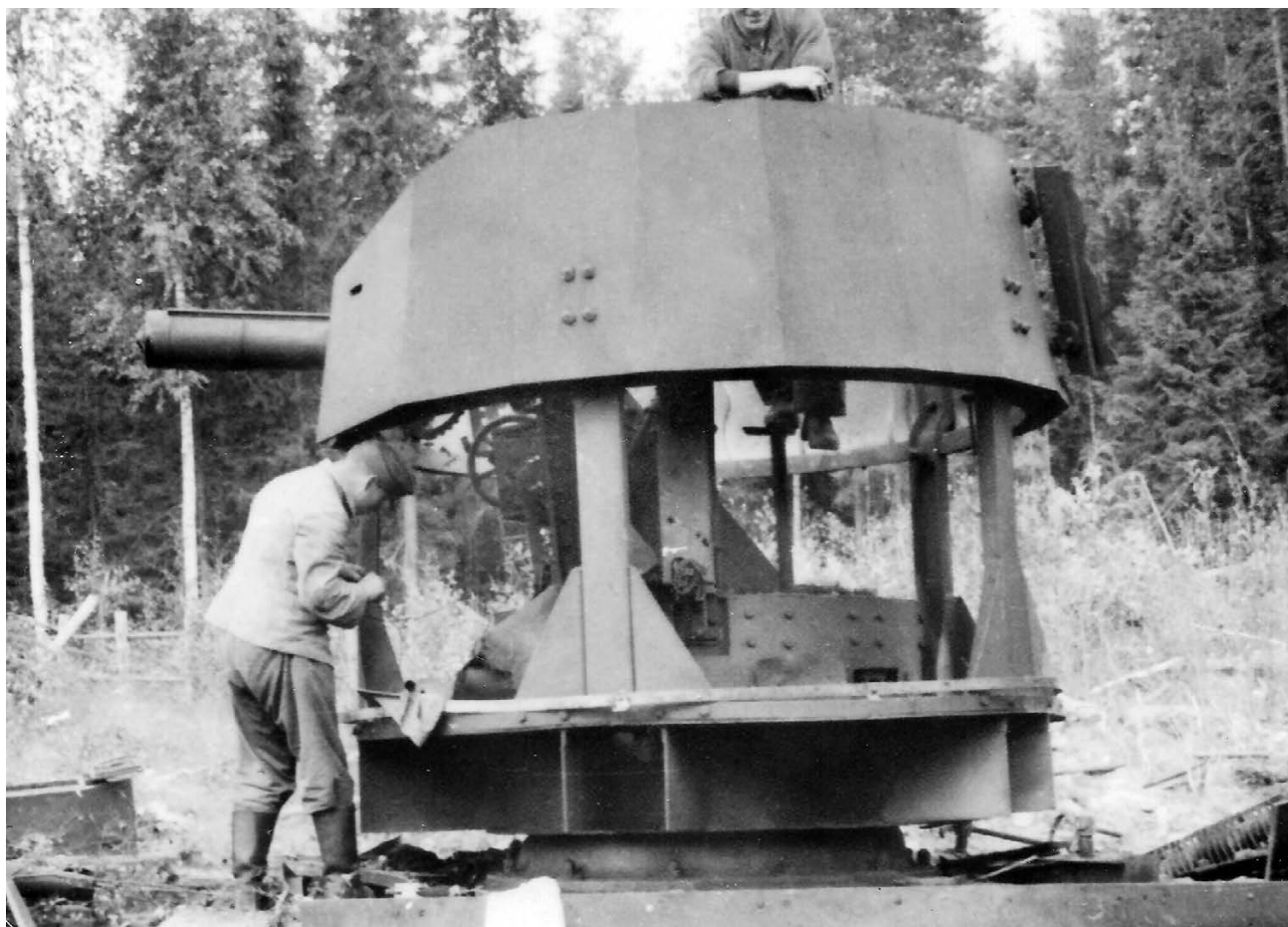
Начиная с этого времени и до августа 1941 года бронерембаза № 6 являлась единственным предприятием, занимавшимся ремонтом специальной части бронепоездов (бронекорпуса, вооружение и внутреннее оборудование).

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

14 бронепоездов (14 бронепаровозов и 28 бронеплощадок), 377 вагонов (4409 т) запасных частей для боевых гусеничных, колесных и транспортных машин, 160 танков БТ, Т-26, автомашин ГАЗ-АА и тракторов, 12 танков Т-28 или Т-35.

В августе — сентябре 1936 года в КБ военсклада № 60 под руководством заместителя начальника технической части мастерской склада Тузова и начальника конструкторского бюро интенданта 3-го ранга А. Щербова разработали проект легкой бронеплощадки, получившей обозначение ПЛ-36. На ней предполагалось увеличить толщину брони до 20 мм, кроме того, для повышения пулестойкости борта корпуса, командирская башенка и орудийные башни делались наклонными (8° к вертикали). Крепление брони к каркасу и раме вагона осуществлялось болтами с полупотайной головкой гайками внутрь с шайбами Гровера, затем между собой бронелисты должны были свариваться.

Артиллерийское вооружение состояло из двух 76,2-мм орудий образца 1902/30 года с длиной ствола в 40 калибров на модерни-





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

зированных тумбовых установках. Последние обеспечивали углы обстрела по вертикали от -5 до $+37^\circ$, что позволяло вести заградительный огонь по самолетам.

Существенно было переделано пулеметное вооружение. Помимо двух пулеметов Максима в орудийных башнях, еще четыре устанавливалось в пулеметных башенках (по две на каждом конце платформы), что существенно повысило маневренность пулеметного огня. Возимый боекомплект составлял 560 снарядов и 27000 патронов, уложенных в специальные стеллажи.

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

После рассмотрения проекта бронеплощадки ПЛ-36 и его обсуждения, руководство АБТУ РККА* приняло решение на основе представленного варианта разработать упрощенную конструкцию, своего рода гибрид ПЛ-35 и ПЛ-36: от первой брали конструкцию корпуса с увеличением толщины брони до 20-мм, от второй орудийные башни с тумбовыми установками и вооружением, а также

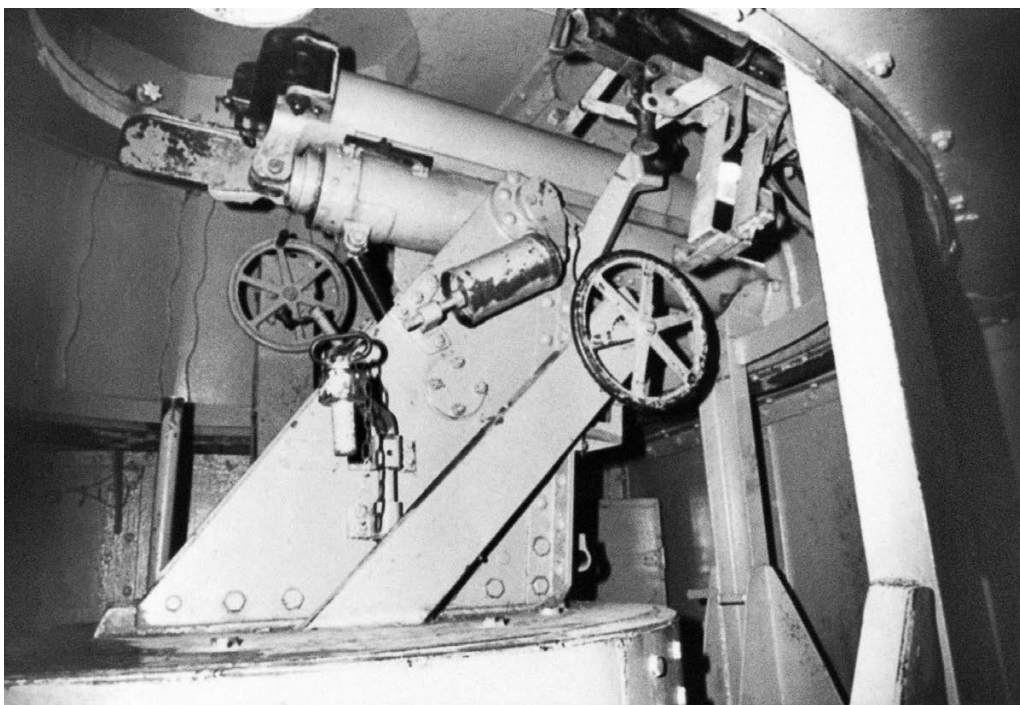
внутренние укладки инструмента и имущества. Проект такой площадки, получившей обозначение ПЛ-37, разработали мастерскими военного склада № 60 весной 1937 года, и после согласования с АБТУ РККА передали на завод «Красный Профинтерн» для разработки рабочих чертежей и организации серийного производства.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

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

Вооружение ПЛ-37 состояло из двух 76,2-мм пушек образца 1902/30 года на модернизированных тумбовых установках об-

* 1 января 1935 года УММ РККА переименовали в автотанковое управление Рабоче-крестьянской Красной Армии — АБТУ РККА.

**Модернизированная
тумбовая установка
76,2-мм полевой
пушки образца
1902/30 годов
на бронеплощадке
ПЛ-35,
модернизированной
до уровня
ПЛ-37. Справа
виден маховик
вертикальной
наводки орудия,
над ним – шаровая
пулеметная
установка. Слева
в глубине – маховик
поворота башни,
над ним панорамная
башенка.**



разца 1937 года конструкции завода «Красный Профинтерн» с углом возвышения 37°. Благодаря новым орудиям и установкам дальность стрельбы ПЛ-37 составила 14 километров (у ПЛ-35—12 км, у площадки типа военсклада № 60—10 км). Кроме того, в отличие от ПЛ-35 орудия на ПЛ-37 оборудовались ножным спуском, что облегчало ведение огня. Пулеметы устанавливались в шаровых установках как на ПЛ-35. Боекомплект составлял 560 снарядов и 28500 патронов (114 коробок), уложенных в специальные стеллажи.

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

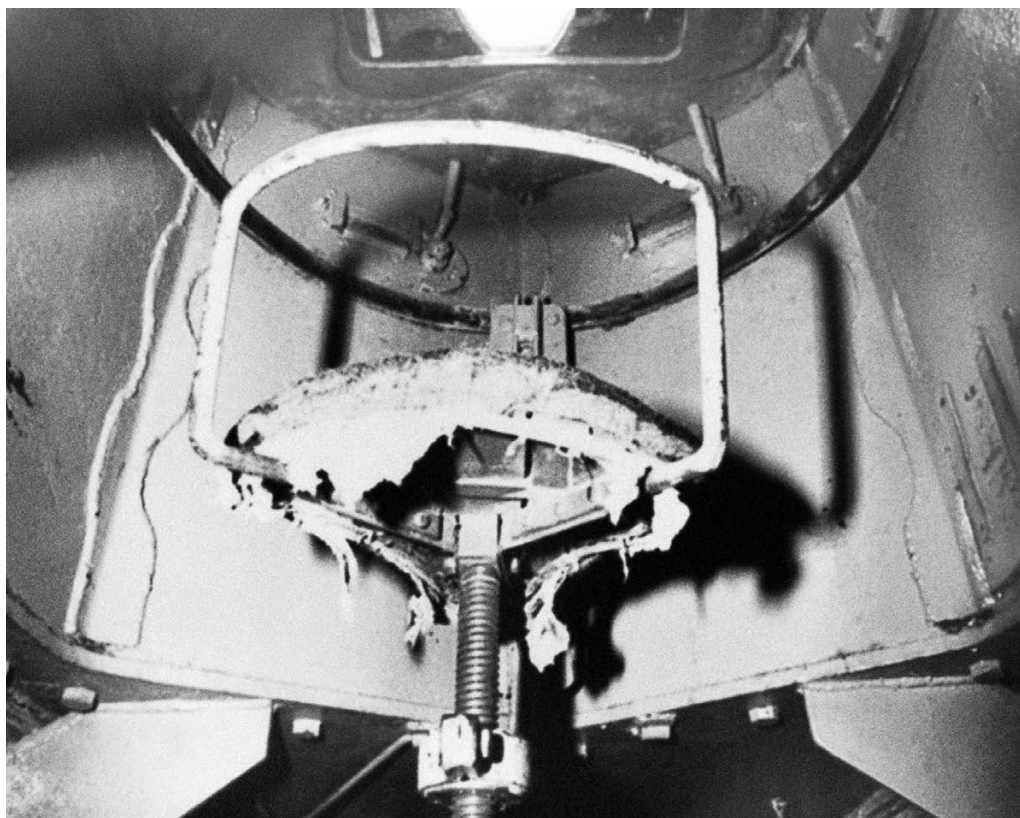
Смотровые щели в башенке командира бронеплощадки (шесть штук), во входных дверях (по одной) и орудийных башнях (по одной) оснащались смотровыми приборами с пуленепробиваемыми стеклами «Триплекс», что облегчило наблюдение за полем боя. Все бронеплощадки ПЛ-37 вписывались в западноевропейский железнодорожный габарит и были подготовлены к переходу для действий на железных дорогах колеи 1435 мм.

Изготовление бронеплощадок ПЛ-37 велось вплоть до начала Великой Отечественной войны и эвакуации завода «Красный Профинтерн» в августе 1941 года.

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

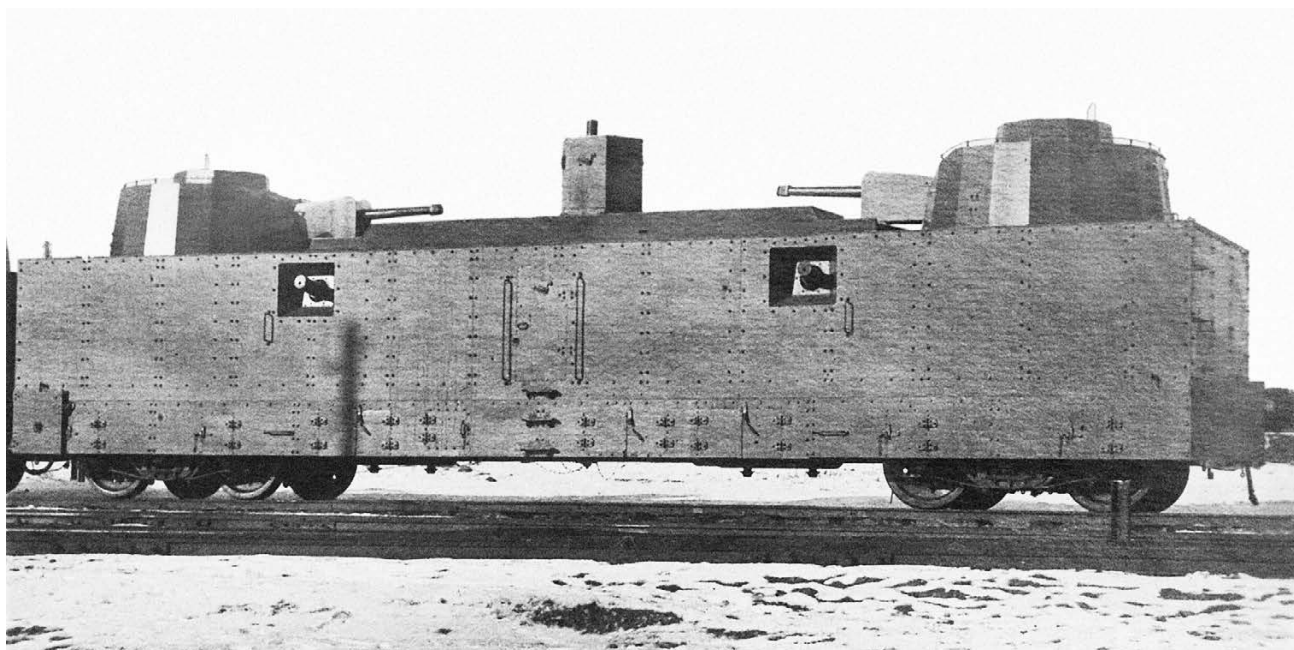
В 1938—1939 годах несколько бронеплощадок ПЛ-35 прошли модернизацию на бронерембазе № 6. На них установили башни от ПЛ-37 с 76,2-мм орудиями образца 1902/30 года на модернизированных тумбах завода «Красный Профинтерн», провели усиление брони, получив пулестойкость эквивалентную 20 мм бронелисту, заменили средства внутренней связи. Однако оказалось, что стоимость работ по модернизации выше, чем затраты на постройку новой ПЛ-37. Поэтому от дальнейших работ по улучшению ПЛ-35 отказались. Точное число модернизированных таким образом бронеплощадок неизвестно, возможно их было 8—10 единиц.

В 1940 году бронерембазой № 6 был разработан проект легкой бронеплощадки ПЛ-40 и бронепаровоза ПР-40. На них пред-



Вверху:
регулируемое
по высоте
вращающееся
сиденье командира
бронеплощадки,
установленное
в командирской
башенке;
внизу: стеллажи
для укладки
76,2-мм снарядов
на бронеплощадке
ПЛ-35,
модернизированной
до уровня ПЛ-37,
слева различима
надпись: «Стеллаж
на 24 гнезда». Сверху видны
смотровые
щели со стеклами
«Триплекс»
в броневом
коробе на крыше
бронеплощадки.





**Общий вид легкой
бронеплощадки
ПЛ-37 изготовления
1939 года.**

**На командирской
башенке видна
установка прибора
ПТК, внизу,
справа и слева
от входной двери
люки для доступа
к ящикам
с подрывным
имуществом,
инструменту
и имуществу связи
(РГВА).**

лагалось увеличить толщину брони до 20–30 мм, использовать вместо пулеметов Максима 7,62-мм ДС и 12,7-мм ДК (последние в качестве зенитных), улучшить средства связи и увеличить возимый боезапас. Изготовление бронекорпусов должно было вестись при помощи сварки – к этому времени завод «Красный Профинтерн» освоил автоматическую сварку железнодорожных цистерн по методу академика Б. Патона, предполагалось использовать этот опыт и при изготовлении бронеплощадок и бронепаровозов. Проекты были рассмотрены в августе 1940 года на совещании в АБТУ РККА по вопросу использования бронепоездов и их дальнейшего развития. В целом ПЛ-40 и ПЛ-40 получили одобрение, и после устранения ряда замечаний предполагалось изготовить опытные образцы на заводе «Красный Профинтерн» во втором полугодии 1941 года. Однако начавшаяся война помешала осуществить это мероприятие.

ТЯЖЕЛЫЕ БРОНЕПЛОЩАДКИ. Работы по созданию и изготовлению тяжелых бронеплощадок начались на военном складе № 60 в начале 1930 года. Предполагалось, что тяжелая бронеплощадка будет иметь одну башню и вооружаться 107-мм пушкой образца 1910 года и пятью пулеметами Максима. Из-за недостатка материалов и финансирования в качестве базы для их изготовления использовали подходящие по конструкции 4-осные бронев вагоны времен Гражданской войны. Их ремонтировали, вооружали и ос-

нащали необходимым оборудованием. Количество переделанных таким образом бронеплощадок было невелико, и составляло несколько штук.

В конце 1930 года мастерские военсклада № 60 разработали проект типовой тяжелой бронеплощадки. После его рассмотрения в УММ РККА в начале 1931 года, такие тяжелые бронеплощадки начали изготавливать в мастерских склада.

Ее конструкция во многом повторяла конструкцию легкой бронеплощадки типа военсклада № 60. Из-за отсутствия брони корпус, крепившийся болтами к металлическому каркасу, имел двойные стенки из обычной (не броневой) стали. Как и в случае с легкими площадками, для изготовления тяжелых предусматривалось использование материалов, снятых с бронев вагонов постройки времен Гражданской войны.

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

На крыше бронеплощадки имелся короб, с восемью небольшими лючками (два сверху и по три с боков), которые служили для наблюдения и вентиляции. В средней части короба монтировалась шестигранная коман-

дирская башня с шестью смотровыми щелями.

Вооружение бронеплощадки состояло из 107-мм орудия образца 1910 года и одного пулемета Максима в башне и четырех бортовых Максимов. Орудие монтировалось на тумбовой установке Брянского завода, пулеметы — на установках «Верлюз». Боекомплект — снаряды, заряды и патроны в лентах и коробках — хранились в специальных стеллажах. Посадка экипажа площадки, состоящего из 15 человек, осуществлялась через две двери в бортах, смещенных друг относительно друга, а в полу имелся люк для аварийного выхода на железнодорожное полотно. Для обслуживания ходовой части в нижней части корпуса располагались 18 люков (по 9 с каждой стороны).

Летом 1932 года мастерские склада № 60 разработали проект модернизированной тяжелой бронеплощадки: на ней предполагалось улучшить боеукладку, провести электрическое освещение и паровое отопление, установить новые приборы.

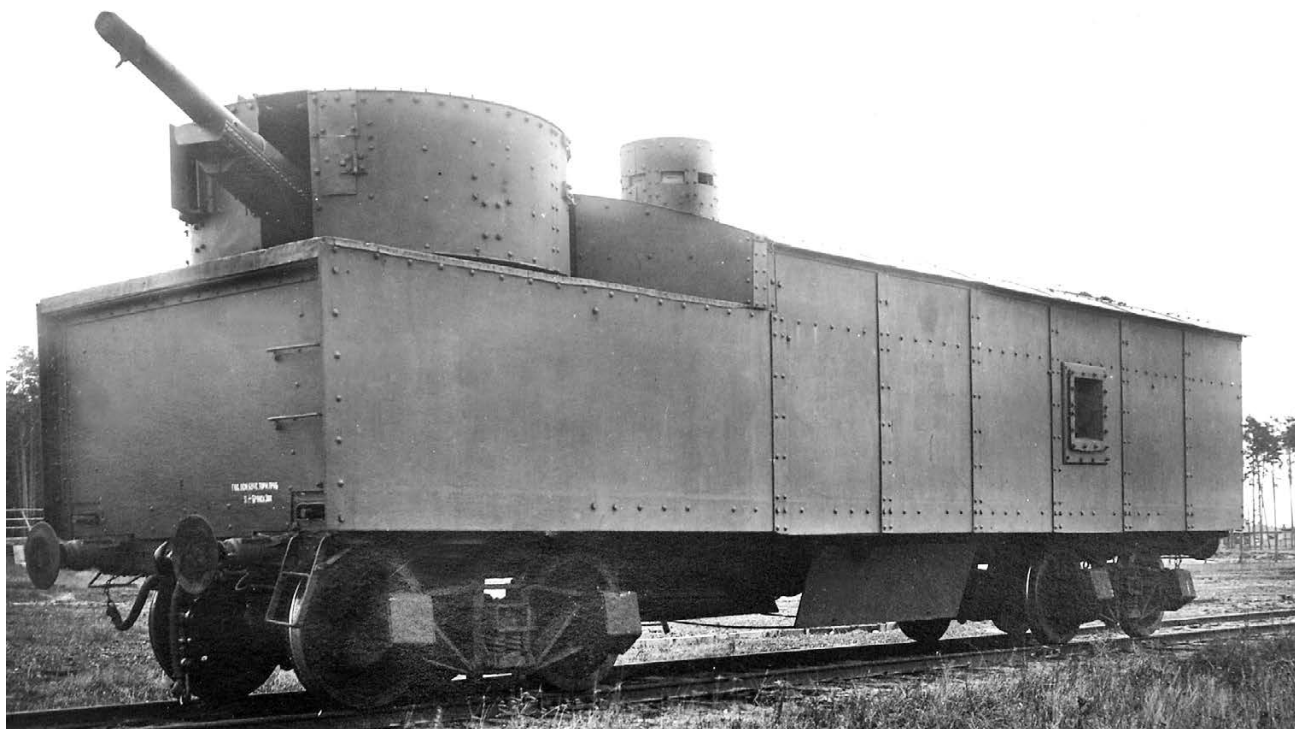
После рассмотрения проекта и его одобрения УММ РККА мастерские военного склада № 60 изготовили два образца такой бронеплощадки, которые вместе с бронепаровозом составили «модернизированный тяжелый бронепоезд», который в начале 1933 года был предъявлен на испытания, проведенные с 28

января по 5 марта. В акте об испытаниях, направленном в УММ РККА, говорилось:

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

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

Общий вид тяжелой бронеплощадки типа военсклада № 60, изготовленной в 1930 году путем переделки броневоза белых (от бронепоезда «Генерал Дроздовский»). Вероятно, один из первых образцов тяжелой бронеплощадки, изготовленной мастерскими военсклада № 6 (АСКМ).



Тяжелые
бронеплощадки
типа военсклада
№ 60,
изготовленные
в 1931–1932 годах.
Снято во время
учений отдельного
полка бронепоездов
в 1933 году.
Хорошо виден
короб на крыше
бронеплощадки,
а также
командирская
башенка
со смотровыми
щелями (ЦМВС).

