

Примечания:

- ¹Лебедева М.М. Политическое урегулирование конфликтов: подходы, решения, технологии. М., 1999. — С. 108
- ²Переговоры в ВШК проходили в течение 1946-1948 г. между представителями США, СССР, Великобритании, Франции и Китая. Стороны не смогли прийти к единству ни по вопросу общих принципов использования войск, ни по их конкретному количеству и составу.
- ³The Blue Helmets: a Review of United Nation's Peacekeeping. N.Y. 1985 -- p.8
- ⁴Учреждена резолюцией СБ ООН 50 (1948) от 29 мая 1948 г
- ⁵АВП РФ. ф. 433. оп. 10 п.113 л. 27 л. 89
- ⁶Резолюция ГА ООН 377 (V)
- ⁷Федоров В.Н. ООН и проблемы войны и мира. М., 1989. С.160
- ⁸Резолюции 997(ES-1), 998 (ES-1), 1000(ES-1), 1001 (ES-1)
- ⁹ЧВС-1, максимальная численность которых достигала 6 тыс. человек из 11 стран, успешно справлялись с поставленной задачей, поэтому их мандат постоянно просялся. Войска были выведены с Ближнего Востока в июне 1967 года.
- ¹⁰Rikhye Indar Jit. The Theory and Practice of Peacekeeping. New York. 1984. p. 233
- ¹¹Никитин А.И. Миротворческие операции: концепции и практика. М., 2000. С. 38
- ¹²Higgins and Harbottle. United Nations Peacekeeping: Past Lessons and Future Prospects L. 1971 p.7
- ¹³Thant U The View from United Nations. N.Y. 1971. P. 87
- ¹⁴International Court of Justice Reports. 1962. P.151
- ¹⁵Thant U Ibid.. P. 91
- ¹⁶Резолюция ГА ООН 2006 (XIX)

*Вас.В. Запарий
(Екатеринбург)*

АНГЛО-АМЕРИКАНСКИЕ И ФРАНЦУЗСКИЕ ТАНКОВЫЕ ВОЙСКА ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

При создании английской бронетехники в предвоенный период сказалось противоречие во мнениях различных военных специалистов этой страны. Сторонники создания механизированных армий и быстротечной войны настаивали на создании «крейсерских» танков — легкобронированных, с повышенными скоростями движения и с пушками калибра 40 мм. Благодаря им в вооруженных силах еще в 1927 г. было создано первое экспериментальное механизированное соединение. Другие же специалисты из штаба сухопутных сил считали, что танки должны непосредственно поддерживать наступающую пехоту. Для решения этой задачи использовались тихоходные, сильно бронированные танки с пушками калибра 40–75 мм — так называемые «пехотные» танки.

В качестве компромисса по решению военного руководства Великобритании были созданы и те и другие. К пехотным относились «Матильда», «Валентайн», «Черчилль», к крейсерским — «Крусайдер», «Кромвелл», «Комета». Таким образом, неразделимые боевые качества танка — боевая защита и подвижность были искусственно поделены между двумя типами машин. Ошибочность этого стала понятна очень скоро. С началом войны, английские легкие танки стали быстро исчезать с полей сражений из-за своей неудовлетворительной брони и слабого вооружения. Поэтому лучшим танком английской армии стал американский танк «Шерман», в котором эти качества были соединены вместе. Поэтому, одновременно с использованием американских, в 1943 г. было начато производство английского легкого танка «Тетрарх».

Легкий танк «Тетрарх» был разработан в 1938 г. фирмой «Виккерс». Он выпускался серийно в первые годы войны. Танк имел классическую компоновку: отделение управления — в передней части машины, боевое отделение посередине, а силовое отделение — сзади. Механик-водитель располагался в несколько выступающей вперед рубке, а остальные два члена экипажа — в башне. Броневое покрытие — клепаное. Особенностью ходовой части было четыре катка среднего диаметра с каждого борта. Двигатель карбюраторный. Танк вооружался 40-мм пушкой, спаренной с 7,92-мм пулеметом. Снаружи башни установлено два гранатомета для метания дымовых гранат. Имелись модификации танка с 76,2 мм гаубицей. Танк выпускался малой серией и использовался для разведки и боевого охранения. Танки «Тетрарх» и «Гарри Гопкинс» использовались как авиадесантные. В 1944 г. они были брошены с 16 тонных планеров «Гамилькар» на французское побережье Ла-Манша. Они участвовали в боях в Нормандии в составе 6 дивизии.

Особого внимания заслуживает танк «Валентайн», который являлся лучшим среди легких танков Британии. Он был разработан фирмой «Виккерс-Амстронг». Производство танка началось в 1940 г. и продолжалось до 1944 г. Танк имеет классическую компоновку и относительно сильное бронирование. Опорные катки объединены в два блока на борт. Толщина лобовой и бортовой брони корпуса и башни составляло 65 и 60 мм. Машина выпускалась в 11 модификациях.

Первые корпуса были клепаны, а затем более совершенные — сварные. Сначала танки имели 40-мм пушки, потом 57-мм и 75 мм. Однако из-за большого размера пушки количество членов экипажа пришлось сократить до двух человек. Сначала танки имели карбюраторный двигатель, а затем — дизельный. Танки снабжались телескопическими прицелами, зеркальными перископами в качестве приборов наблюдения и радиостанцией. Он стал самым массовым английским танком. Было выпущено 8 275 машин.

Танк использовался в отдельных танковых бригадах для непосредственной поддержки пехоты. В дополнение к легким танкам «Тетрарх», «Валентайн» и «Гарри Гопкинс» было разработано несколько видов средних танков.

Фирма «Виккерс-Армстронг» в 1939 г. разработала средний пехотный танк «Матильда», который выпускался серийно в 1940–1943 гг. Танк выполнен в классической компоновочной схеме с задним расположением ведущих колес. Он имел два дизельных двигателя, механическую трансмиссию, планетарную коробку передач. Для облегчения холодного запуска дизелей применялся эфирный карбюратор с ампулами. До 1941 г. этот танк считался самым мощным английским танком. Лобовая броня достигала 78 мм, бортовая — 70 мм. Вооружение танка — 40-мм пушка и два пулемета, один из них зенитный. Скорость по шоссе составляла 24 км/час. Однако слабое вооружение и неудовлетворительная подвижность сильно снижали его боевые возможности. На последних модификациях танка была установлена пушка 75-мм. До окончания серийного производства в 1943 г. было выпущено почти 3000 штук.

В 1941 г. канадской промышленностью было освоено производство среднего танка «РЭМ», который заменил использовавшийся в вооруженных силах Англии средний танк «Шерман», американского производства. Шасси нового танка использовалось для создания многочисленных специальных машин, которые широко использовались во время Второй мировой войны: командирский танк «РЭМ», зенитная самоходная установка «Скинн», бронетранспортер «РЭМ Кентуру» и др.

Опыт боев показал, что необходимо было быстро сконструировать и наладить выпуск для сухопутных войск тяжелого танка, способного противостоять вновь созданной немецкой 50-мм противотанковой пушке. Такой танк был создан в середине 1940 г., который носил имя «Черчилль». Конструкция танка оценивалась как старомодная уже в процессе его создания. Каркас корпуса танка собиралась из уголков, на каркасе крепились с помощью заклепок листы обычной стали, а уже на них навешивались листы броневой стали. В ходовой части танка использована независимая балансирная подвеска со спиральными пружинами и катками малого диаметра. Она обеспечивала танку завидную живучесть — потеря 3–4 опорных катков не сильно сказывалась на маневренности машин. Гусеница металлическая, охватывающая борта корпуса. В качестве двигателя на всех танках «Черчилль» устанавливался бензиновый двигатель жидкостного охлаждения «Бедфорд» с горизонтальным расположением цилиндров. Мощность двигателя танка в 350 л.с. была явно недостаточна для танка весом в 40–45 т. Следствием этого была неудовлетворительная подвижность танка, особенно на пересеченной местности.

Танк выпускался в одиннадцати модификациях. На первой модификации артиллерийское вооружение устанавливались в два яруса: в носовой части корпуса (гаубица калибра 76,2 мм) и в башне (пушка калибра 40 мм). На последующих модификациях артиллерийское вооружение устанавливалось в башне, но калибр орудий не превышал 75 мм, и лишь на пятой модификации была установлена 95-мм гаубица.

В годы Второй мировой войны было выпущено большое количество танков «Черчилль» — 5640 машин, из которых 800 танков имели огнеметное вооружение (танк «Черчилль-Крокодил»). На базе танка «Черчилль» создавались также саперные танки, мостоукладчики, ремонтно-эвакуационные машины.

Крейсерский танк «Кованантер» был разработан в 1939 г. в результате длительных работ по освоению технических решений, заложенных в танках американского конструктора Кристи. В отличие советских конструкторов, которые развивали в своих танках серии БТ оригинальный колесно-гусеничный вариант танка Кристи, английские конструкторы с самого начала разрабатывали только гусеничный вариант танка. Первый танк с ходовой частью типа Кристи был выпущен в 1938 г. под названием «Крейсерский танк МК-IV». Серийное производство его осуществлялось до 1941 г. Броневая защита этого быстроходного танка была признана недостаточной после выпуска 665 машин этого типа, и в производство был запущен крейсерский танк МК-V

«Ковенантер». Как и его предшественник, он имел пять обрезиненных опорных катков на борт, расположенные сзади ведущие колеса и сравнительно низкий корпус, броневые листы которого соединялись с помощью заклепок. Вооружение в виде 40-мм пушки и спаренного с ней 7,62-мм пулемета располагались в невысокой башне, броневые листы которой имели большие углы наклона. Танк имел неплохое для своего времени бронирование: лобовая броня корпуса и башни имела толщину 40 мм, а бортовая броня — 30 мм. «Ковенантер» был создан и состоял на вооружении танковых бригад. Он находился в производстве сравнительно долго, и было выпущено 1365 машин.

Танк МК-VI «Крусайдер» имел более сильную броню. Корпус танка каркасной конструкции, имел лобовую броню толщиной 52 мм и бортовую — 45 мм. Для защиты ходовой части на танке монтировались броневые экраны. Всего было выпущено около 4300 «Крусайдеров». В 1942–1943 гг. эти танки были стандартным вооружением бронетанковых бригад оперативного назначения.

В конце 1942 г. был начат выпуск еще одного крейсерского танка «Кромвелл». Танк имел классическую компоновочную схему, традиционный в английском танкостроении каркасный корпус с вертикальным расположением броневых листов, соединенных с помощью заклепок. Имел 8 модификаций, которые отличались друг от друга мощностью установленного на них вооружения. Так, модификацию под № 8 называли «штурмовым танком» потому, что на нем была установлена 95-мм гаубица, два 7,92-мм спаренных пулемета и дополнительное бронирование в виде броневых плит, навешиваемых снаружи на основное бронирование. На башнях танков устанавливались гранатометы для метания дымовых гранат. «Кромвелл» выпускался до 1944 г. Всего было выпущено около 500 танков этого типа. Они поступали на вооружение бронетанковых бригад оперативного назначения.

В целом, значительную часть в структуре танков, имевшихся на вооружении английской армии занимали крейсерские танки, разработанные фирмой «Наффилд» и «Лейланд»: МК-V «Ковенантер», МК-VI «Крусайдер», МК-VIII «Кромвелл». Всего в годы войны в Англии было произведено 25 116 танков и еще 23 246 танков и САУ поступило из США и Канады, так как число своих самоходных установок, произведенных промышленностью Англии было невелико и составляло примерно 800 машин¹.

Особенностями английской бронетанковой техники были: большой вес и габариты, невысокая огневая мощь и подвижность танков; широкое использование шасси устаревших легких танков для создания бронетранспортеров; создание и широкое использование броневедомостей; применение устаревших конструктивных решений и технологических методов (вертикальное расположение броневых листов, каркасная конструкция танков, соединение броневых листов на болтах и заклепках, использование карбюраторный двигателей). Поэтому уже к 1943 г. танки английского производства были выведены из состава передовых британских частей и были заменены американскими машинами.

Формирование бронетанковых соединений в Англии происходило довольно медленно. К концу второго года войны было сформировано только пять бронетанковых дивизий и пять отдельных бригад. Бронетанковая дивизия состояла из двух бронетанковых бригад, в каждой из которых было по три танковых полка, а также двух мотоциклетно-стрелковых батальонов, артиллерийского и смешанного зенитно-противотанковых полков. В дивизии насчитывалось около 300 танков, но практически отсутствовала мотопехота. Кроме того, структура дивизии оказалась громоздкой и не позволяла оперативно руководить подразделениями в ходе боя. Поэтому в конце 1942 г. дивизии были реорганизованы. Всего в годы Второй мировой войны в Великобритании было сформировано 11 бронетанковых дивизий.

Танковые войска Великобритании не сыграли большой роли во Второй мировой войне. Хотя англичане провели ряд успешных военных операций против германо-итальянских войск в Африке, это лишь незначительно повлияло на ход мировой войны. Не надо забывать, что в сражении при Эль-Аламейне, английские войска добились успеха благодаря численному превосходству танков над танками Э. Роммеля в три раза. При освобождении Италии, англичане разгромили остатки итальянской армии. Эта страна не обладала ни хорошо развитой танковой промышленностью, ни танками, которые могли тягаться с английскими, которые по своим техническим характеристикам, сильно превосходили итальянские. Но несмотря на современные танки, современные концепции их использования, английские танковые части были громоздки по структуре,

что сильно затруднило управление ими. Боевая мощь и стойкость этих частей не могла сравниться с той, которую демонстрировали советские части.

К началу Второй мировой войны США подошли, не имея ни сколько-нибудь значительного танкового парка, ни развернутого производства танков. Отсутствовали отработанные конструкции танков, которые могли бы быть приняты к серийному производству. Победы вермахта весной и летом 1940 г. вызвали тревогу в правящих кругах США. В успехах германской военной машины многие американцы увидели угрозу Соединенным Штатам. Началась усиленная подготовка к войне.

В этот период одно за другим следовали решения правительства США о наращивании вооруженных сил. 7 мая 1940 г. военный министр США удовлетворил представление Управления тыла штаба армии по увеличению военных расходов до 2,8 млрд долл., а 27 мая начальник штаба армии США генерал Дж. Маршалл дал указание о разработке планов дальнейшего военного развития. Поражение Франции дало новый толчок военным приготовлениям. Особенно крупные из них намечались Программой вооружений от 30 июня 1940 г. В этом документе предусматривалось изготовление и получение военным министерством всех видов вооружения и снаряжения для оснащения сухопутной армии в один млн. человек по штатам военного времени. В строительстве вооруженных сил США с учетом опыта военных действий в Европе делался упор на увеличение механизированных войск и военно-воздушных сил. Если в январе 1940 г. в армии США не было ни одной танковой армии, то через полтора года их было уже четыре¹.

В целях подготовки специалистов для бронетанковых войск в ноябре 1940 г. в Форт-Нокс было открыто училище, в котором одновременно обучалось 6 тыс. офицеров, сержантов и рядовых, а в начале 1941 г. был создан танковый центр для первичного обучения 9 тыс. призванных в армию солдат.

В соответствии с Программой от 30 июня 1940 г. США были вынуждены в короткие сроки сконструировать и начали выпускать различные образцы бронетанковой техники, решать проблему формирования бронетанковых подразделений и разработать теорию их применения. Необходимость быстрого налаживания массового производства танков, с одной стороны, и отсутствие боевого опыта — с другой, привели к тому, что в производство были запущены машины, не отвечавшие в полной мере требованиям современной по тому времени, войны.

Прежде всего это относится к легкому танку М-3 «Стюарт». Танк был создан в 1940 г. на базе так называемого «кавалерийского» танка М-1 и легкого танка М-2А4. Корпус и башня этого танка изготовлены из катанной листовой брони методом сварки и клепки. Вооружение танка состояло из 37-мм пушки, спаренной с 7,62-мм пулеметом и трех 7,62-мм пулеметов, установленных в носовой части корпуса, двух в бортовых отсеках и одного рядом с водителем. Управление огнем из пушки и спаренного с ней пулемета осуществлялось с помощью телескопического прицела. Наводка пушки была механической. Силовое отделение в танке расположено в задней части корпуса, а боевое отделение и отделение управления — в средней. Модель М3 являлась базовой для всех модификаций американского легкого танка. В 1942 г. была выпущена последняя модификация М-3А3. В ней из трех носовых пулеметов сохранен лишь пулемет, установленный рядом с водителем. Корпус танка этой модификации уже был выполнен с рациональным наклоном броневых листов, при его изготовлении применялась в основном сварка. На всех танках устанавливались радиостанции и танковые переговорные устройства.

Танки серии М3 использовались в качестве основного вооружения разведывательных подразделений. Они стали самыми массовыми из класса американских легких танков в период Второй мировой войны и широко использовались во всех армиях союзников. Танк также применялся на Западном фронте. Воевавшие на М-3 союзные танкисты особенно ценили его быстроту, которую активно использовали для осуществления внезапных маневров и преследования сухопутных войск противника. Хорошо себя зарекомендовали эти танки в боевых действиях в Африке против итальянской армии. Однако они имели высокую пожароопасность карбюраторного двигателя (при попадании любого снаряда в моторную часть танк взрывался), и не отличавшийся особой прочностью клепаный корпус. Хотя американцы быстро перешли на сварные корпуса. В 1943 г. танк был заменен в производстве танком М-5.

Танк М-5 также относился к группе легких. По сравнению с М-3, в нем воплотилось много конструктивных усовершенствований. Пушку танка оснастили стабилизатором линии прицеливания в вертикальной плоскости. В нем была применена новая силовая установка, состоящая

из двух силовой передач V-образных карбюраторных двигателей жидкостного охлаждения, новая схема силовой передачи, новая конструкция корпуса и башни. Была увеличена толщина лобового листа, увеличена длина башни, что делало эту машину более совершенной. Такие танки выпускались вплоть до 1944 г.

Наилучшим из легких танков США является М-24 «Чаффи». Выпуск танка начался уже на заключительном этапе войны. Он предназначался для использования в разведывательных подразделениях пехотных и бронетанковых дивизий, в воздушно-десантных войсках. По форме корпуса и башни, мощности вооружения, конструкции ходовой части танк М-24 резко отличается от своих предшественников. Корпус и башня танка сварные. Броневые листы в нем располагались под значительно большими углами наклона к вертикали. Для облегчения ремонта танка в полевых условиях, листы в кормовой части крыши корпуса выполнены съемными, а в верхнем лобовом листе сделан большой люк. Для повышения точности стрельбы из пушки на танке были установлены гироскопический стабилизатор. В качестве средств связи использовались две радиостанции и танковое переговорное устройство. Этот танк, в котором было учтено все лучшее от предыдущих моделей и модификаций. В послевоенное время эти машины состояли на вооружении многих стран мира.

Средний танк М-3 «Грант» был первым средним танком, начавшим поступать на вооружение сформировавшихся бронетанковых частей американской армии. Его особенностью являлось расположение вооружения в три ряда. В нижнем ярусе, в спонсоне, установлено 75-мм орудие с углом горизонтального наведения в 32 градуса. Второй ярус представлял собой башню кругового вращения с установленной в ней 37-мм пушкой и спаренным с ней пулеметом. В третьем ярусе, в башенке, был размещен пулемет, из которого можно было вести огонь, как по наземным, так и по воздушным целям. Башни и корпус танка изготавливались литыми, сварными и клепанными. Конструкция танка в целом оказалась неудачной. Сказалась недостаточная толщина брони, большая высота, вызванная отчасти применением звездообразных авиационных двигателей, отчасти неудачным расположением вооружения, невысокая огневая мощь, несмотря на большое количество единиц вооружения. Однако танк выпускался крупными сериями с 1939 г. по 1942 г. Всего было выпущено 6258 средних танков М3 в шести модификациях, отличавшимся в основном маркой двигателя и технологией изготовления отдельных деталей корпуса. В целом, танки М-3 имели слабое комбинированное вооружение, противоположное бронирование и высокую подвижность. Такие танки не могли успешно бороться с немцами, из-за тонкой брони, поэтому их сняли с производства. Их место в производстве занял более совершенный танк М-4 «Шерман».

«Шерман» стал основным американским танком, который в конце Второй мировой войны участвовал на полях сражений. Он был запущен в серийное производство в 1942 г. и вскоре стал танком, которым были вооружены бронетанковые войска не только США, но и Англии. Танк поставлялся по ленд-лизу в СССР. Англичане поставляли СССР по ленд-лизу танки «Матильда», «Валентайн» и т. д. Несмотря на их неплохие боевые показатели, их было очень мало, часто не хватало запасных частей, и в целом эти танки, по своей боевой мощи были слабее советских (Т-34, КВ-1).

От средних танков серии М-3 он отличался конфигурацией корпуса и компоновкой вооружения. Схема силовой передачи, ее компоновка и конструкция основных агрегатов остались прежними, что обуславливалось стремлением при переходе на новый тип танка сохранить высокие темпы производства. Танк вооружался 76,2-мм пушкой, Двумя 7,62-мм и одним 12,7-мм пулеметами. Бронирование передней части — корпуса 76 мм, башни 100 мм. Танк выпускался в нескольких модификациях: М-4, М-4А1, М-4А3, М-4А4. Танки разных модификации различались в основном технологией производства и вооружением. Наиболее удачными считаются варианты модификации М-4А3, М-4А3Е2 и М-4А3Е8. Всего в годы войны было выпущено более 48 тыс. танков М-4 всех вариантов.

Наряду с различными модификациями танка М-4 на полях сражений в Европе принимали участие и средние танки М-26 «Першинг», который был принят на вооружение в 1944 г. и первоначально относился к классу тяжелых танков. Однако его боевые характеристики были недостаточны для этого класса, и вскоре он был переведен в класс средних танков, хотя вес его был достаточно велик — 41,5 тонн. Танк имел сварной корпус, состоящий из катаных листов и фигурных отливок. Днище имело корытообразную форму. Литая носовая часть выполнена с наклонном броневых поверхностей. Башня, тоже литая, имела вытянутую форму, на которой были

смонтирована командирская башенка со смотровыми приборами и кронштейн для установки зенитного пулемета. В ходовой части установлено 6 опорных катков среднего диаметра на борт и индивидуальная торсионная подвеска. Эта ходовая часть оказалась очень надежной в эксплуатации и в последствии стала унифицированной для всего семейства средних танков. На танке был установлен восьмицилиндровый бензиновый двигатель «Форд» жидкостного охлаждения и гидромеханическая трансмиссия, обеспечивающая плавное трогание танка с места, более быстрый разгон и лучшую проходимость по пересеченной местности. Для стрельбы прямой наводкой использовались два перископических прицела, а для стрельбы с закрытых позиций — квадрант-угломер.

Класс тяжелых танков представлял танк М-6, выпускавшийся малыми сериями в 1941–1942 гг. Конструкция его оказалась неудачной: слабое для тяжелого танка вооружение, ограниченная подвижность, слишком большая высота танка и другие недостатки. Всего было выпущено 40 танков этого типа. Создать приемлемую конструкцию тяжелого танка американским конструкторам так и не удалось.

Для проведения десантных операций в бассейне Тихого океана в США в 1942–1943 гг. были разработаны и выпускались в большом количестве плавающие транспортеры серии LVT четырех модификаций. Они представляли собой небронированные или частично бронированные машины, движение по воде которых обеспечивалось за счет перемотки гусениц. Для огневой поддержки и сопровождения десантников на базе транспортеров были разработаны плавающие танки LVT(A)1 и LVT(A)4).

Танк LVT (A)1 имел башню кругового вращения с 37-мм пушкой и спаренным с ней пулеметом. На башне и в люке за ней, имелось еще два 12,7-мм зенитных пулемета. Танк LVT (A)4 был оснащен 75-мм гаубицей. Кроме нее, танк был вооружен тремя пулеметами: два монтировались на башне, а один — устанавливался на шаровой основе в лобовом листе корпуса. Оба плавающих танка отличались хорошими мореходными качествами, слабым бронированием и недостаточной подвижностью на суше, так как используемые на плаву гусеницы были мало пригодны для движения по суше из-за сравнительно высоких гребных лопаток. Но несмотря на эти недостатки, танки сыграли важную роль в многочисленных десантных операциях, проводимых армией и флотом США в бассейне Тихого океана. Всего в годы войны было выпущено более 18500 плавающих танков, которые состояли на вооружении отдельных батальонов плавающих танков (по 72 плавающих танков в каждом батальоне). Всего за годы Второй мировой войны промышленности США выпустили 131 481 танк и СУ³.

Благодаря форсированному выпуску техники, США удалось к лету 1941 г. создать первые две бронетанковые дивизии, каждая из которых состояла из двух танковых, одного мотопехотного, а так же подразделений боевого обеспечения и обслуживания. В дивизии насчитывалось 14 тыс. чел. личного состава, 375 танков, 45 75-мм самоходных орудия, 54 самоходные гаубицы и 126 самоходных противотанковых орудий.

Опыт показал, что эти дивизии были громоздки и трудно управляемы. В сентябре их реорганизовали. Было упразднено полковое звено, сокращено число танковых батальонов и артиллерийских дивизионов. Дивизия стала включать в себя три танковых и три мотопехотных батальонов, три дивизиона 105-мм гаубиц, дивизион противотанковых орудий, разведывательный и саперный батальоны. Всего в дивизии новой организации насчитывалось 11 тыс. чел. личного состава, 269 танков и 54 самоходные гаубицы. В дивизии были созданы три боевых командования, объединявшие в бою действия нескольких батальонов и дивизионов. Бронетанковые или механизированные корпуса в армии США не создавались.

Для непосредственной поддержки пехоты с 1940 г. формировались отдельные танковые батальоны (по 72 танка в каждом), которые придавались пехотным дивизиям. Для борьбы с танками создавались танко-истребительные батальоны, в каждом из которых было по 54 самоходные установки. Всего в ходе Второй мировой войны в США было сформировано 16 бронетанковых дивизий, 55 отдельных танковых батальонов, 68 танко-истребительных батальонов, 10 отдельных батальонов плавающих танков, 1 авиадесантный танковый батальон и 16 батальонов плавающих транспортеров.

В годы Второй мировой войны в армии США широкое распространение получила самоходная артиллерия, которая делилась на три типа: полевую, истребительно-противотанковую,

зенитную. Выпускалось также большое количество колесных, полугусеничных и гусеничных бронетранспортеров, бронесамобоев и специальных видов бронетанковой техники.

Таким образом, для американского танкостроения периода Второй мировой войны было характерно следующее: в связи неудачной конструкцией танка М6 использовались только легкие и средние танки, причем начиная с 1943 г., средние танки составляли основу танкового парка; создание и широкое использование полевой, истребительно-противотанковой и зенитной самоходной артиллерии; высокое техническое совершенство и большая надежность большинства образцов бронетанковой техники при сравнительно невысоких боевых показателях. На серийных или опытных образцах были использованы многие технические новинки, нашедшие применение в послевоенном танкостроении: электрические и гидравлические передачи, автоматические коробки переключения, стабилизаторы пушек, резинометаллические гусеницы и многое другое; использование как в легких, так и в средних танках автомобильных двигателей, в том числе и нескольких двигателей, соединенных в одну установку, что объясняется отсутствием отработанной конструкции мощного танкового двигателя; выпуск и широкое применение бронированных транспортных машин.

6 июня 1944 г. началась высадка англо-американских войск на севере Франции — в Нормандии. В десантной операции участвовало более 5000 танков, большую часть которых составляли легкие и средние танки США.

Развитие бронетанковой техники во Франции в предвоенный период оказалось под влиянием двух обстоятельств. Во-первых, сыграло свою роль то, что по окончании первой мировой войны французская армия имела в своем распоряжении самый большой танковый парк в мире. Одних только легких танков «Рено», компоновка которых на многие десятилетия стала классической, было более 3000 единиц. По этой причине считалось нецелесообразным производить новые танки, достаточно было модернизировать имеющиеся. Это привело к тому, что за 17 лет, французской промышленностью было произведено только 280 машин.

Второе обстоятельство, сыгравшее роль в развитии бронетанковых войск во Франции, заключалось в том, что французское военное командование смотрело на танки с позиций 1918 г., как на «слуг» пехоты или как средство разведки, дополняющее кавалерию. Под влиянием этих устаревших взглядов французское командование медлило с созданием бронетанковых дивизий и, было склонно применять их малыми группами.

Ситуация начала меняться лишь в начале тридцатых годов, когда начальником генерального штаба Французских вооруженных сил стал генерал Л.М. Вейган. Согласно утвержденной им программе, предусматривалось моторизация пяти пехотных и пяти кавалерийских бригад и создание одной легкой механизированной дивизии. Развитием этой программы стал принятый в 1936 г. план строительства Вооруженных сил, который предусматривал создание 3 легких механизированных, 2 танковых дивизий 50 отдельных танковых батальонов. Этот же план предусматривал создание и производство новых типов танков. В итоге к началу Второй мировой войны французская армия имела свыше 2000 танков, а к маю 1940 г. их количество достигло 3500 единиц. В основном это были легкие танки «Рено» R 35 и «Гочкис» Н-35, средние Д-2, S-35, и тяжелые В-1.

Промежуточное положение по своим боевым качествам и численности среди легких танков, состоящих на вооружении Франции накануне Второй мировой войны, занимали машины фирмы «Гочкис». Легкий танк Н 35 разработан фирмой «Гочкис» в 1935 г. и внешне очень похож на танк R-35 фирмы «Рено». Отличие заключается в том, что в ходовой части использовано 6 опорных катков на борт, объединенных в три тележки по два катка в каждой. Как и в случае танка R-35, в конструкции этого танка широко использованы литые детали. В частности, корпус выполнен разъемным, состоящим из шести основных деталей соединенных болтами. Танк вооружался 37-мм пушкой и спаренным с ним 7,5-мм пулеметом. Наводка пушки и пулемета по горизонтали осуществлялась с помощью ручного механизма наводки, а по вертикали — с помощью плечевого упора.

В 1939 г. была произведена модернизация танка. Появившаяся в результате ее модификация Н-39 имела более мощный двигатель (120 л.с. вместо первоначально 75 л.с.), в результате чего скорость танка повысилась до 34 км/ч. Эффективность вооружения была повышена за счет установки новой длинноствольной 37-мм пушки с лучшими баллистическими характеристиками.

Броневая защита осталась неизменной: толщина лобовой и бортовой брони корпуса 34 мм, лобовой брони башни — 45 мм.

Всего было изготовлено около 1200 танков «Гочкис» всех модификаций. Большая часть из них погибла в ходе битвы за Францию, некоторая часть после капитуляции Франции использовалась немецкими войсками в качестве учебных и боевых машин.

Первоначально танк обозначался AMC SOMUA AC-3 и предназначался для поддержки действий более легких танков типа «Гочкис» Н-35 в составе кавалерийских соединений. Средний танк разработан в 1935 г. фирмой «Сомуа». Танк имел классическую компоновку с задним расположением силового отделения, в котором устанавливался восьмицилиндровый карбюраторный двигатель жидкостного охлаждения. В ходовой части танка использовалась механическая трансмиссия с двухдисковым главным фрикционом сухого трения. Управление движением осуществлялось с помощью двойного дифференциала. Использовалась смешанная подвеска опорных катков — из двух четырехкатковых тележек с железными рессорами и одного заднего катка на борт. Ходовая часть прикрывалась откидывающимися экранами. Особенностью танка было то, что его корпус состоял из шести литых броне деталей, соединенные болтами. Цельнолитой была и шестигранная башня танка, в которой устанавливалось его вооружение — 47-мм пушка и 7,5-мм пулемет (на первых выпусках устанавливалась 37-мм пушка)³. Для управления огнем имелся телескопический танковый прицел. Башня танка имела командирскую башенку со смотровыми щелями закрывавшимися броневыми заслонками. В целом броневая защита танка была вполне удовлетворительной: толщина лобовой брони корпуса достигала 36 мм, бортовой брони — 41 мм, а толщина лобовой брони башни составляла 56 мм. К его недостаткам можно отнести низкую скорость, особенно при движении по пересеченной местности. В мае 1940 г. во французской армии было 426 танков типа S-35.

Единственным тяжелым французским танком с противоснарядным бронированием, принимавшем участие во Второй мировой войне, был В1 фирмы «Рено», разработанный согласно требованиям командования, изданными в 1927 г. Он стал основным тяжелым армейским танком Франции и до капитуляции страны был изготовлен в количестве 326 единиц. После оккупации Франции 160 французских танков последних модификаций попали в руки немцев.

Первые образцы танка В1 были созданы совместно фирмами «Рено» и «FCM» в 1930 г. Производство танка было начато в 1935 г. Танк имел громоздкий корпус прямоугольного сечения, броневые листы которого соединялись с помощью заклепок. Гусеничный обвод обхватывал корпус, поэтому для обеспечения хорошего бокового обзора механику водителю его рабочее место несколько приподнято и выполнено в форме выступающей вперед бронированной рубки. Пушечное вооружение танка было расположено в двух уровнях: пушка калибра 75 мм установлена в корпусе справа от механика-водителя, а 47-мм пушка в литой башне. Танк имел неплохую для своего времени броневую защиту: толщина лобовой и бортовой брони корпуса составляла 60 мм, толщина лобовой брони башни 56 мм. С 1937 г. производилась модификация В-1bis, мощность двигателя которого была доведена до 400 л.с., несколько увеличена толщина брони и запас хода. Недостатками танка были небольшая тесная башня АРХ-1 с пушкой калибра 47 мм, обслуживаемая одним человеком, и архаичная ходовая часть, унаследованная от танков первой мировой войны.

Для французского танкостроения было характерно следующее: вследствие доминирующей в течении многих лет концепции использования танков в основном для поддержки пехоты предпочтение отдавалось броневой защите, вооружение и подвижность танков были недостаточны; широко применялись литые броневые детали, в том числе полностью литые корпуса (как на танке «Сомуа» S 35) и башни; в качестве силовой установки использовались бензиновые двигатели со сравнительно малой мощностью; для танков были характерны сравнительно небольшие размеры башен, вследствие чего число находящихся в них членов экипажа составляло 1–2 человека. Это ухудшало управление танков и затрудняло использование установленного в башне вооружения; в силовых передачах использовались механические коробки передач и механизма поворота дифференциального типа. В ходовой части — балансирные подвески и металлические мелкозвенчатые гусеницы.

Оценивая французскую бронетанковую технику, можно утверждать, что в количественном и качественном отношении она не уступала немецкой бронетехнике. Печальная участь, постигшая французских танкистов, заключалась в основном в ошибках организационного плана. Танки

были «распылены» по пехотным дивизиям, из 3 легких механизированных дивизий удалось создать только 2, а одна танковая дивизия находилась в состоянии формирования, и не оказала влияния на исход войны.

Поскольку из подвижных соединений французскому командованию удалось сформировать только легкие механизированные дивизии, представляется целесообразным рассмотреть их организацию.

В состав легкой механизированной дивизии входили разведывательный полк, одна стрелковая бригада в составе трех стрелковых батальонов и одного артиллерийского полка и одна танковая бригада. Стрелковые батальоны имели в качестве транспортных средств полугусеничные бронетранспортеры и мотоциклы. В составе каждого батальона входило по 20 танков, предназначенных для поддержки стрелков на поле боя. Танковая бригада в составе батальонов имела более 160 танков. Хотя для того времени такая организация легкой механизированной дивизии была вполне приемлема, принципы ее использования только в качестве тактического средства поддержки пехоты, оказывающей решающее влияние на исход сражения, были ошибочны.

Примечания

¹ Танки мира / Составитель Р. Исмагилов. Смоленск, 2001. С.158.

² История Второй мировой войны. М., 1974. Т.3. С.195.

³ Танки мира... С.106.

⁴ Там же. С.80.

⁵ Там же. С.84.

*Л. В. Захарова
(Екатеринбург)*

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НА УРАЛЕ

Уральский федеральный округ имеет важное геополитическое, стратегическое и социально-экономическое значение для развития страны, укрепления экономического пространства, интеграции России в мировую систему хозяйствования.

Важное значение для обеспечения функционирования экономической и социальной сфер региона имеют транспортные коммуникации. Территорию Уральского округа пересекают имеющие общероссийское и международное значение транспортные коридоры, связывающие округ с соседними регионами европейской и азиатской частей России и обеспечивающие пропуск транзитных транспортных потоков при осуществлении международных перевозок.

Проведенное мною исследование показало, что автомобильные дороги обеспечивают более 70% от общего объема перевозок грузов и пассажиров в регионе, при этом осуществляется подъезд к шести тысячам имеющимся на территории округа населенным пунктам.

Первые документальные свидетельства о становлении и развитии дорожной сети на Урале наблюдаются во времена Ивана Грозного. Способствуя укреплению русского присутствия в далекой Сибири, это развитие происходило благодаря труду крестьян, отбывавших установленную царской властью натуральную дорожную повинность. Для этого дорогу разбивали на участки, в зависимости от качества грунта с учетом количества населения прилегающих к ней деревень и трудоемкости работы. При Петре I натуральная повинность была впервые узаконена, условия ее отбывания для населения смягчились, на дорожное строительство стали выделяться государственные ассигнования.

Во второй четверти XVIII в. несение дорожной повинности осуществлялось двумя способами:

1. обыкновенный, когда крестьяне должны были бесплатно исправлять дороги вблизи своих жилищ,
2. пятидесятиверстный, когда все крестьянское население, живущее в пятидесятиверстовой зоне, обязано было бесплатно исправлять дороги.

Во времена Екатерины II строительство и содержание дорог осуществлялось за счет следующих источников: прямое налогообложение населения; сбор платы с проезжающих; правительственные ассигнования; средства, получаемые от откупщиков за сданные на откуп мосты и перевозки (с отменой в 1763 г. внутренних таможен и сборов с мостов и перевозов — в основном за счет натуральной дорожной повинности).

В начале XIX в. происходит модернизация административной системы управления объемами дорожной повинности. С введением в 1805 г. «Комитетов о земских повинностях» размеры натуральной дорожной повинности устанавливаются законодательно на основании статьи 192