**08-058 БА-6 2-дверный средний бронеавтомобиль на шасси ГАЗ-ААА 6х4+2, башня от танка Т-26, пушка 20К 45 мм, 2 пулемета ДТ 7,62 мм, боевой вес 5.12 тн, экипаж 4, ГАЗ-АА 40 лс, 43 км/час, 386 экз., г. Ленинград,1936-38 г.**

М. Барятинский Бронеколлекция 2003,

Специальный выпуск № 04, Бронеавтомобили Красной Армии 1918-1945

В 1932 году на Ижорском заводе под руководством инженера А.Д. Кузьмина разработали бронеавтомобиль БАИ (И — ижорский). При его создании использовалось трехосное шасси "Форд-Тимкен". Корпус броневика выполнялся полностью сварным, что было передовым для того времени. По бортам корпуса и в его кормовой части имелись двери для посадки экипажа. В цилиндрической сварной башне оригинальной конструкции устанавливались 37-мм танковая пушка ПС-1 (боекомплект 34 артвыстрела) и отдельно от нее пулемет ДТ в шаровой установке. Второй пулемет ДТ размещался в лобовом листе корпуса справа от водителя. За счет переменной высоты крыши корпуса (подбашенный лист располагался заметно ниже крыши водительской кабины) удалось существенно снизить общую высоту боевой машины.

Масса бронеавтомобиля составляла 5 т. Толщина броневой защиты корпуса и башни колебалась в пределах от 4 до 8 мм. Максимальная скорость движения достигала 63 км/ч. Запас хода по шоссе —150 км.

В опытном порядке на БАИ была установлена радиостанция 71-ТК-1 с поручневой антенной, смонтированной по периметру корпуса.

На броневиках этого типа отрабатывалось и приспособление для движения по железнодорожному полотну. Переход на железнодорожный ход осуществлялся с помощью установки стальных колес с ребордами на переднюю и заднюю оси машины.

В 1933 году на машине испытывалась 37-мм динамо-реактивная пушка "К" (безоткатная пушка системы Л.В. Курчевского) с начальной скоростью снаряда 560 м/с. Орудие размещалось в штатной башне БАИ. Для этого в броне башни спереди и сзади были проделаны отверстия с броневыми щитками. Такая конструкция обусловила очень маленький угол наведения пушки в вертикальной плоскости: от — 3°40' до +1°45'. Боекомплект орудия состоял из 20 выстрелов. При стрельбе использовался танковый телескопический прицел. Дальность действительной стрельбы составляла 2 км.

В 1933—1934 годах была изготовлена небольшая серия бронеавтомобилей БАИ —90 машин.

В 1934 году Ижорский завод выпустил усовершенствованную модель — БА-3. Корпус БАИ при этом подвергся незначительным изменениям: на 50 мм была удлинена корма, в моторном отделении появились окна для выхода воздуха, была укорочена подножка и на задних крыльях предусмотрены крепления для вездеходных гусеничных цепей. Крепление корпуса на шасси автомобиля "Форд-Тимкен" осуществлялось с помощью 10 кронштейнов, которые через резиновые прокладки привертывались болтами к лонжеронам шасси.

Главным же отличием новой машины стала башня с вооружением. БА-3 получил башню от танка Т-26 с уменьшением толщины брони до 8 мм (по альбому "Бронемашины" НИБТПолигона ГБТУ КА 1944 года, согласно "Временному краткому описанию бронеавтомобиля БА-3", составленному тем же полигоном в октябре 1934 года, броня башни — 9 мм) со штатной спаренной установкой вооружения — 45-мм пушкой 20К обр. 1932 г. (боекомплект 60 артвыстрелов) и пулеметом ДТ. Внушительный боекомплект размещался частично в башне, а частично в корпусе бронеавтомобиля. В нише башни располагались два сотовых стеллажа на 40 снарядов, вдоль бортовых стенок башни имелись гнезда на 12 снарядов (по 6 на сторону) и вдоль стенок бронекорпуса в боевом отделении еще 8 гнезд (по 4 на сторону). В четырех стеллажах в башне и корпусе размещались 53 магазина для пулеметов ДТ.

Для увеличения проходимости впервые в советском бронеавтомобилестроении на задние скаты БА-3 надевались вездеходные гусеницы, известные под иностранным названием "Оверолл". Каждая гусеница массой 71 кг состояла из 25 звеньев (плиц) размерами 80x35 мм. Длина гусеницы составляла 4500 мм, ширина — 80 мм, шаг — 180 мм. Надевание гусениц при участии всего экипажа бронеавтомобиля занимало 10—15 мин.

В июне 1934 года бронеавтомобиль БА-3 с корпусом из неброневой стали проходил испытания на НИБТПолигоне УММ РККА в подмосковной Кубинке. В ходе испытаний 5,82-тонная машина развила по асфальтированному шоссе скорость 70 км/ч, по сухой же проселочной дороге максимальная скорость не превышала 35 км/ч. Двигатель при этом сильно перегревался, поэтому было рекомендовано улучшить систему охлаждения. Требовала усиления и передняя подвеска. В остальном серьезных недостатков замечено не было, требовалось внести лишь ряд мелких изменений в компоновку внутренних агрегатов. Как следует из заключения комиссии, "бронеавтомобиль показал хорошие качества, необходимые для боевой машины и вполне пригоден для оснащения РККА".

Производство БА-3 было налажено на Ижорском заводе и Выксинском заводе дробильно-размолочного оборудования, которые в 1934 —1935 годах изготовили 180 бронемашин этого типа.

В декабре 1934 года КБ завода №1 МОЖЕРЕЗ под руководством Н.Г. Орлова спроектировало железнодорожный вариант бронеавтомобиля — БА-3 жд. Эта машина была испытана в начале лета 1935 года, но, несмотря на успешное завершение испытаний, серийно не выпускалась — Выксинский завод ДРО не смог взяться за производство БА-3 жд, поскольку был перегружен заказами.

В 1936 году на опытном образце БА-3 вместо штатной 45-мм пушки был установлен 12,7-мм крупнокалиберный пулемет ДК. Для ведения прицельной стрельбы из спаренной установки пулеметов ДК и ДТ использовался прицел ПЯ. Боекомплект состоял из 1750 патронов калибра 12,7 мм и 2079 патронов калибра 7,62 мм.

К 1935 году на ГАЗе был освоен выпуск отечественного трехосного автомобиля ГАЗ-ААА, на базе которого Ижорский завод быстро разработал новый броневик **БА-6**. По корпусу, башне, вооружению, размещению боекомплекта, узлов и агрегатов эта машина принципиально от своего предшественника БА-3 не отличалась. Внешне ее можно было определить по увеличенной до 1940 мм (у БА-3 —1905 мм) ширине колеи и отсутствию задней двери, задних смотровых лючков и подножки в кормовой части корпуса. На этом броневике впервые применили пулестойкие шины ГК, заполненные губчатой резиной. Благодаря более строгой весовой дисциплине, а также облегченному шасси ГАЗ-ААА, по сравнению с "Форд-Тимкен", массу бронеавтомобиля удалось уменьшить до 5,12 т при сохранении прочих тактико-технических параметров.

В отличие от БА-3, на БА-6 устанавливался отечественный карбюраторный двигатель ГАЗ-АА мощностью 40 л.с. при 2200 об/мин.

С 1936 по 1938 год Ижорский завод выпустил 386 бронеавтомобилей БА-6.

На момент создания и даже в начальный период Второй Мировой войны, эти бронеавтомобили были наиболее сильно вооруженными в мире. На британских и американских бронемашинах пушки калибра 37-40 мм появились только в 1942 г. Первым же адекватно вооруженным немецким броневиком стала широко известная «Puma».  
 К сожалению, мощное вооружение было, пожалуй, главным и единственным достоинством отечественных средних бронеавтомобилей 30-х годов. Опыт боевых действий показал практическую невозможность их использования на переднем крае поля боя по причине низкой проходимости (справедливости ради следует отметить, что немцы использовали свои бронеавтомобили также только вдоль дорог). К существенным недостаткам можно отнести слабое бронирование и отсутствие кормового поста управления.  
годы выпуска 1936-1938 г.  
боевая масса 5,12 т  
колесная формула 6×4  
двигатель ГАЗ-АА, карбюраторный, 4-цилиндровый, жидкостного охлаждения  
макс. мощность 40 л.с.  
макс. скорость 43 км/ч  
запас хода 200 км  
**бронирование:** лоб 8 мм, корпус 8 мм  
**вооружение:** 45 мм пушка 20К обр. 1932 г., 7,62 мм пулемет ДТ - 2 шт.  
**боекомплект:** выстрелов 60, патронов 3276  
**экипаж:** 4 чел.  
 Было изготовлено и небольшое количество броневиков этого типа в варианте БА-6 жд. При перестановке с обычного на железнодорожный ход на переднем и заднем мостах машины вместо пневматиков устанавливались железнодорожные скаты специальной конструкции. Рулевое управление блокировалось. При массе 5,9 т **БА-6 жд** развивал по железной дороге скорость до 55 км/ч.

В 1936 году был изготовлен опытный образец модернизированного броневика **БА-6М** с башней в виде усеченного конуса, с увеличенной толщиной брони до 10 мм и 50-сильным двигателем М-1. В связи с установкой конической башни и уменьшением объема боевого отделения боекомплект сократили до 50 выстрелов к пушке и 2520 патронов к пулеметам ДТ.

Емкость топливных баков увеличили с 65 до 94 л. Запас хода бронеавтомобиля возрос со 197 км до 250 км. За счет более рациональной компоновки, несмотря на усиление броневой защиты, масса броневика снизилась до 4,8 т. Максимальная скорость по шоссе возросла до 52 км/ч.

Одновременно с БА-6М на Ижорском заводе построили его облегченный вариант **БА-9**, вооруженный 12,7-мм пулеметом ДК вместо пушки. При этом в башне устанавливался только крупнокалиберный пулемет, 7,62-мм пулемет ДТ размещался в шаровой опоре лобового листа корпуса. Боекомплект состоял из 1000 патронов к пулемету ДК и 1512 патронов к пулемету ДТ.

Боевая масса сократилась до 4,5 т. Максимальная скорость по шоссе составляла 55 км/ч. Емкость топливных баков увеличилась до 104 л. Запас хода по шоссе возрос еще больше.

По указанию наркома обороны К.Е.Ворошилова в 1937 году Ижорский завод должен был изготовить 100 БА-9 для кавалерийских частей. Однако из-за отсутствия нужного количества пулеметов ДК этого сделать не удалось.

Бронеавтомобили БА-3 и БА-6 поступали на вооружение разведывательных подразделений танковых, кавалерийских и стрелковых соединений Красной Армии. В 1937 году в Забайкальском военном округе был сформирован мотоброневой полк, вскоре развернутый в бригаду. В нее входили: батальон средних бронеавтомобилей, разведывательный батальон (средние и легкие бронеавтомобили) и стрелково-пулеметный батальон. Всего в бригаде имелось 80 средних и 30 легких бронеавтомобилей. Три таких бригады — 7-я, 8-я и 9-я принимали участие в боях с японскими войсками у р.Халхин-Гол.

Практически одновременно с поступлением новых броневиков в Красную Армию началась и их поставка за рубеж. Из иностранных источников можно почерпнуть сведения о продаже в 1935 году Турции 60 бронеавтомобилей БА-6. Если время продажи указано верно, то речь, скорее всего, идет о машинах БА-3, поскольку выпуск БА-6 начался годом позже. Это предположение представляется автору наиболее вероятным и с точки зрения эксплуатации. Туркам проще было обслуживать американское шасси "Форд-Тимкен", а не советское ГАЗ-ААА.

С декабря 1936 года и вплоть до свертывания советской военной помощи в 1938 году в Испанию были поставлены 7 бронеавтомобилей БАИ и 80 БА-6. Одним из первых соединений республиканской армии, получившим эти боевые машины, стала 1-я бронетанковая бригада под командованием Д.Г. Павлова, принимавшая участие в тяжелых боях под Мадридом в январе 1937 года. Экипажи танков и броневиков состояли из советских и испанских танкистов. В боях под Мадридом БА-6 подбили несколько танков противника. К лету 1937 года в составе испанской республиканской армии была сформирована бронеавтомобильная бригада. После окончания гражданской войны некоторое количество бронеавтомобилей БА-6 состояло на вооружении испанской армии до начала 50-х годов.

Бронеавтомобили БА-6 находились на вооружении и Монгольской народно-революционной армии. Укомплектованные ими бронедивизионы 6-й и 8-й монгольских кавалерийских дивизий принимали участие в вооруженном конфликте у р. Халхин-Гол весной - летом 1939 года.

В иностранной печати приводились сведения о поставках бронеавтомобилей БА-6 в Афганистан и Китай. По поводу первого трудно сказать что-либо определенное: автор не может ни подтвердить, ни опровергнуть эти сведения. Что же касается Китая, то это маловероятно. Во всяком случае, в опубликованных в отечественной печати данных о поставках в Китай боевой техники и вооружения с 1936 по 1939 год бронеавтомобили БА-6 (как, впрочем, и бронеавтомобили вообще) не значатся.

Таким образом, в период с 1935 по 1939 год было экспортировано свыше 150

Так, в частности, в составе 57-го Особого корпуса, дислоцировавшегося на территории Монголии и развернутого позже в 1-ю армейскую группу, по состоянию на 1 февраля 1939 года насчитывалось 203 средних бронеавтомобиля. Примерно половина из них были БА-3 и БА-6.

Уже в мае боевые машины этого типа приняли участие в первых боях с японцами в районе р. Халхин-Гол. В ходе этих боев три броневика БА-6 были потеряны.

Наиболее же массово бронеавтомобили всех типов применялись 3 июля 1939 года в жестоких боях у г. Баин-Цаган. О накале боев можно судить по словам лейтенанта А.А. Мартынова, командира взвода 1-й роты 247-го автоброневого батальона 7-й мотоброневой бригады, записанным сразу после боя 3 июля: "До обороняющегося противника оставалось 150—200 м, он вел огонь справа и с фронта. При обнаружении противника я открыл огонь с хода. Выпустил четыре снаряда и после, когда машину подбили, еще 11. Вижу — справа горят две машины, впереди горит дозорная машина. У меня снарядом заклинило башню. Я дал приказ — вести огонь из лобового пулемета, но тут же снарядом убило водителя и пулеметчика.

Мы с башенным стрелком подобрали ноги и сидели 15 минут, пока не стих артиллерийский и пулеметный огонь. Затем мы вышли и, обнаружив двух раненых, отошли с ними в тыл".

К 20 июля 1939 года в войсках 1-й армейской группы (не считая монгольских войск) насчитывалось 9 машин БА-3 и 62 БА-6. Общие же потери к концу боевых действий составили 8 БА-3 и 44 БА-6. В отчетах особо указывалось, что броня этих машин легко пробивается 13,2-мм японской крупнокалиберной пулей. В качестве весьма существенного недостатка отмечалось расположение бензобака под крышей кабины над головами водителя и пулеметчика (бензин шел в двигатель самотеком). При попадании пули в бак горящее топливо выливалось им на головы.

Тем не менее, некоторое количество броневиков БА-3 и БА-6 приняло участие в польском походе, в войне с Финляндией, а также в Великой Отечественной войне (встречались в войсках, как минимум, вплоть до середины 1942 года).

Куда дольше эксплуатировались эти машины в финской армии, которой они достались в качестве трофеев в 1939 и 1941 годах: один броневик БА-3 нес службу вплоть до конца 1954 года, а 10 БА-6 эксплуатировались до конца 1956 года.

В 1937-м году был создан наиболее известный и распространенный пушечный бронеавтомобиль **БА-10,** как последняя доработка машины БА-6М и принят на вооружение в начале следующего года. Его основой являлось специальное усиленное и укороченное 50-сильное шасси **ГАЗ-07** с экранированными узлами системы зажигания. Для повышения проходимости к броневику придавались съемные гусеницы Overall, размещенные на задних крыльях. В конце 1939 года появилась модернизированная бронемашина **БА-10М** серийного производства, сменившая модель БА-10. Ее отличиями являлись бронезащита пулемета и бензопроводов, два типа радиостанций и топливные баки в бронированных кожухах, вынесенных на крылья задних колес. К началу войны в РККА насчитывалось свыше 2,5 тысяч бронеавтомобилей этой серии.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| **основные** | |
| расположение руля | слева |
| количество дверей | 2 |
| количество мест всего | 4 |
|  |  |
| **геометрия** | |
| габариты |  |
| длина | 4 900 мм |
| ширина | 2 070 мм |
| высота | 2 360 мм |
| колёсная база | 3 200 мм |
| дорожный просвет | 230 мм |
| **масса** | |
| снаряженная | 5 120 кг |
| **двигатель** | |
| расположение | спереди, продольно |
| система питания | карбюратор |
| цилиндры/клапаны | 4 |
| объем | 3 280 см³ |
| мощность | 40 л.с. |
| топливо | бензин |
| **трансмиссия** | |
| привод | задний |
| коробка передач | МКПП 4 |
| **динамические характеристики** | |
| максимальная скорость | 43 км/ч |