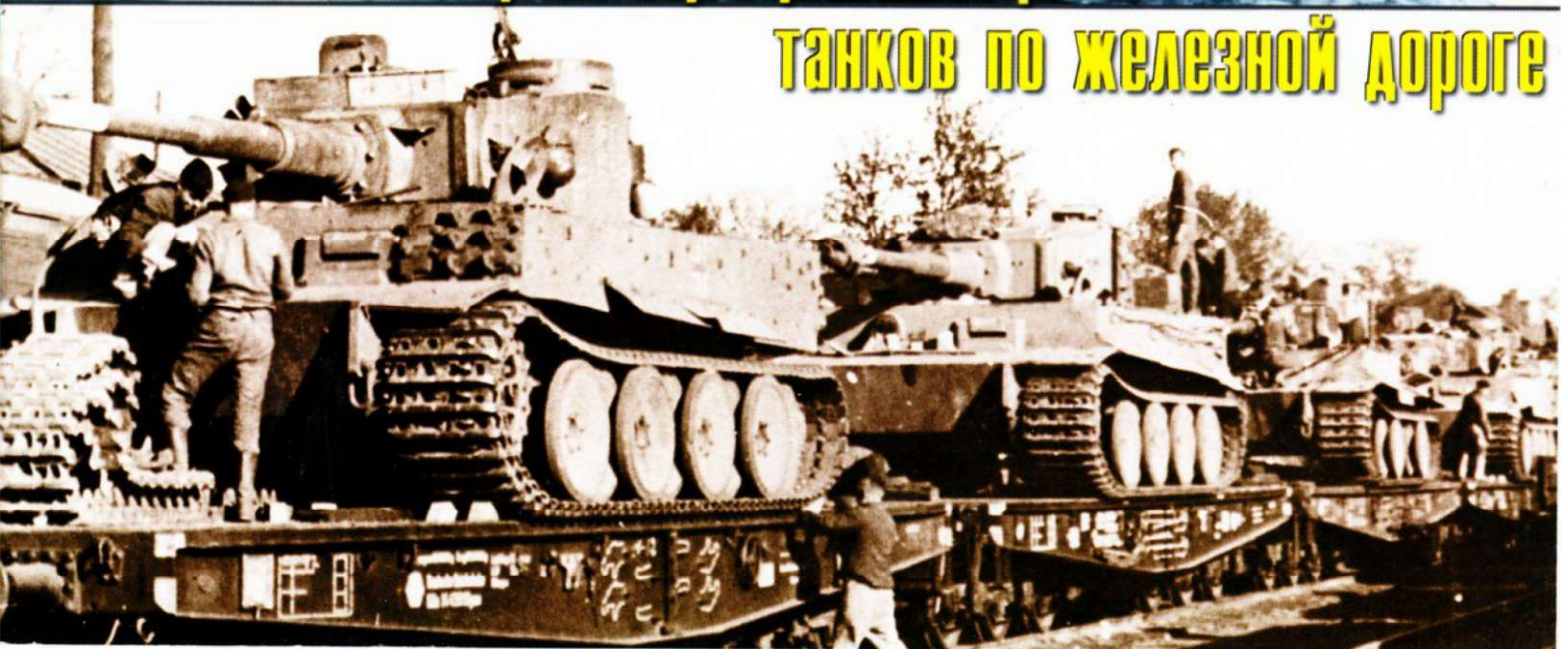


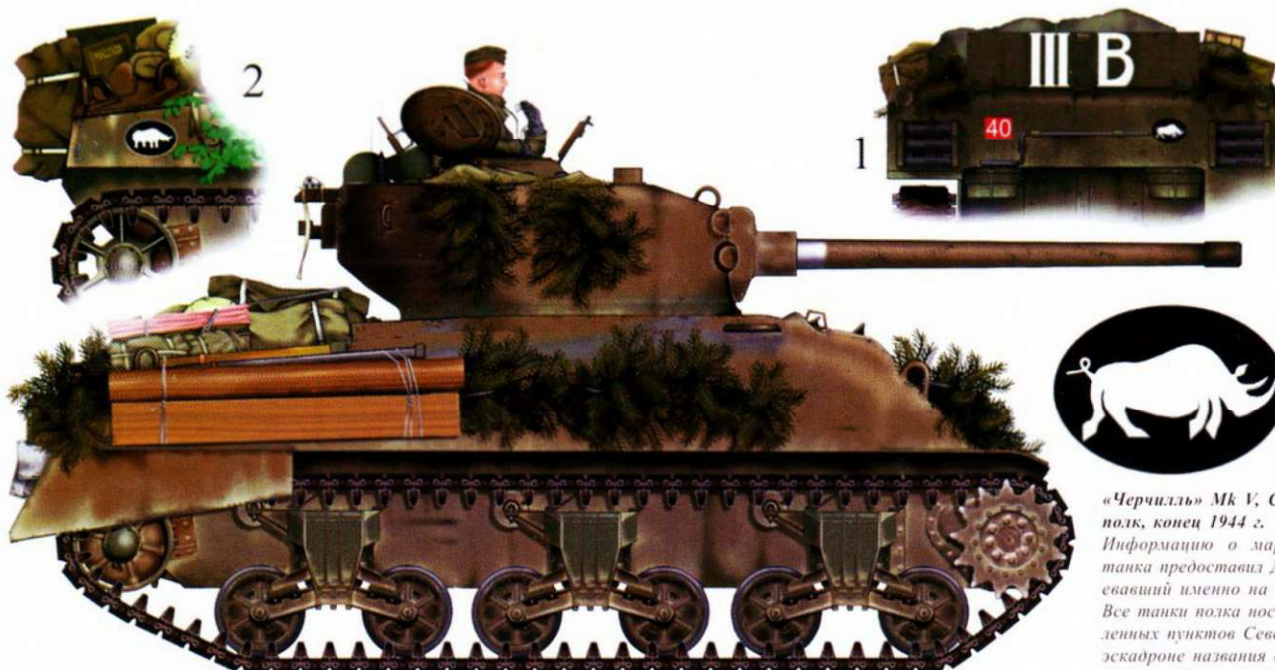
ТАНКОДРОМ №11

Британские танки
в боях за Италию



Транспортировка германских тяжелых
танков по железной дороге





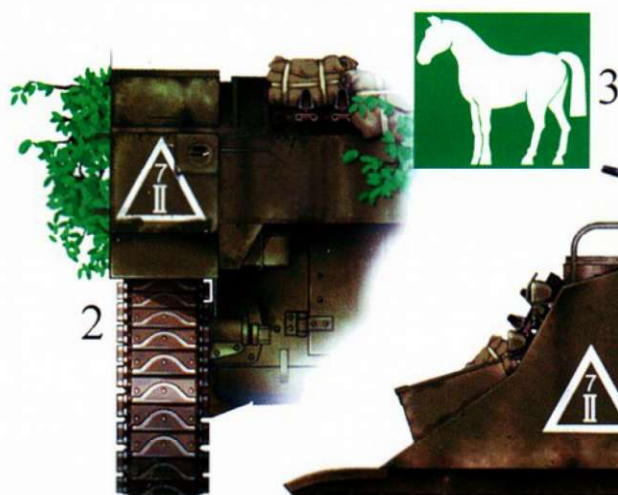
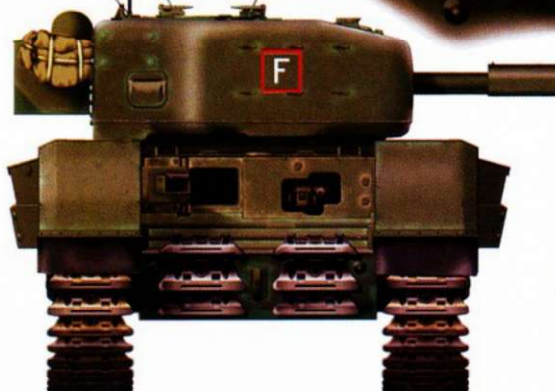
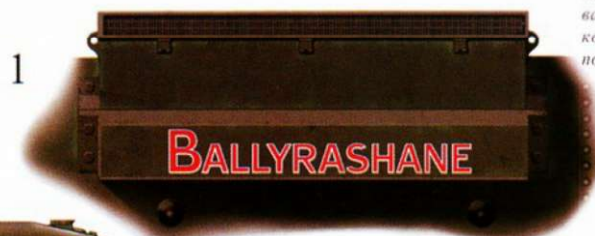
«Шерман ПА», 2-й драгунский полк, ноябрь 1944 г.

С расформированием в октябре 1944 г. 1-й бронетанковой дивизии, 2-я бронетанковая бригада стала отдельным соединением, однако в походах сохранилась старая система маркировки техники, которая использовалась со времен боев в Северной Африке. На этом вооруженном 76-мм пушкой «Шермане» изображена эмблема 1-й дивизии - знаменитый носорог (1). По крайней мере, на одном «Шермане» 2-й бронетанковой бригады носорог был нарисован в трех местах, на бортах и на корме корпуса (2). III B - номер танка в эскадроне и эскадрон.



«Черчилль» Mk V, Северо-ирландский полк, конец 1944 г.

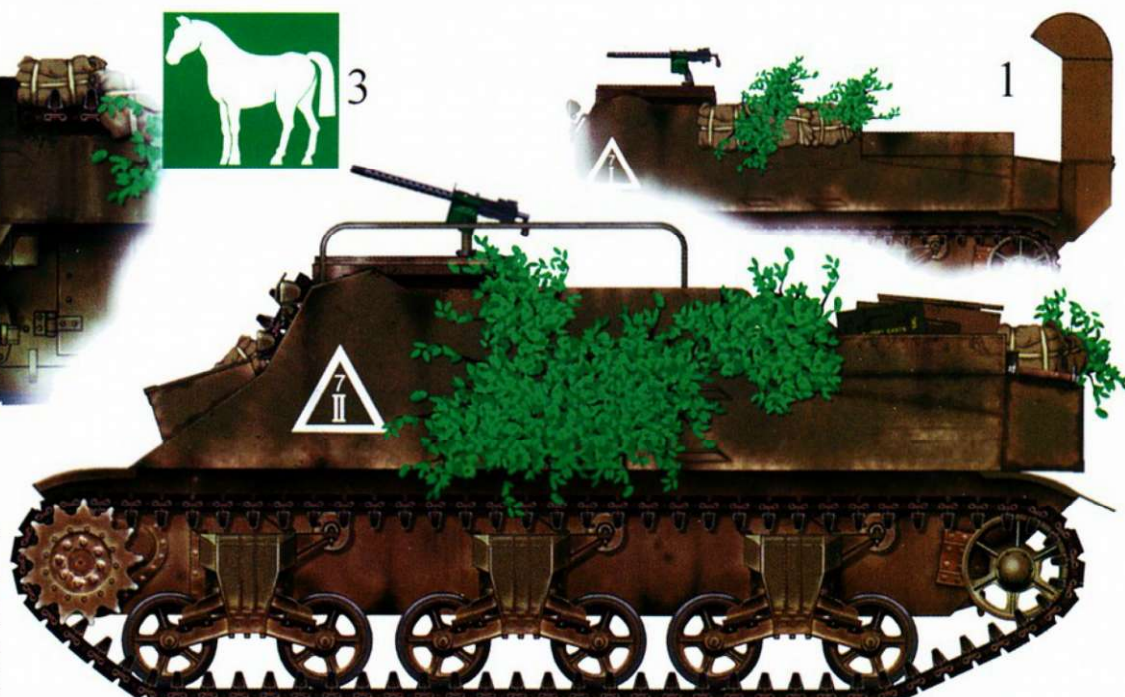
Информацию о маркировке данного танка предоставил Джерр Честер, воевавший именно на этом «Черчилле». Все танки полка носили названия населенных пунктов Северной Ирландии. В эскадроне названия обязательно начинались с буквы эскадрона, в эскадроне «В», например, - с буквы «В» (1). Лобовая часть корпуса украшена полным комплектом маркировки (3), включая полноцветную эмблему полка (2).



«Прист Кеугуру», 4-й гусарский полк, апрель 1945 г.

Рисунок выполнен по фотографии, сделанной в период, когда 4-й гусарский полк получил некоторое количество гусеничных бронетранспортеров «Кеугуру», сделанных на базе самоходок «Прист» и 52 «Кеугуру» на базе «Шерманов».

Конверсия танков и самоходок в бронетранспортеры выполнялась силами бригадных ремонтных мастерских. Оборудование для форсирования водных преград на «Шермане Кеугуру» необычно, но его наличие подтверждается фотографически (1), таких бронетранспортеров минимум существовало два. Маркировка эскадрона (2) выполнена белой краской. Некоторые машины несли изображение эмблемы полка (3).



Британские танки в боях за Италию

25-я танковая бригада

Бригада прибыла в Италию в августе 1944 г. В мае она вместе с 1-й канадской дивизией отчаянно сражалась на линии Гитлера. В тот период в состав бригады входили полк Северо-Ирландских горцев, 51-й Королевский танковый полк и 142-й суффолкский полк. С августа по октябрь 1944 г. бригада вновь взаимодействовала с канадцами на Готской линии. В этот период в бригаде появилась своя эмблема в виде головы черта белого цвета.

В декабре из бригады забрали северо-ирландских горцев, передав их в 21-ю танковую бригаду, а 142-й полк был расформирован. На базе оставшегося полка - 51-го танкового - была сформирована новая 25-я бронетанковая саперная бригада.

Ниже приведены части уровнем ниже бригады, которые действовали в Италии как отдельные, подчиняясь напрямую штабам армий или корпусов.

1-й Хаусхолдский кавалерийский полк

Полк был сформирован на базе Хаусхолдского кавалерийского смешанного полка, который вел свою родословную от двух старейших британских полков - гвардейского и Королевского конного гвардейского. Эскадрон «А» 1-го Хаусхолдского кавалерийского полка высадился на Сицилии в составе 4-й бронетанковой бригады. Остальные подразделения полка прибыли на Сицилию в ноябре вместе с частями XIII корпуса. В октябре 1944 г. полк вернули в Британию.

1-й Королевский драгунский гвардейский полк

24 сентября 1943 г. четыре эскадрона полка высадился в Салерно, полк тогда входил в состав X корпуса и в оперативном отношении подчинялся штабу 23-й бронетанковой бригады. Полк сражался при Вол-



75-мм самоходные артиллерийские установки на базе полугусеничных бронетранспортеров М3 из Королевского гвардейского драгунского полка, 7 мая 1944 г.

турно, Монте-Каминьо, форсировал Гариджильяно, принимал участие во взятии Перуджии, Арещо и Флоренции, действовал на Готской линии. Полк покинул Италию в декабре 1944 г. Известно, что на вооружении полка состояли бронеавтомобили «Динго» и «Стэгхунд», также вооруженные 75-мм пушками хафтраки М3.

Королевский шотландский полк (2-й драгунский)

Шотландцы входили в состав 4-й бронетанковой бригады до конца 1942 г. Полк прибыл в Италию 9 сентября 1943 г. как часть штурмовых сил, призванных отбить у неприятеля Салерно. Шотландцы первыми вступили в освобожденный от противника Неаполь. Затем полк сражался на реке Волтурно, после чего его снова включили в состав 4-й бронетанковой бригады, вместе с которой он вернулся в Англию. На вооружении полка состояли танки «Шерман III». 14 января 1944 г. полк сдал всю уцелевшую матчасть в 50-й Королевский танковый полк 23-й бронетанковой бригады.

12-й Королевский уланский полк (принца Уэльского)

Бронеавтомобили этого полка впервые вступили в бой на итальянской земле в апреле 1944 г. восточнее Кассино у местечка Кастель ди Сангро. Весной 1945 г. полк действовал вместе с частями 2-й новозеландской дивизии, а эскадрон «В» уланского полка первым вошел в Венецию. Известно, что на вооружении полка состояли бронеавтомобили «Грейхаунд», полученные предположительно во второй половине 1944 г. Также уланы использовали в своей работе полугусеничные бронетранспортеры М3, вооруженные 75-мм орудиями.



Район Кассино: танк «Шерман III» и бронеавтомобиль «Хамбер» выдвигаются к передовой под прикрытием дымовой завесы. Танк принадлежит эскадрону «А», май 1944 г.



Танки «Шерман» сосредоточились перед атакой линии Густава в районе Кассино. Согласно документам 6-й бронетанковой дивизии, в кадр попали танки 26-й бронетанковой бригады. Квадрат на башне - желтого цвета, эмблема 2-го полка пограничной стражи. На переднем плане - «Шерман III», его орудие, маска пушки и передняя часть башни окрашены в темный цвет. 15 мая 1944 г.

БРЭМ на базе танка «Грант», в башне установлен макет пушки, чтобы враги не догадались. БРЭМ тягает поврежденный в атаке линии Густава «Шерман III». В большинстве британских бронетанковых бригад, работавших в тот период на Апеннингах, имелось хоть немного как БРЭМ на базе «Грантов», так и «Шерманов III». Снимок датирован 16 мая 1944 г.



Танки «Шерман» выдвигаются на рубеж атаки линии Густава, район Кассино. Судя по камуфляжу, машины принадлежат к 6-й бронетанковой дивизии. Обратите внимание на большую цифру «3», изображенную на корпусе танка. 15 мая 1944 г.



Погрузка боеприпасов в танк «Черчилль IV» из 51-го Королевского танкового полка 25-й танковой бригады, поддерживавшей огнем, броней и гусеницами пехоту 1-й канадской дивизии. В составе 51-го полка в Италии появились первые «Черчилли». Снимок 17 мая 1944 г.



Экипаж танка «Черчилль» штабного эскадрона 51-го Королевского танкового полка 25-й танковой бригады. Танкисты кушают в перерыве между боями, 17 мая 1944 г.



105-мм самоходная гаубица «Прист» из 11-й или 12-й роты Королевской конной артиллерии 6-й бронетанковой дивизии, 17 мая 1944 г.



Командир 1-й дивизии генерал-майор Пенни воздает почести разведывательному полку, осененный стягом Королевского разведывательного корпуса. На переднем плане - «Хамбер» - бронекор с собственным именем «OMNIPOTENT III», написанном в задней части башни, 23 июня 1944 г.

Танки «Черчилль IV» из эскадрона А 51-го Королевского танкового полка мчатся на помощь пехоте 1-й канадской дивизии. На кожухе, которым закрыто дуло (чтобы не дуло) пушки головного танка изображен череп с костями.





Полная драматизма фотография, передающая накал ожесточенных боев на итальянском театре военных действий, где союзникам приходилось бороться не только с сильнейшей группировкой немецко-фашистских войск, но и с суровой природой Италии - горным бездорожьем, ужасающей жарой, девственными лесами. Позиции в районе Монте-Кассино оккупировали танк «Шерман» и 17-фунтовая противотанковая пушка, 17 мая 1944 г.

Танк «Шерман ОР», вероятно - «Шерман I», приданный полку 105-мм самоходных гаубиц «Прист», Италия, 27 мая 1944 г. Перед люком механика-водителя на броне изображена эмблема британской 8-й армии.



Экипаж 105-мм самоходной гаубицы «Прист» перекусывает. Самоходка относится к 24-му полковому полку Королевской артиллерии. Машина названа «ANZIO». Эмблема в виде двух уток изображалась на технике 22-й батареи. Снимок датирован 28 мая 1944 г.

«Шерман» - бульдозер за работой. Британские саперы предпочитали использовать «Шерманы III», оснащенные дизельными двигателями. Англичане считали звездообразные двигатели не подходящей силовой установкой для танков-бульдозеров. Танки-бульдозеры также оснащали гусеницами со стальными траками. На фото - танк, оснащенный бульдозерным ножом М1, 24 июня 1941 г.





Самоходный миномет из 1-го батальона Королевского Ирландского фузилерного полка принцессы Виктории. На обочине - разбитый немецкий реактивный миномет. В изучаемый период ирландские фузилеры принцессы Виктории входили в 38-ю пехотную бригаду 78-й пехотной дивизии. Фотография выполнена 28 мая 1944 г.



Замена 75-м орудия на поврежденном танке из 28-й бронетанковой бригады, Перуджа, 30 июня 1944 г. Оригинальная подпись под снимком была следующей: «В борту корпуса видна пробоина от 88-мм снаряда». Снимок 30 июня 1944 г.

«Шерман III» поддерживает огнем атаку фузилеров 2-го Ланкаширского полка севернее Бадии. Маркировки на танке не видно, однако на нем написано собственное имя, которое впрочем, не читаемо. Стиль камуфляжа говорит за то, что танк принадлежит одному из полков 9-й бронетанковой бригады. Антенны в передней части корпуса ставились на командирских танках. Снимок 28 июня 1944 г.





Пехота и броневладелец Даймлер из 78-й дивизии, эмблема дивизии нанесена на подкрылке броневлавателя, 30 июня 1944 г.



Итальянские партизаны на броне безбашенного разведывательного танка «Стюарт» одного из подразделений британской 8-й армии на улице Ареццо. Эмблема 8-й армии изображена на левом подкрылке танка. Снимок 16 июля 1944 г.



«Шерман III» из 6-й бронетанковой дивизии в Кастильоне. Танк укутан маскировочной сетью, такие сети были очень популярны у британских танкистов в Италии. Необычна накладная броня перед люком механика-водителя. Снимок 4 июля 1944 г.



Экипаж броневлавателя «Стагхаунд» из 1-го Королевского драгунского гвардейского полка отдыхает в тени зонтика. Атмосферу системы усиливает собственное имя машины - «FRASCATI», название популярного курорта в окрестностях Рима, 13 июля 1944 г.



«Шерман III» из эскадрона В 3-го Собственного Королевского гусарского полка 9-й бронетанковой бригады, Италия, 7 июля 1944 г. Танк сохранил камуфляжную окраску, нанесенную на танки бригады в 1943 г. в Сирии. На борту корпуса красной краской было написано название танка, надпись почти стерлась.



Еще один разведывательный танк «Стюарт». Машина лишена какой бы то ни было символики, но по кокарде на берете танкиста опытный аналитик установил принадлежность данной боевой единицы - 2-й полк пограничной стражи. На заднем плане - «Шерман», 16 июля 1944 г.



«Шерман» из 5-го уланского полка 26-й бронетанковой бригады 6-й бронетанковой бригады, Ареццо, Италия, 16 июля 1944 г.



Пехота осматривает подбитые под Ареццо «Юниверсал Карриер» из 1-го Лондонского пехотного полка, 19 июля 1944 г.



Новенький танк «Черчилль IV» своим ходом съезжает с транспортера, Ареццо. К сожалению, маркировка танка не видна, тем не менее, машина, скорее всего, принадлежит 6-й бронетанковой дивизии, 19 июля 1944 г.

14-й/20-й Королевский гусарский полк

В январе 1945 г. после многолетней охранной службы в Ираке и Персии гусары были переброшены в Италию. Официально полк вошел в состав XIII корпуса, большую часть итальянской кампании гусары провели в составе 9-й бронетанковой бригады. Перед весенним наступлением 1945 г. эскадрон «А» перевооружили с танков «Шерман» на бронетранспортеры «Кенгуру». По состоянию на 7 апреля 1945 г. на вооружении полка состояло 40 «Кенгуру», 18 «Шерманов V», шесть «Шерманов VC», четыре «Шермана IV» и 11 «Стюартов». В ходе наступления на Болонью гусары штурмом взяли городок Медичина, за что полк получил Боевое Отличие. После завершения боев на канале Джиаппа полк отвели с фронта на отдых.

27-й уланский полк

Полк был сформирован в 1942 г. из кадров 12-го Королевского уланского полка. В Италии он действовал как отдельный разведывательный полк. С 9 октября по 27 октября 1944 г. полк входил в состав сил Кумберленд, эскадрон «А» полка некоторое время в составе 2-й новозеландской дивизии наступал на Триест. С 28 октября по 12 ноября полк составлял ядро сил Портерфорс, боевая группа получила свое название не в честь пива, но по фамилии командира улан подполковника Хосбург-Портера. В декабре полк видели под Равенной, затем он действовал в районе озера Коммаччио. 8 мая 1945 г. полк пересек австрийскую границу. После окончания войны прославленный полк расформировали.

Полк Скорпион «Т»

Полк был сформирован в Северной Африке из кадров 41-го Королевского танкового полка и получил на вооружение танки «Грант Скорпион». Один эскадрон полк действовал на Сицилии, после чего в конце октября 1943 г. его 12 «Скорпионов» перебрали в Таранто. В середине 1944 г. полк использовался как штурмовой.



Танк «Шерман» на улице Импрунетту по пути к Флоренции. Для маскировки танка его экипаж использовал ветки кустарника. В Италии союзные танкисты маскировали свою технику много чаще, чем в Западной Европе. Маскировка танков ветками олив сбивала прицелы германским противотанкистам, но в то же время ограничивала обзор из танков. Снимок датирован 3 августа 1944 г.



Замаскированные танки «Черчилль» из Северо-ирландского конного полка 25-й танковой бригады. Танк на переднем плане вооружен 75-мм пушкой от «Шермана». Такие танки именовались NA-75, NA - North Africa, конверсия выполнялась в Северной Африке. Снимок датирован 19 июля 1944 г.



«Черчилль IV» из Северо-ирландского конного полка. Башня танка опутана маскировочной сетью, район Флоренции, 23 июля 1944 г.



В апреле 1943 г. британские танки получили «разрушающий» камуфляж, который на некоторых машинах сохранился даже в 1944 г., причем ближе к концу 1944 г. танки в подобном камуфляже встречались все реже и реже. Этот «Шерман» его экипаж нарек просто - «RAT». Название написано белой или очень яркой желтой краской, буквы оттенены черным цветом. По литере «X» на борту корпуса и берету цвета хаки механика-водителя можно установить, что танк принадлежит подразделению Королевской артиллерии.



Истребитель танков М10 из 72-го противотанкового полка 6-й бронетанковой дивизии, 12 августа 1944 г.

Безбашенный разведывательный «Стюарт» вытаскивает забуксовавший бульдозер. Танки «Стюарт» со снятыми башнями стали использовать в качестве разведывательных еще в период боев в Западной пустыне, официально данная модификация была оформлена в конце 1943 г. Безбашенные «Стюарты» вооружались 12,7-мм пулеметами. Снимок датирован 12 августа 1944 г.



Истребители танков М10 на виа Андреа дель Сарто во Флоренции, 13 августа 1944 г. Машины лишены маркировки, что обычно для итальянской бронетехники в Италии на завершающем этапе войны. Обе машины, предположительно, окрашены в исходный американский грязно-оливковый цвет.





Истребитель танков M10 из взвода А III-й батареи 72-го противотанкового полка 6-й бронетанковой дивизии, долина Амо в районе Флоренции. По углам передней части корпуса наварены трубы, предназначенные для крепления маскировочной сети. 11 - 14 августа 1944 г.

Истребитель танков M10 из 93-го противотанкового полка Королевской артиллерии и пехота 5-го полка им. Шервудского леса. 27 - 28 августа 1944 г.



Замаскированные ветками танки «Черчилль IV» из 51-го Королевского танкового полка, район Изола дель Пиано. Здесь «Черчилли» поддерживали действия пехоты 138-й бригады, штурмовавшей Готскую линию. Головной танк, скорее всего, все таки - старый «Черчилль I», вооруженный 3-дюймовой гаубицей. 27 - 28 августа 1944 г.



Танки «Черчилль» из 51-го Королевского танкового полка в долине реки Фоглия. Здесь «Черчилли» поддерживали боевую работу пехоты из 139-й бригады. Ближайший танк поименован «ACHILLES», 30 августа 1944 г.



«Черчилль IV», предположительно из 51-го Королевского танкового полка, Готская линия, 31 августа 1944 г.



«Шерман III» и «Черчилль IV» с пехотой на броне, Готская линия, 2 сентября 1944 г. На башне «Шермана» изображен символ эскадрона «В», номер «Черчилля» - «T172303В».



«Шерман I» и два «Шермана Гибрида I» поддерживают действия пехоты 5-го Лейкестерширского полка 46-й пехотной дивизии, окрестности Гольдаццо, Готская линия, 30 августа 1944 г. На всех трех танках эмблемы эскадрона, буква «А», нарисованы желтой краской. На переднем плане - танк с собственным именем «Admiral». Средний танк назван «ANARCHIST», надпись выполнена краской желтого цвета на борту корпуса за листом накладной брони.



Мостоукладчик на базе танка «Черчилль» Mk II, Готская линия, 3 сентября 1944 г. Такие танки обеспечивали линейным машинам форсирование противотанковых рвов, оврагов, иных искусственных и естественных препятствий.



Самоходная гаубица «Прист», Готская линия, 3 сентября 1944 г. Это машина раннего выпуска с симметричными подкрылками и тележками опорных катков без облегчающих отверстий. На заднем плане - грузовик Бедфорд и истребитель танков M10.



«Черчилль NA-75» из 25-й танковой бригады на узенькой улочке городка Монтефиоре, 11 сентября 1944 г.



Два «Шермана» из 6-го Королевского танкового полка в бою у Сан-Марино. Танк на переднем плане назван экипажем «FALKIRK», название написано на борту корпуса над листом накладной брони. На борту также нанесена символика эскадрона «А», 19 сентября 1944 г.

Разведывательный танк «Стюарт» из 2-го полка пограничной стражи 26-й бронетанковой бригады 6-й бронетанковой дивизии следует за танком «Шерман ОР», 12 сентября 1944 г.





105-мм самоходная гаубица «Прист» из 6-й бронетанковой дивизии на перевале Мураглионе, что между Сан-Годенцо и Сан-Бенедетто, 27 сентября 1944 г.

Личный командирский танк генерала Монтгомери - старенький «Грант», не то чтобы Монти отличался скромностью - просто «Грант» имел внушительный внутренний объем. На этом «Гранте» Монтгомери развезжал со времен Эль-Аламейна. Изначально танк был полностью покрашен в цвет Light Stone 61 - в средне-песочный цвет, поверх которого нанесены камуфляжные пятна темного оливково-зеленого цвета. Известны цветные фотографии данного танка. В Италии танк, скорее всего, не перекрашивали. Данный снимок датирован 27 сентября 1944 г. Обратите внимание на сильно изношенные траки T48.



Три бронеавтомобиля Хамбер из штаба 8-й армии. Все машины окрашены в двухцветный камуфляж, 27 сентября 1944 г.

Танки «Шерман», в большинстве - «Шерман III», из 26-й бронетанковой бригады 6-й бронетанковой дивизии на шоссе севернее Сан-Бенедетто перед решающим наступлением на Форли. Накладная броня присутствует не на всех танках, 27 сентября 1944 г.





17-фунтовая самоходная гаубица M10 - «Ахиллес», название «Ахиллес» машина получила уже после окончания войны. Самоходка из 93-го противотанкового полка форсирует реку Савио по мостуукладчику «Черчилль», 24 октября 1944 г.



Основательно замаскированная ветками 17-фунтовая самоходная гаубица над рекой Савио, 24 октября 1944 г. Хорошо виден корпус танка-мостуукладчика «Черчилль».



105-мм самоходная гаубица «Прист» из 98-го полевого полка Королевской артиллерии на огневой позиции, 25 октября 1944 г.



«Черчилль» Mk IV и пехота после форсирования реки Савио, 24 октября 1944 г.



Бронесапёрные машины «Черчилль» с фашинам на дороге к Форли, 9 ноября 1944 г.



Мостовкладчики на базе «Черчиллей» по дороге к Форли, 9 ноября 1944 г. Обратите внимание на белые полосы, нанесенные на пандусы моста.



«Шерман ПА» из 2-й бронетанковой бригады форсирует реку Рабб в районе Сан-Мартино. На корме танка изображена знаменитая эмблема легендарной 1-й бронетанковой бригады - носорог красного цвета. Для нумерации танков во 2-й бригаде использовалась система на базе римских цифр и букв латинского алфавита. Фотография датирована 9 ноября 1944 г.

Бронетанковые части Королевской артиллерии

Вклад в общее дело батарей и полков Королевской артиллерии сложно переоценить. Так воздадим же толику должного королевским артиллеристам.

11-й Королевская конная артиллерийская рота

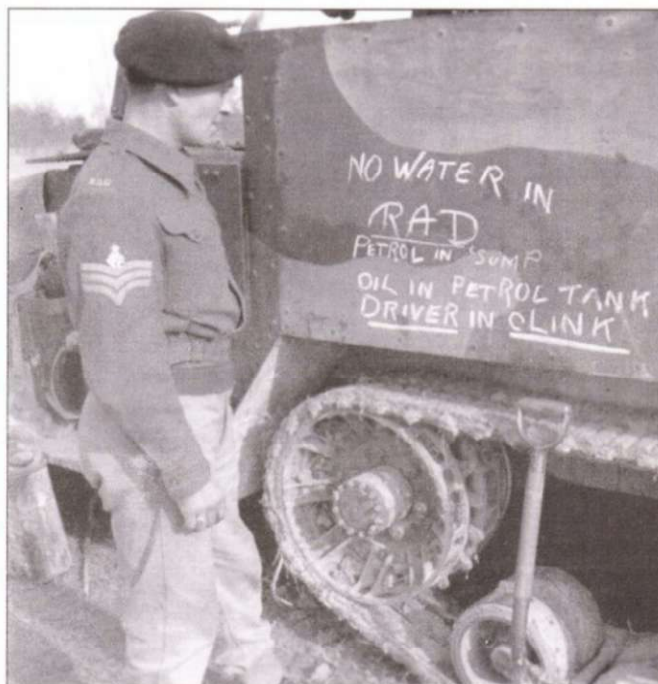
Батареи А, В и С конной роты действовали в составе полков 8-й армии. На вооружении батарей состояли самоходные гаубицы «Прист» калибра 105 мм. В период боев на Сицилии батарея В напрямую подчинялась штабу XXX корпуса, а в сентябре 1944 г. она действовала в составе 1-й бронетанковой дивизии.

12-я Королевская конная артиллерийская рота

Рота была сформирована на основе бронеконструктивных 6-й бронетанковой дивизии. В роту входили батареи С, D и F, в августе 1944 г. роту вооружили самоходками «Прист».

24-й полевой полк Королевской артиллерии

Полк в составе 22-й, 50-й и 56-й батарей действовал на Сицилии в составе 8-й армии, а под Салерно - в составе X корпуса. В июне 1944 г. полк придал 1-й пехотной дивизии, которая десантировалась в районе Анцио. На вооружении полка тогда состояли самоходки «Прист».



Оригинальная подпись к данной фотографии гласит: «Забавная надпись на борту полугусеничного бронетранспортера М3, вооруженного 75-мм пушкой из Королевского драгунского гвардейского полка, действовавшего в составе боевой группы Портер на Адриатическом побережье в районе Равенны, 1 декабря 1944 г.».

98-й полевой полк Королевской артиллерии (Сассекский и Суррейский йоменский, королевы Мэри)

Полк состоял из 391-й, 392-й и 471-й батарей, имел на вооружении самоходки «Прист». Полк состоял из 391-й, 392-й и 471-й батарей, имел на вооружении самоходки «Прист». На Сицилии полк действовал в составе XIII корпуса, в Италии, включая бои при Кассино, в составе 8-й армии.

121-й полевой полк Королевской артиллерии

Входившие в состав полка 275-я и 276-я батареи были вооружены самоходками «Бишоп». В Италии полк с сентября 1943 г. по январь 1944 г. действовал в составе 8-й армии. В январе 1944 г. полк сняли с фронта для переформирования в полк средней артиллерии. 25-фунтовая самоходная гаубица «Секстон» из 1-й конной роты Королевской артиллерии, район Равенны, 1 декабря 1944 г. «Шахматные» флажки были изображены на всей технике 1-й конной артиллерийской роты.



Загруженная фашинами БРЭМ на базе танка «Черчилль», 19 декабря 1945 г. Предположительно машина принадлежит штурмовому саперному полку.



Вооруженные 75-мм орудиями полугусеничные бронетранспортеры М3 из Королевского драгунского гвардейского полка, который входил в состав боевой группы «Портер» и действовал на побережье Адриатики в районе Равенны, 1 декабря 1944 г. На корпусах машин изображены знаки быстрого опознавания: красно-бело-красные вертикальные полосы. Эти знаки покрашены поверх прямоугольников оливкового цвета, которые, в свою очередь, нанесены поверх пятиконечных звезд белого цвета. Драгунские гвардейцы использовали такие самоходки вплоть до 1945 г.

75-мм самоходные артиллерийские установки на базе полугусеничных бронетранспортеров М3 из 27-го уланского полка, район северо-западнее Меццано, 18 февраля 1945 г. Машины сохранили оригинальную грязно-оливковую однотонную окраску армии США. Видны также американские регистрационные номера. Обратите внимание на разный рисунок протектора шин передних колес. Снимок датирован 18 февраля 1945 г.





Из той же серии. Хорошо виден опознавательный знак в виде пятиконечной звезды, вписанной в окружность. На британской технике в Италии подобные опознавательные знаки встречались крайне редко. Собственное имя машины «ACORN INN» выполнено краской белого цвета и отгнана красным. Перед дверью изображена эмблема эскадрона отдельного бронеполка. Фото датировано 18 февраля 1945 г.

«Черчилль» NA-75 Северо-ирландского конного полка на огневой позиции, Альфонсини-Меццано, 21 марта 1945 г.



Танк «Черчилль VII» из эскадрона С Северо-ирландского конного полка с итальянской пехотой из 3-го батальона 21-й «итальянской» пехотной дивизии на броне, район севернее Кастель Борзетти, 2 марта 1945 г. В этот период конные северо-ирландцы являлись частью 21-й танковой бригады. В полку тогда имелось всего три танка типа «Черчилль».





«Черчилль» AVRE из эскадрона С бронесапёрного полка 25-й бронесапёрной бригады, март 1945 г.

142-й полевой полк Королевской артиллерии (Королевский Девонский йоменский)

Еще один полк, вооруженный самоходками «Бишоп». В полк входили 383-й, 384-я и 5-6-я батареи. На Сицилии полк действовал в ставе XXX корпуса, под Салерно его придали 46-й пехотной дивизии, при Волтюрно и Кассино полк сражался в составе 8-й армии.

57-й противотанковый полк Королевской артиллерии (Восточно Суррейский)

Вооруженный истребителями танков M10 полк состоял из 192-й, 225-й, 226-й и 227-й батарей. С мая 1944 г. полк подчинялся штабу 8-й армии, принимал участие в боях при Салерно и Кассино.

67-й противотанковый полк Королевской артиллерии

Полк в составе 265-й, 266-й, 267-й и 268-й батарей был придан 56-й пехотной дивизии. В конце 1944 г. полк получил некоторое

количество истребителей танков M10 и «Ахиллес».

72-й противотанковый полк Королевской артиллерии

Полк являлся противотанковым элементом 6-й бронетанковой дивизии с марта 1944 г. по май 1945 г. В состав полка входили 111-я, 112-я, 113-я и 327-я батареи, частично вооруженные истребителями танков M10.

93-й противотанковый полк Королевской артиллерии (Аргильский и Сазерлендский горный)

В составе V корпуса с сентября 1943 г. по май 1945 г. полк прошел славный боевой путь, будучи вооруженным истребителями танков M10 и «Ахиллес».

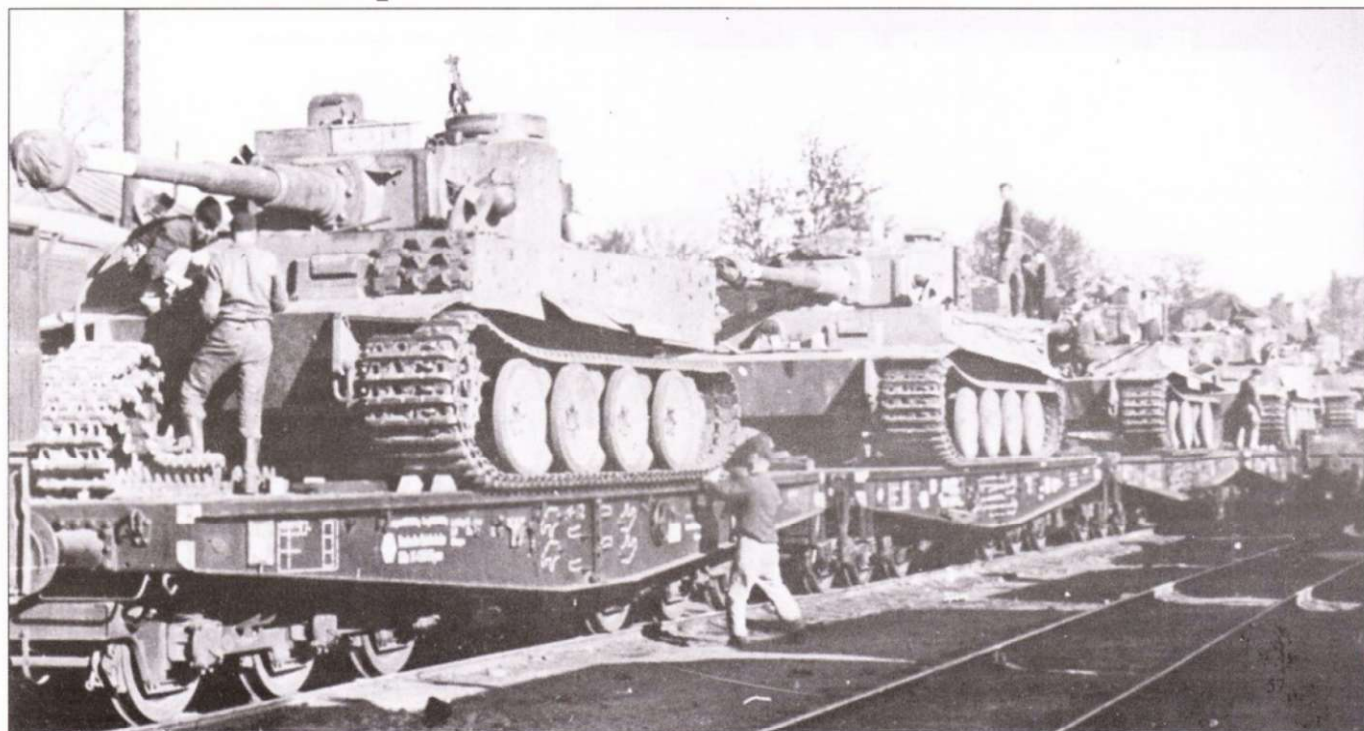


Солдаты из роты А 1-го батальона еврейской бригады на броне танка «Черчилль». Танк принадлежит предположительно Северо-ирландскому конному полку, сектор Альфонсини-Меццано, 14 марта 1945 г.



Танки «Черчилль» Северо-ирландского конного полка на огневой позиции - их иногда использовали в качестве обычной артиллерии, сектор Альфонсини-Меццано. Второй от камеры танк - «Черчилль» МК VII с башней раннего типа, но с командирской башенкой позднего выпуска. Обратите внимание на трубы, приваренные к башне танка NA-75, 21 марта 1945 г.

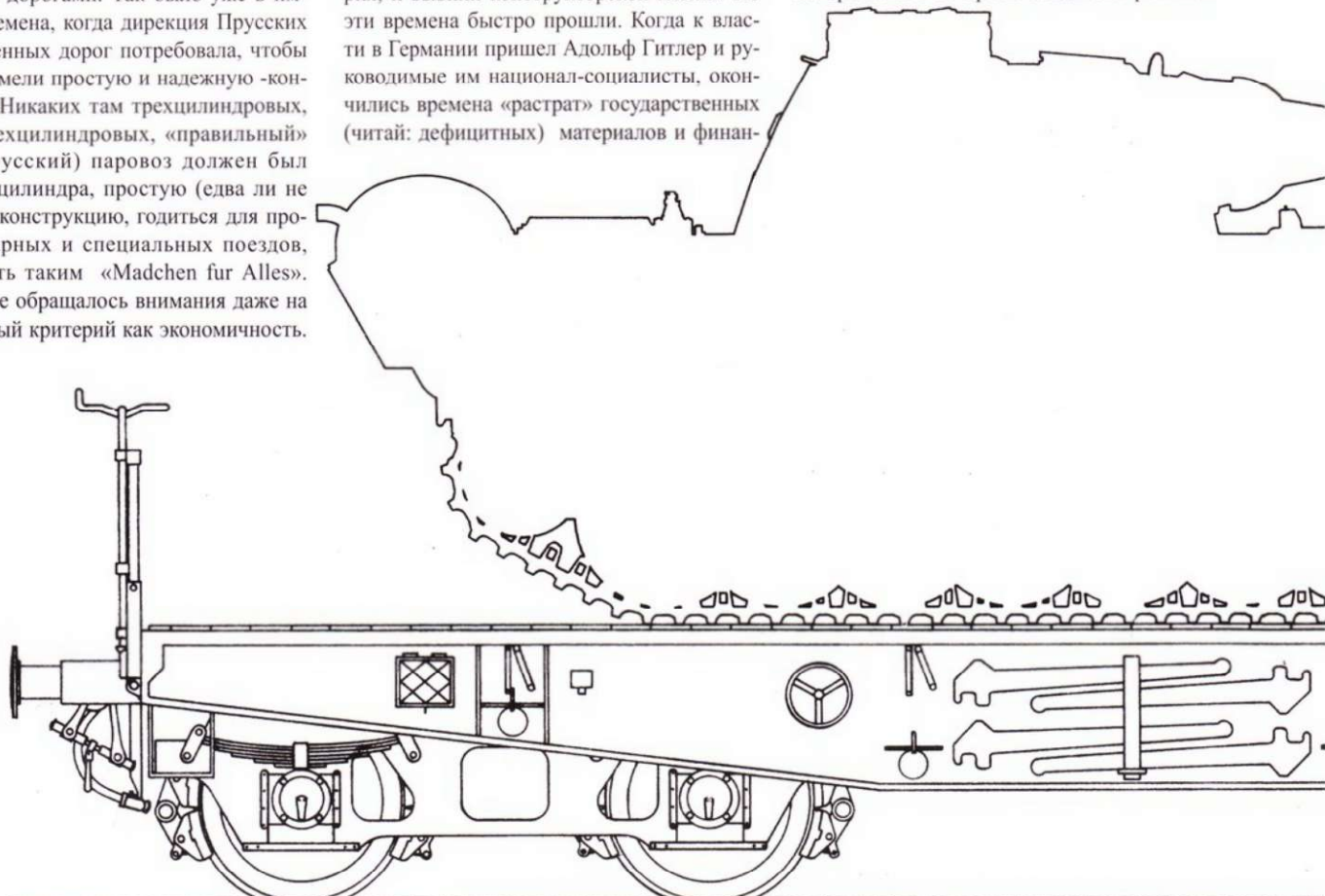
Транспортировка немецких тяжелых танков по железной дороге



Уже с тех времен, когда власть в Германии взял в свои руки «Железный канцлер» Отто фон Бисмарк, о Германии можно было сказать, что она является единственной страной в мире, в которой армия управляла железными дорогами. Так было уже в имперские времена, когда дирекция Пруссских государственных дорог потребовала, чтобы паровозы имели простую и надежную конструкцию! Никаких там трехцилиндровых, или четырехцилиндровых, «правильный» (читай: прусский) паровоз должен был иметь два цилиндра, простую (едва ли не топорную) конструкцию, годиться для проводки товарных и специальных поездов, словом быть таким «Madchen fur Alles». При этом не обращалось внимания даже на такой важный критерий как экономичность.

Только уже после окончания Первой мировой войны, в Веймарской республике начались отдельные работы в области трех- и четырехцилиндровых паровозов, которые до той поры рассматривались как фанатерия, и вывихи конструкторской мысли. Но эти времена быстро прошли. Когда к власти в Германии пришел Адольф Гитлер и руководимые им национал-социалисты, окончились времена «растрат» государственных (читай: дефицитных) материалов и финан-

совых средств. Национализированные железные дороги «Deutsche Reichsbahn Gesellschaft» снова должны были исполнять свое основное предназначение - то есть перевозить войска, всегда там, где определяла армия и в то время когда она решила.





«Тигр» из состава батальона тяжелых танков панцер-гренадерской дивизии «Grossdeutschland» на платформе SSym.

«Везде» не было проблемой - уже со времен Бисмарка проект каждой железнодорожной ветки должен был утверждаться в специальном отделе генерального штаба, который всегда имел право вносить в него свои поправки. Вставала только проблема «когда» и «как». Так как совершенная и подвергающаяся постоянной модернизации сеть железных дорог уже давно охватывала весь Рейх, выполнение обоих этих условий требовало только одного: соответствующего количества подвижного состава. До середины тридцатых годов XX века все было в порядке, имелось необходимое количество вагонов требуемой, и, кстати говоря, хоро-

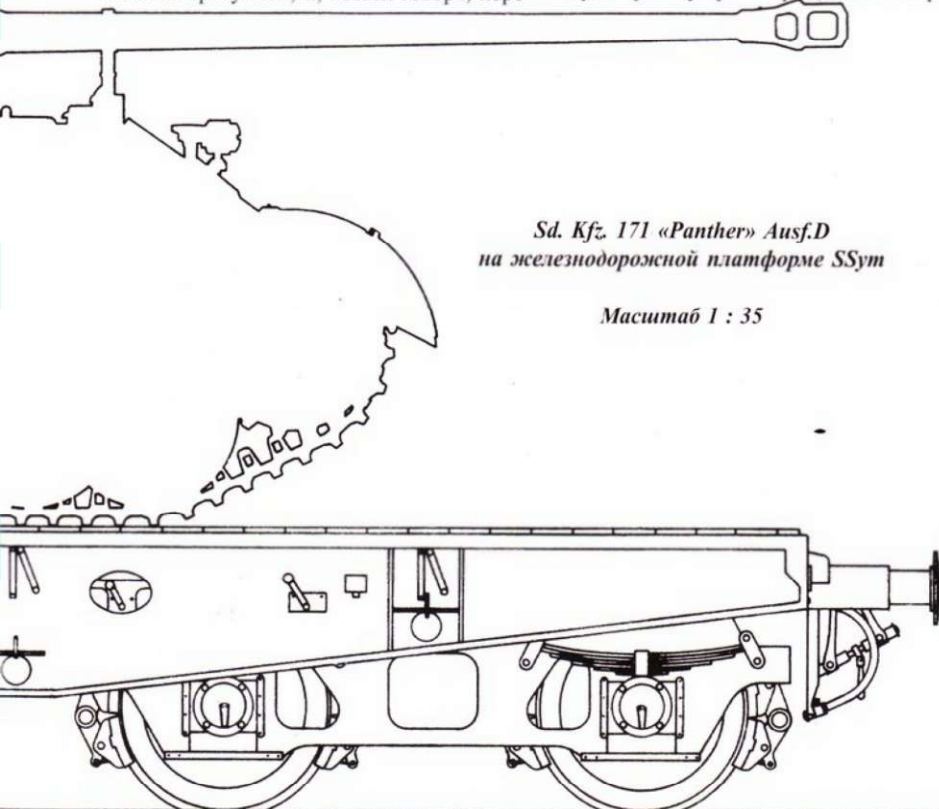
шо себя зарекомендовавшей конструкции. Это было важно, так как в случае войны, 80% боевых подразделений Вермахта должны были воспользоваться железными дорогами. К тому же к этому времени в Вермахте уже было значительное количество крупных моторизованных частей.

Кто-то воскликнет «... как же, у автора поехала крыша - перевозить моторизованные войска по железной дороге! Бессмыслица!». Но это не так. Возьмем, например танковую дивизию, сформированную по штатам 1939 года. Такая дивизия включала в себя танковую бригаду, пехотную бригаду, и бригаду артиллерии, то есть огромное

количество колесных, полугусеничных и гусеничных машин. Особенно гусеничных!

Немцы строили действительно прекрасные «Autobahny» (автобаны), по которым можно было молниеносно перебрасывать войска в любой пункт Рейха, но что осталось бы от такого автобана после перехода по нему ста пятидесяти танков танковой бригады? Об этом можно судить по тому, во что превратились дороги в некоторых среднеевропейских государствах, после того как по ним походили «всего лишь» крупнотоннажные грузовики. Однако не только забота о состоянии дорог была основным поводом для «перевода» транспортировки танковых подразделений на рельсы немецких железных дорог. Во-первых, это было связано с самими танками, а именно с поддержанием их в хорошем техническом состоянии. Танк - это не лимузин и не личный автомобиль, на котором в течение пятнадцати лет можно ездить на работу. В соответствии со своим предназначением, танк является необычайно сложным (несмотря на все попытки максимально его упростить) набором механизмов, работающих в очень напряженном режиме.

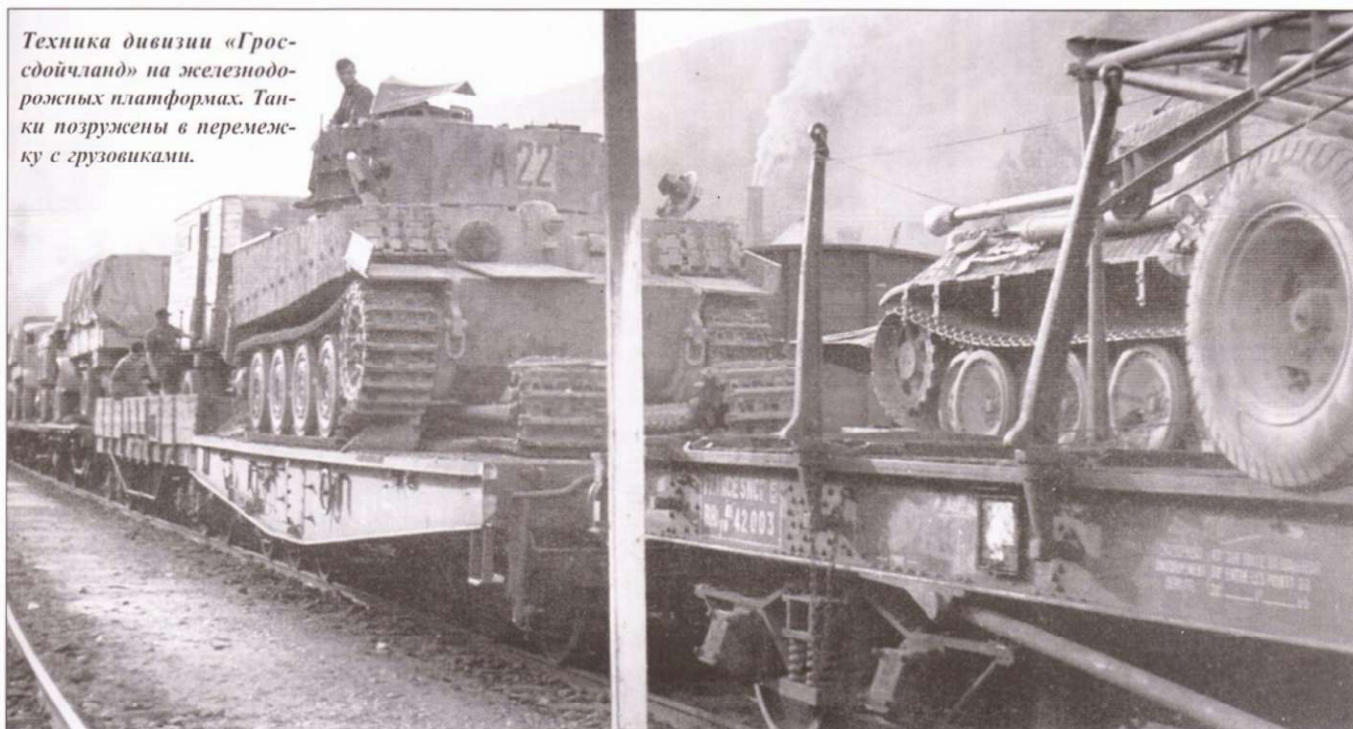
Танк периода Второй мировой войны имел очень небольшой ресурс механизмов. Прежде всего, у него было очень слабое сердце, то есть двигатель, который в боевых условиях работал при постоянном изменении оборотов и нагрузке - работая на холостых оборотах, в следующий момент он мог быть разогнан до максимально возможных. Танковые двигатели того периода были рассчитаны всего на примерно 300 - 500 часов работы, после чего нуждались в капитальном ремонте, или попросту шли на лом. После истечения этого периода чаще всего возникала необходимость в замене всего двигателя - а двигатель это не винт, который можно заменить на остановке, здесь



Sd. Kfz. 171 «Panther» Ausf.D
на железнодорожной платформе SSym

Масштаб 1 : 35

Техника дивизии «Гроссдойчланд» на железнодорожных платформах. Танки позружены в перемежку с грузовиками.



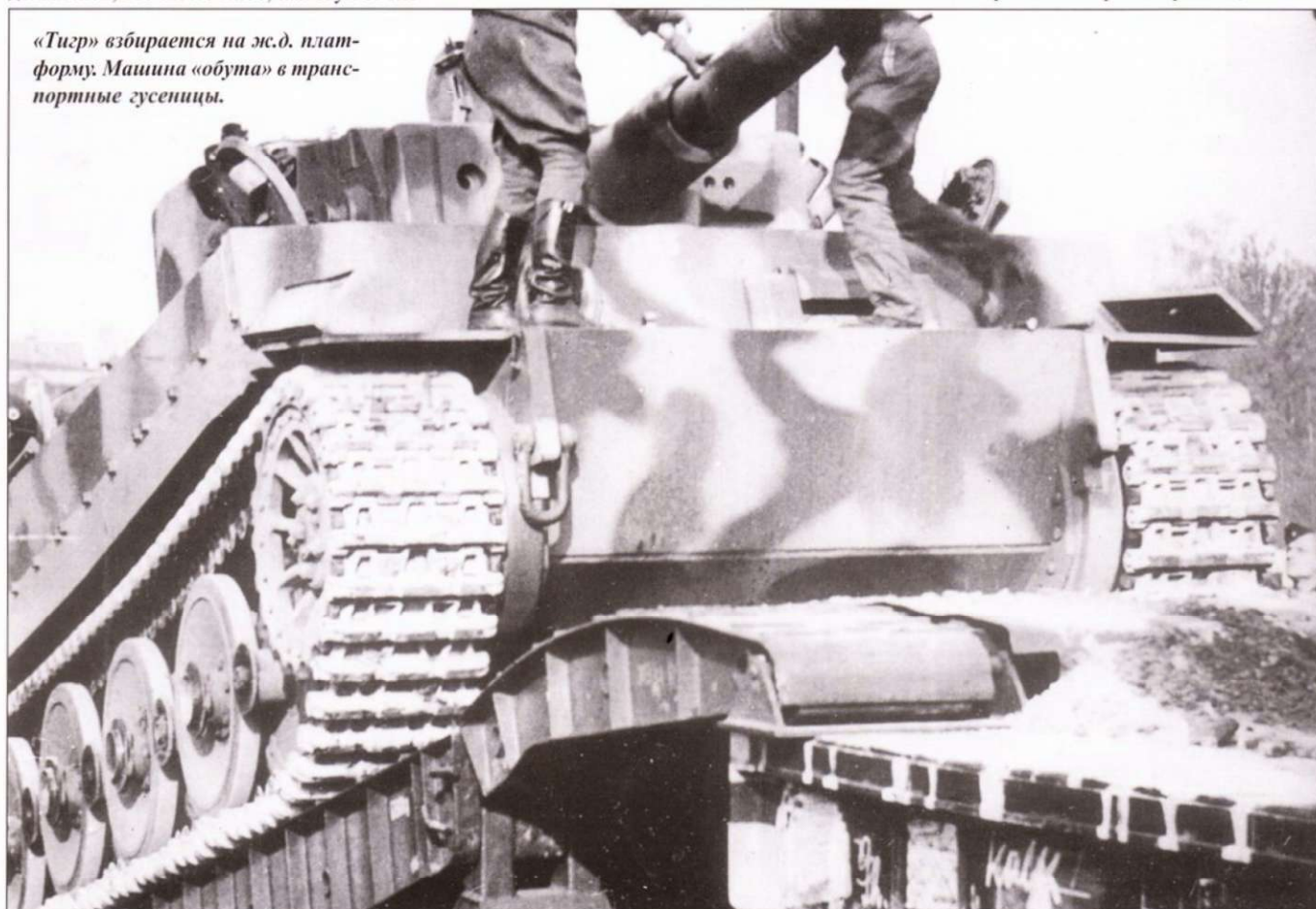
требуется и прецизионное оборудование, качественные материалы, специалисты, а прежде всего, деньги и еще раз деньги. В этой ситуации было бы бессмысленным расходовать бесценный моторесурс на длительные марши. Но двигатель это еще не все. Следующим необычайно важным элементом конструкции танка были его гусеницы. Такой характерный грохот и скрип гусениц известный по военным фильмам и неоднократно перекрывающийся рыком танковых двигателей, это ничто иное, как звук от пы-

линок кварца, из которых в основном состояла пыль фронтовых дорог, прилежно шлифующих поверхности танковых гусениц. И снова живучесть гусениц в очередной раз ограничивала ресурс танка.

Гусеницу (в зависимости от того была ли она сухого или мокрого трения) необходимо было заменять, через 500 или 1500 км пробега соответственно, а об осмотрах и консервации мы здесь вообще не упоминаем. Так, например, 18-тонный полугусеничный тягач FAMO «Bulle» ходил на ажур-

ных стальных гусеницах, с резиновыми накладками, мало того, шарниры этих гусениц были смазываемыми! Кто-то, вероятно, спросит, как смазывать гусеницу, которая все время движется? Нет ничего проще, ответил бы многоумный нордический конструктор, стоит только на каждом траке установить встроенную масленку; не правда ли очень просто? Проще уже некуда, не в Германии!!! В качестве замечания можно добавить, что основное обслуживание гусениц FAMO требовало кроме прочего, замены

«Тигр» взбирается на ж.д. платформу. Машина «обута» в транспортные гусеницы.



Образцовый состав: «Тигры» укрыты растительностью, погружены на шестиосные платформы, «обуты» в транспортные гусеницы, боевые лежат под танками.



сущего пустяка - 10000 роликов подшипников гусеницы. Здесь, уже просто так мимоходом, можно было бы добавить, что до 1943 года гусеницей такого типа оснащалось большинство немецких полугусеничных машин.

К тому же танк - это машина, оснащенная двигателем внутреннего сгорания, который потребляет, и даже можно сказать пожирает, очень большое количество топлива. В то время в большинстве случаев это был высокооктановый бензин. Дизельные двигатели были редкостью и рассматривались в основном как конструкторские эксперименты. Единственными серийно производящимися в Европе танками, ос-

нащавшимися дизельными двигателями были советские средний Т-34 и тяжелый КВ, оснащенные двигателем В-2, базовым элементом конструкции которого был легкий, алюминиевый блок цилиндров. Кроме того, не стоит напоминать, что бензин является самым «благородным» - наиболее легким и наиболее летучим продуктом перегонки нефти, продуктом, который имеет самый малый процентный выхода в ходе этой перегонки. Он не только наиболее сложен в получении, но и наиболее дорог, так как его необходимо так же подвергать дополнительному процессу обработки, например для повышения октанового числа. Кроме того, нужно отметить,

что потребление топлива танками всегда рассчитывалось не в литрах на сто километров, а в десятках литров в час работы двигателя. Среднее потребления топлива танком периода Второй мировой войны составляло от 50 до 200 литров топлива за час работы двигателя и это при емкости топливных баков от 150 до 400 литров, настоящий кошмар! В качестве заметок на полях можно добавить, что дизельный двигатель гораздо более прост в эксплуатации и имеет значительно лучшую приемистость, чем карбюраторный двигатель. Вот так! И еще одно: танк с дизельным двигателем горел значительно труднее, чем с танк с бензиновым двигателем.



Реалии Восточного фронта часто не соответствовали предписаниям. На снимке видно, что «Тигр» погружен на четырехосную платформу SSyut для танков «Пантера», причем в широких боевых гусеницах.



Как перевезти танк

Первоначально танки вермахта перевозились на специально спроектированных грузовиках, производившихся, прежде всего на заводах фирмы «MAN». Такой трехосный грузовик был способен взять «на плечи» легкий танк «Panzer I» или «Panzer II», а на двухосный прицеп еще один. До той поры пока танки вермахта оставались легкими машинами, и пока их было относительно немного, все было в порядке. Их спокойно можно было перебрасывать по автострадам. В крайнем случае, таким способом можно было перевозить и танки «ТННР» и

«Skoda», доставшиеся вермахту от чехословацкой армии. Такой способ выглядел довольно неплохо в кино, либо на парадах на Ундер ден Линден, но в действительности сколько же нужно было таких грузовиков?

Когда танки начали обрести все более тяжелой броней, и набирать вес буквально день за днем, транспортные грузовики, а позднее и специальные низкопрофильные прицепы перестали отвечать предъявляемым к ним требованиям, а в определенный момент их стало не хватать даже для оснащения ремонтно-эвакуационных подразделений линейных частей.

Недоставало так же и железнодорожных вагонов, использовавшихся до той поры для перевозки танков. В то время как танки «Panzer I» или «Panzer II» свободно размещались на обычной двухосной железнодорожной платформе, иногда даже по две штуки (например, на платформе «Stuttgart» type R), то уже в случае танка «Panzer III», начинались проблемы, не говоря уже о «Sturmgeschütz». Тогда как танки вермахта в 1939 году имели массу в несколько тонн, то уже годом позднее их масса резко возросла до десятка, и даже до более чем двадцати тонн. Проблема

«Фердинанд» на платформе SSyms





состояла не только в превышении максимально допустимой массы груза, речь шла уже о превышении допустимой нагрузки на одну ось вагона, и соответственно нагрузки на рельс, шпалы и отсыпку насыпи. В этом месте следует вспомнить, что большинство европейских железнодорожных линий строилось для обслуживания составов с вполне определенной максимальной массой, а это означало, что нагрузка на одну ось не могла превышать 15

тонн! Но это еще не все. Такую нагрузку на ось без проблем выдерживало только железнодорожное полотно железнодорожных линий 1-го класса, а классов было три. Припомните теперь, какой процент составляли линии 1-го класса? К тому же масса танков и боевых машин продолжала стремительно расти, и это уже превышало возможности стандартных двухосных платформ предназначавшихся для перевозки танков. Требовалось стягивать

в одно место «старушек» - четырехосные платформы типа SS. Это доставляло массу проблем, прежде всего для отделений «Deutsche Reichsbahn» занимавшихся формированием составов для танковых и механизированных частей. Не помогали даже вычислительные машины, сконструированные фирмой «International Business Machines» и составляемые при их помощи перфорированные карты с данными о доступных платформах. Примером могут



стать проблемы, возникшие при перебазировании 197-го батальона штурмовых орудий («Sturmgeschütze»). Батальон штурмовых орудий состоял из трех батарей штурмовых орудий, шести полугусеничных бронированных транспортеров, нескольких десятков транспортеров для перевозки грузов и личного состава и нескольких десятков мотоциклов. Практически для перевозки одной батареи необходим был целый состав, так как к платформам с машинами необходимо было добавить еще товарные вагоны для персонала батареи, оборудования, боеприпасов и материалов.

Рост массы

Тем временем масса немецких танков продолжала расти. Проблема состояла уже не только в массе танков «Panzer IV», которые стали основными средними танками вермахта. Если в 1939 году «четверка» имела массу в диапазоне 15-18 тонн, то уже три года спустя ее масса достигла 25 тонн! Резкий рост веса немецких танков в 1942 году явился результатом летней кампании 1941 года, проведенной вермахтом в России. Советские танки Т-34, или не дай боже КВ, выезжал себе на горку и расстреливал немецкие «двойки», «тройки» и (еще редко встречающиеся) «четверки», как на стрельбище. Словом, упражнение в стрельбе по движущимся целям. Ситуация была настолько драматичной, что немцы стали серьезно подумывать о копировании советского танка. И если бы они решились на это, то все было бы в порядке... Но нет, немцы как обычно решили сделать танк еще лучше. Они начали исправлять русских, начиная от конструкции люков и заканчивая шасси нового танка. В результате возник самый «плюсковый» танк Второй мировой войны - PzKpfw V «Panther» («Пантера»). Но, примитивный Т-34 был оснащен дизельным двигателем, а «Пантера» форсированным до предела возможного бензиновым двигателем. Прототип Т-34 прошел тысячи километров на полигонах и дорогах «родины мирового пролетариата», а серийные Т-34 успели уже проводить на фронте два года, а немцам еще нужно было доказать, что «Пантера» является лучшим танком... И вот, уже во время их боевого дебюта во время битвы на Курской дуге, практически 40% «Пантер» либо сгорело в результате пожара двигателя, либо валялось во рвах в результате аварий бортовых фрикционов, трансмиссии, либо подвески. Позже ситуация несколько исправилась, что не изменило того факта, что «Пантера» имела массу почти 45 тонн и являлась настоящим «Мерседесом» среди танков, требуя соответствующего обращения и сервиса при эксплуатации. Запомним массу «Пантеры» и перейдем к следующим танкам Вермахта, с еще большей массой.

Новые танки

Этот танк появился раньше чем «Пантера», и должен был выполнять иные чем «Пантера» функции, по плану он должен был заменить в танковых дивизиях вермахта заслуженные «четверки», конструкция которых уже устарела. Танк, о котором здесь пойдет речь - «Тигр» должен был играть роль тяжелого танка прорыва. Первоначально (в 1939 году) именно «четверка» выполняла в немецких танковых дивизиях роль тяжелого танка. Однако с течением времени она сначала была перекалибрована в средний танк, а затем должна была быть заменена двумя новыми танками, однако до конца войны это так и не произошло. Так или иначе, в 1941 году вермахт не располагал тяжелыми танками, если не считать трех многобашенных танков «Neubaufahrzeuge». Необходимым стало принятие на вооружение нового тяжелого танка, хорошо вооруженного и хорошо бронированного. То, что происходило на Восточном фронте летом 1941 года, стало дополнительным импульсом для немецких штабистов и конструкторов. Результатом этих усилий и стало появление на фронтах Второй мировой войны знаменитого «Тигра», танка массой более чем 50 тонн. Новый танк имел целый букет недостатков, но об этом через минуту.

Военные дороги

Новые танки «Пантера» и «Тигр» превышали предел грузоподъемности железнодорожных вагонов, сконструированных и производившихся в Германии. К счастью для вермахта и «Deutsche Reichsbahn» в Германии нашелся человек который оказался в со-



Эшелон, перевозящий роту «Пантер» на Восточный фронт.

стоянии решить большинство проблем 3-го Рейха. Им был Альберт Шпеер. Этот инженер и архитектор был гениальным деятелем своей эпохи. Уже во второй половине двадцатых годов он сделал ставку на Адольфа Гитлера. Фюрер запомнил молодого амбициозного инженера и Шпеер постепенно поднимался по ступенькам карьеры, чтобы в начале тридцатых годов стать придворным архитектором Гитлера. До сих пор не утихают споры, был ли Шпеер только удачливым карьеристом, или настоящим гением. В огромных мастерских, отданных в распоряжение Шпеера возникли не только проекты и огромные макеты нового арийского Берлина. Именно Шпеер преодолел жуткий балаган некомпетентности, царящий в 3-м Рейхе. И в обсуждаемый момент именно Шпеер взял в свои руки все нити руководства немецкой промышленностью и продлил агонию Третьего Рейха на следующие три года. Шпеер занимался всем: от архитектуры, проектов ракетных программ, новых типов боевых машин до организации и постройки подземных заводских комплексов.

Среди многих задач, поставленных перед группой «вундеркиндов» Шпеера находился проект модернизации парка «Deutsche Reichsbahn». Сама по себе это очень широкая тема, но сейчас мы займемся только одной ее частью - вагонами для перевозки танков. Уже в 1940 году, в рамках плана развития и стандартизации парка «Deutsche Reichsbahn» в условиях ведения войны, была развернута программа проектирования специальных вагонов для перевозки самых тяжелых грузов, а так же программа строительства военных локомотивов типа 52 (Kriegslokomotive Baureihe 52). Конструкторы новых танков передавали в бюро Шпеера данные, которые от них потребовали, а именно массу новых танков, их габариты, опорную длину гусениц и т.д. В свою очередь бюро Шпеера передавало на предприятия и в конструкторские бюро данные о габаритах железнодорожного полотна, ширины вагонов, а, следовательно, мак-



«Panther» на железнодорожной платформе SSy. Так как ширина танка не превышала ширины платформы (3300 мм) «Пантера» могла быть загружена на платформу почти так же быстро, как и колесная техника, не требуя при этом частичного демонтажа.

симально допустимой ширины новых проектирующихся танков, необычайно важного параметра, как оказалось в будущем.

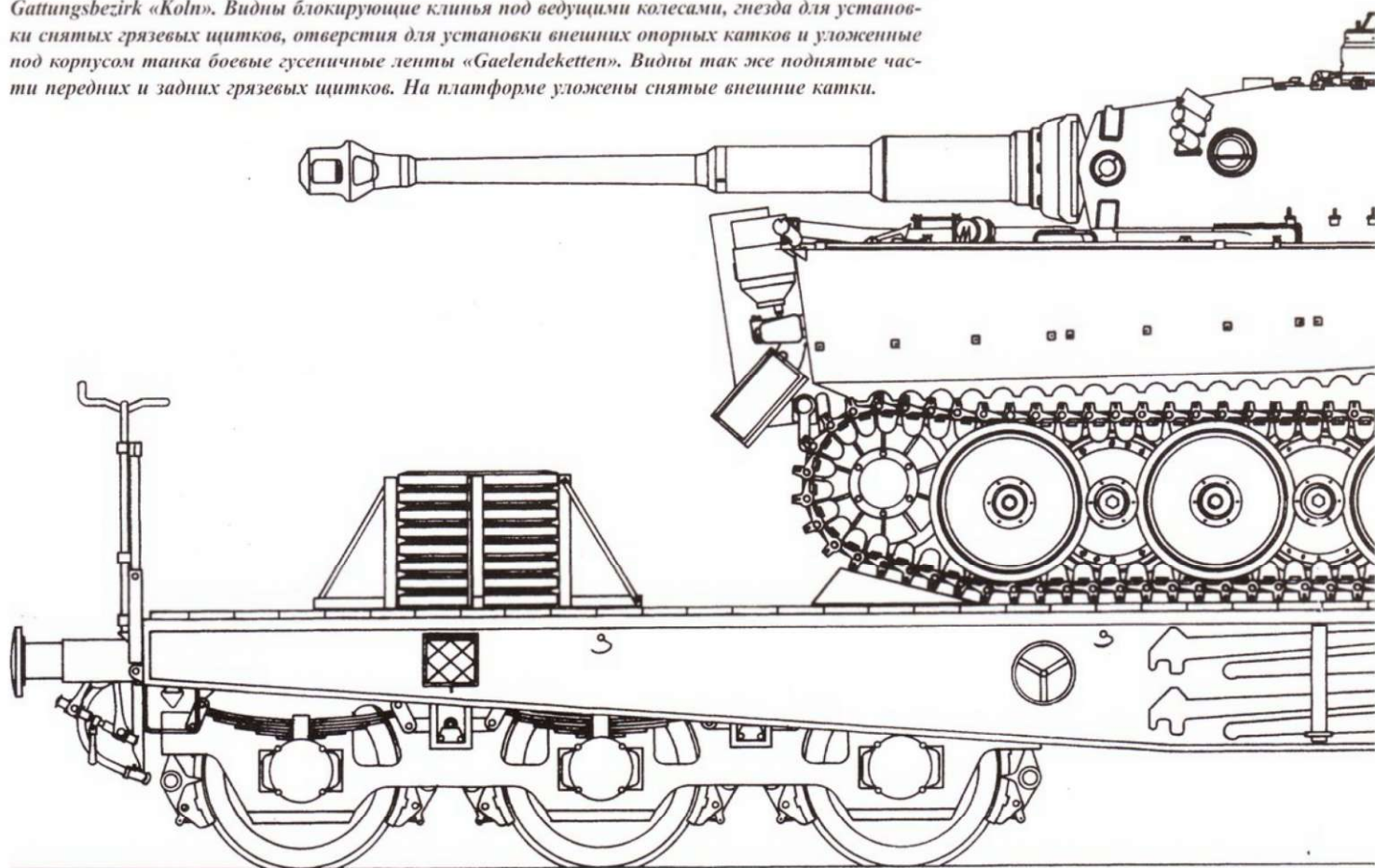
Платформы конструировались для транспортировки разрабатывающихся в это время новых типов средних танков массой более 50 тонн. Таким образом, была разработана специальная шестиосная платформа, предназначенная для перевозки тяжелых грузов собственной массой 22,3 тонны. Платформа имела грузоподъемность до 80 тонн и могла буксироваться с такой нагрузкой с максимальной скоростью 80 км/час. Другим типом платформы для транспортировки танков была четырехосная платформа собственной массой 16 тонн. Она имела грузоподъемность до 50 тонн и так же могла буксироваться с полной нагрузкой со скоростью до 80 км/час. Оба типа платформ были сконструированы так, чтобы до минимума ограничить средства и трудозатраты, потребные для их изготовления. Благодаря этому появились совершенные платформы для перевозки грузов большой массы, которые эксплуатировались еще долгое время после окончания войны (платформы SSy военного производства эксплуатировались бундесвером еще в семидесятых годах прошлого века). Основным несущим конструктивным элементом платформы являлись две боковые опорные плиты, изготовленные из стали, усиленные стальными пластинами, приваренными к их краям. Опоры одновременно являлись элементами конструкции рамы платформы и были соединены между собой поперечинами, изготовленными с использованием прокатки иковки, а так же стальными уголками, приваренными к опорам. Использование сварки позволило отказаться от применения клепки, упростило

производство и дополнительно уменьшило массу вагона. Настил платформы был выполнен из стальной плиты, покрытой уложенными встык деревянными досками (толщиной 72 мм), что позволяло оперативно заменять довольно быстро выходящие из строя настилы (следует помнить о том, что основным грузом, перевозившимся на платформах обоих типов, были гусеничные машины большой массы). Место для железнодорожника, тормозившего вагон, было расположено на передней части платформы и оснащено ограждением и установленным на ее раме ручным кривошипным тормозом, который можно было демонтировать, либо сложить, уложив вдоль передней лобовой части платформы. Часть вагонов была оснащена дополнительным стояночным тор-

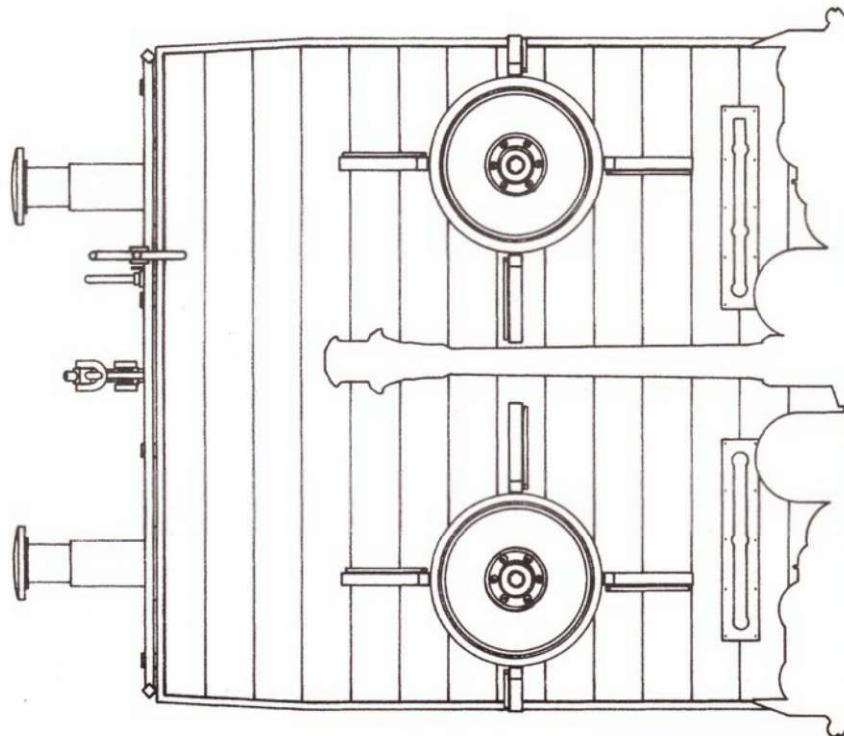
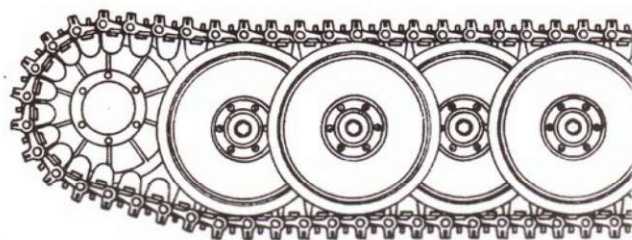
мозом, размещенным на боковой стенке опоры. Он использовался для блокирования колес платформ состава во время погрузки танков. Платформы были оборудованы стальными стойками ограждения (по четыре на боковых стенках платформы). Стойки так же можно было либо демонтировать, либо складывать. Такая конструкция тормозной площадки и стоек позволяла осуществлять погрузку машин, начиная с головы состава - с использованием передней ramпы, либо на отдельные вагоны с использованием платформы и боковой погрузочной ramпы. Прототип четырехосного вагона появился уже в 1940 году, получив обозначение «платформа типа SSy» и почти тотчас был запущен в серийное производство. С 1942 года было начато производ-

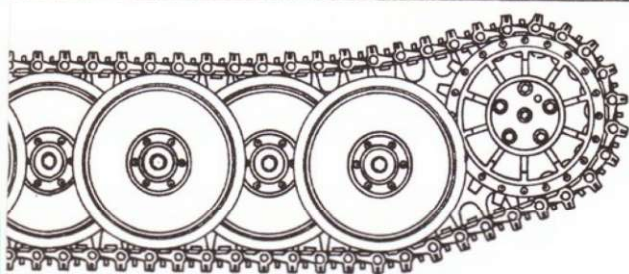
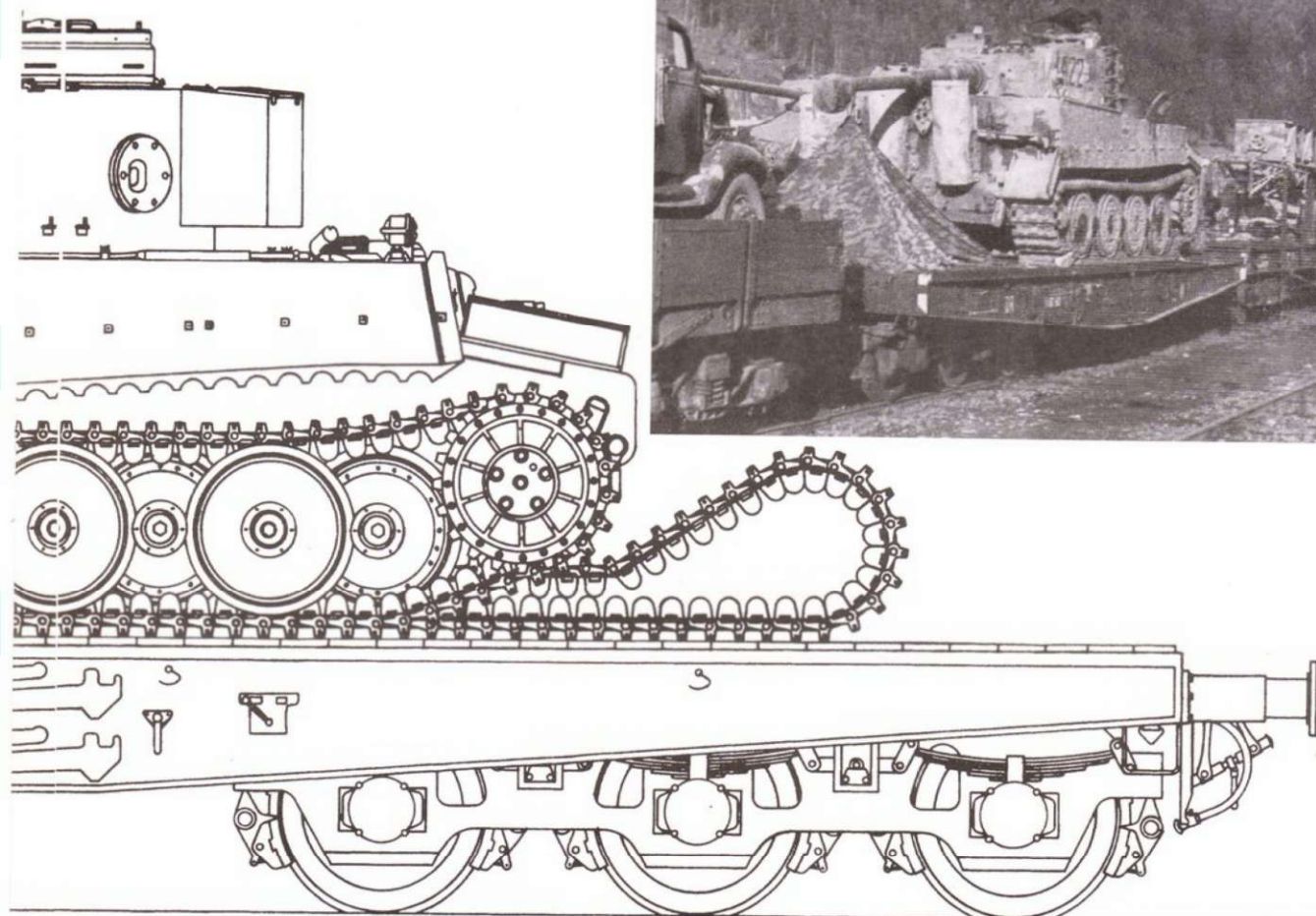


Тяжелый танк Sd. Kfz. 181 «Тигр» на шестиосной железнодорожной платформе типа SSym, Gattungsbezirk «Köln». Видны блокирующие клинья под ведущими колесами, гнезда для установки снятых грязевых щитков, отверстия для установки внешних опорных катков и уложенные под корпусом танка боевые гусеничные ленты «Gaelendeketten». Видны так же поднятые части передних и задних грязевых щитков. На платформе уложены снятые внешние катки.

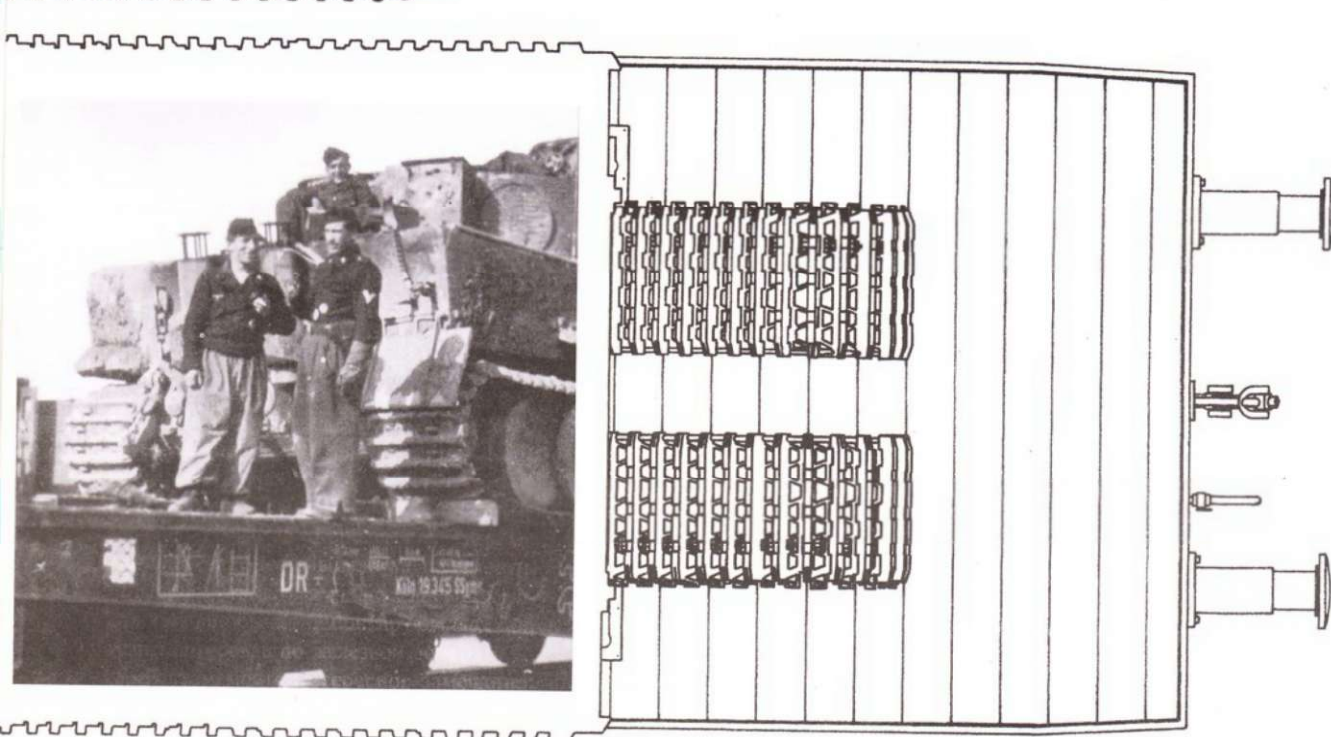


Вид корпуса танка, в транспортном положении, показывающий его размеры в сравнении с шириной вагона. Танк был специально сдвинут несколько вперед, чтобы лучше были видны гнезда для зацепа фиксирующих растяжек, расположенные в настиле платформы.





Масштаб 1 : 35



ство нового типа вагонов SSym, но производство платформ SSy также продолжалось. На первый взгляд вагоны обоих типов практически не отличались друг от друга, их различие скрывалось между широкими опорами и крылось в расстоянии между осями поворота тележек; в вагоне SSy оно составляло 6150 мм, а у вагона SSym - 7950 мм. Тележки вагонов нового типа были размещены дальше для достижения большей скорости и лучшей стабилизации платформы во время погрузки и движения с грузом. Вагоны обоих типов имели одну и ту же длину - 10800 мм и длину платформы - 8800 мм. Собственная масса вагона составляла 16000 килограммов. Всего в период войны было построено 1860 вагонов обоих типов. Модификацией вагонов SSy и SSym являлась шестиосная платформа SSym, являвшаяся «несколько растянутой» версией четырехосной платформы. Вагон SSym имел длину 13200 мм, а его платформа - длину 11200 мм, вагон весил 22,3 тонны. Вагоны типа SSym и SSym характеризовались высокой маршевой скоростью буксировки - 80 км/час. Такая высокая скорость буксировки была продиктована параметрами нового разрабатываемого военного локомотива серии 52. Новые вагоны должны были ходить в составе поездов из примерно 25 вагонов, с возможностью подцепления к ним от нескольких до нескольких десятков дополнительных вагонов других типов. Но почему собственно в таком составе?

И тут переходим к сути дела. Как уже говорилось, «Пантеры» должны были заменить «четверки» и этот процесс по плану должен был завершиться уже до конца 1942 года. Однако эти красивые планы рухнули при столкновении с грубой реальностью и в первую очередь по двум причинам. Во-первых, необходимое количество «Пантер» удалось изготовить и укомплектовать только в первой половине 1943 года, а во-вторых, сразу же стало ясно, что новых средних танков слишком мало, даже если осна-



Экипаж готовит «Пантеру» к транспортировке.

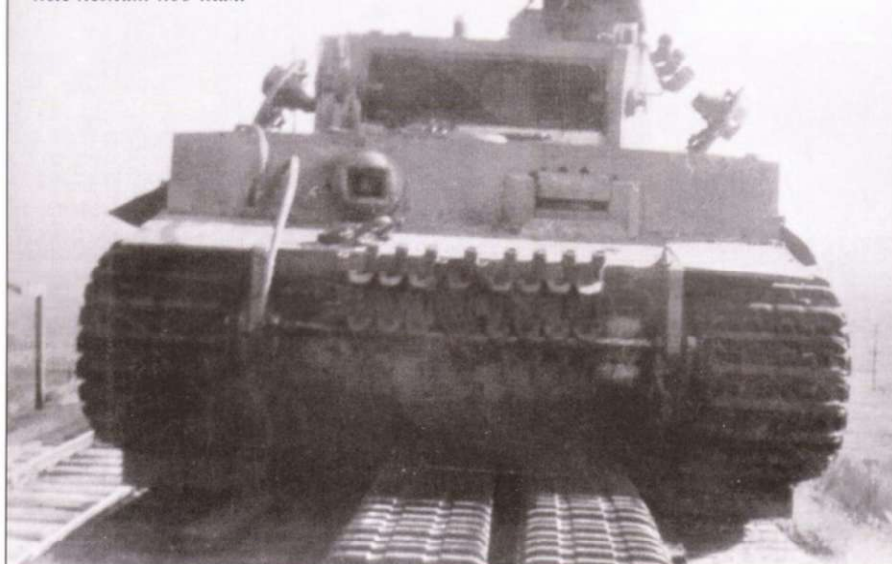
щать ими только вновь формируемые дивизии панцер-гренадеров, не говоря уже об обычных танковых дивизиях. Здесь небольшое замечание - еще перед нападением на СССР количество немецких танковых дивизий подлежало удвоению, но не за счет расширения, а в результате деления: с того периода немецкая танковая дивизия состояла из танкового полка, полка пехоты, и полка артиллерии. Артиллерию и пехоту пока отставим; рассмотрим же полк танков - основной элемент танковой дивизии. Так вот, такой полк в 1943 году состоял из двух батальонов средних танков. Первый батальон, после сдачи своих «четверок» должен был получить на вооружение новые «Пантеры», а второй батальон, как и прежде имел на вооружении «четверки». Первый батальон должен был получить... Вообще-то должен был, но часть немецких танковых дивизий большую часть 1943 года, имела в своем составе только один батальон танков - старых «четверок». Эта ситуация стала посте-

пенно исправляться только к концу 1943 года. Танковый батальон немецкой танковой дивизии периода 1943 года состоял из четырех танковых рот. Рота танков по штату должна была состоять из четырех взводов по пять танков в каждом и двух машин во взводе управления, что в сумме составляло 22 танка. Должно было быть, но не было! Такой штат существовал только на бумаге. Многие из танковых дивизий вермахта или СС никогда не достигали такого штата танков, кроме того, почти сразу же этот штат «похудел» на пять танков, то есть на один полный взвод. Таким образом, немецкая танковая рота в большинстве случаев состояла из 17 танков. Во многих дивизиях с трудом удавалось поддерживать даже и такой «урезанный» штат. Для чего же мы так подробно описываем штатный состав немецкой танковой роты? А потому что, танки транспортировались не по одиночке, а целыми подразделениями.

На фронт!

Одними из основных параметров при формировании состава является его длина, масса и усилие на крюке локомотива и очередных вагонов. Важными параметрами были так же расход топлива локомотивом и длина тормозного пути состава. Специалисты «Deutsche Reichsbahn», взаимодействовавшие с конструкторским бюро Шпеера рассчитали, что при использовании вагонов нового типа будет возможно с маршевой скоростью 80 км/час перевозить от двадцати до двадцати пяти танков. В общем, это позволяло одновременно перебрасывать роту танков. Речь шла о том, что именно танковая рота составляла наименьший и неделимый тактический элемент немецкой танковой дивизии. Обычно запас мощности, и длины состава использовался для транспортировки машин другого типа (например, тягачей) и экипажей боевых машин. Только в некоторых случаях на платформах размещались отдельные танки, обычно в со-

«Тигр» с демонтированной маской. Танк «обут» в боевые гусеницы, а транспортные лежат под ним.



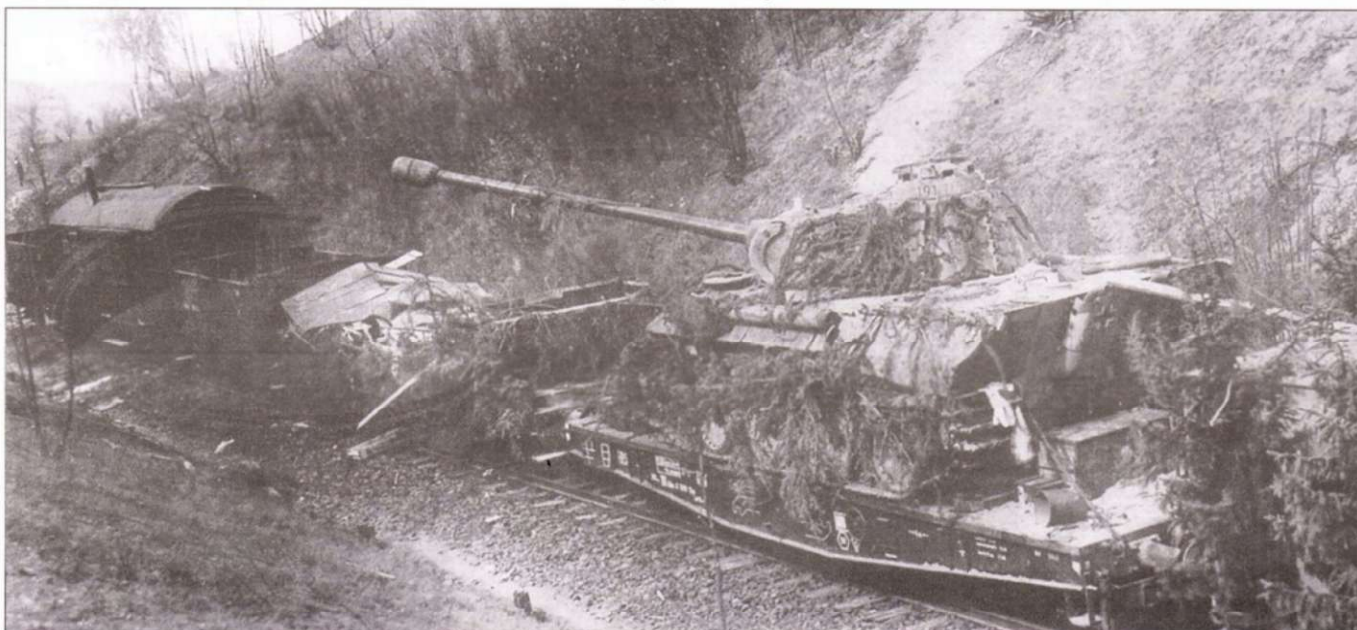
Эшелон с истребителями танков «Фердинанд» готов к отправке на фронт.

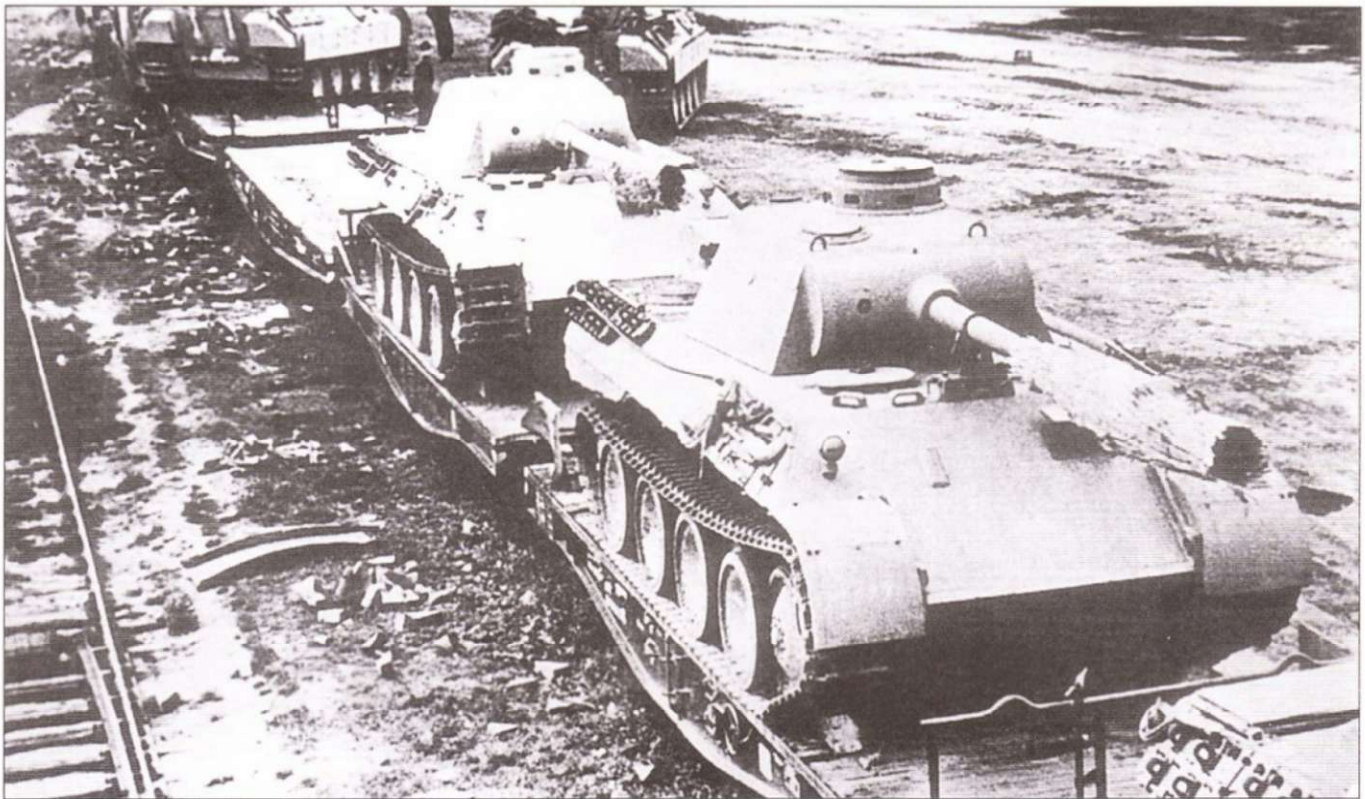


ставе так называемых «Sonder-panzerzüge», то есть специальных поездах доставляющих на фронт новые, изготовленные на заводах танки для перевооружения боевых частей. В этом случае, если танки транспортировались на передовые распределительные склады, количество танков, перевозимых одним составом, могло быть различным, однако такими поездами займемся как-нибудь в иной раз. В то же время в составе поездов, транспортирующих танки боевых частей не всегда находились только танки одной роты, нередко вместе с танками роты перевозились танки командирского взвода батальона (7 танков), либо командования танкового полка. Обычно после введения нового типа организации танкового батальона «Freie Gliederung», в результате чего вспомогательные службы передавались из батальона и включались в штат дивизии на уровне полков. Таким образом, можно было всего при помощи восьми составов в течение 24 часов, перебросить практически через всю Европу танки целого танкового полка. Именно танки, так как для перевозки всей немецкой танковой дивизии необходи-

мо было не много ни мало, около 70 составов. Это имело колоссальное значение для хода военных действий. Так в июне 1944 года по тревоге была поднята 130-я танковая дивизия («Panzer Lehr»), в течение шести часов вся дивизия, располагавшаяся в районе Ле-Манс - Орлеан, погрузилась на железнодорожные вагоны и направилась в направлении ... Восточного фронта и это несмотря на угрозу вторжения союзников на континент. 5 июня первый эшелон с машинами первого батальона («Пантеры») 6-го Panzerregiment достиг Магдебурга. А на следующий день дивизия получила приказ о возвращении и направилась в Нормандию. Она достигла Секвана и Амьена. Однако, из-за уничтожения всех железнодорожных путей на запад от линии Сены в результате налетов союзнической авиации, всей дивизии пришлось выгрузиться и направиться в Нормандию своим ходом, причем если по железной дороге можно было пропускать составы с перерывом даже в несколько минут, то в случае продвижения по обычным дорогам необходимо было сначала найти пять маршрутов и перемещать по

ним всю дивизию в темпе маршевых колонн, то есть около 3-4 км/час. Да, да читатель, здесь нет ошибки: именно таким был средний темп марша механизированных соединений в период Второй мировой войны. Таким образом, если в нормальных условиях по железной дороге «Panzer Lehr» могла достичь Нормандии в течение одной либо двух ночей, то есть 6 июня, то теперь это выглядело совершенно иначе: союзнические самолеты уничтожили все мосты на Сене от Парижа до атлантического побережья. Поэтому обозы дивизии и колесную технику пришлось направлять через Париж, а это лишний крюк длиной в 150 км. В результате колесные обозы дивизии достигли Нормандии только через две недели, преодолев 400 километров со средней маршевой скоростью 8 км/час. Само по себе это было настоящим рекордом, так как колесные обозы дивизии «Panzer Lehr» передвигались только ночью и в периоды плохой - не летной погоды (когда не действовала союзническая авиация). Уничтожение мостов на Сене привело и к другим задерж-





Новенькие «Пантеры» прибыли на фронт, июнь 1943 г. Их ждет Курская битва.

кам - 116-я танковая дивизия пересекала Сену при помощи паромов... Мостов уже не было, даже тех, которые отремонтировали накануне ночью немецкие саперы.

Подразделения «Panzer Lehr» днем подвергались атакам союзнической авиации, а ночью были вынуждены искать объезды через разрушенные города и узлы дорог, которые были прекрасной мишенью для тяжелой ночной авиации противника. В результате за время этого кошмарного марша, еще не вступая в бой «Panzer Lehr» потеряла несколько десятков бронетранспортеров и полугусеничных тягачей. Но значительно более трагичным, чем потеря техники оказалось опоздание - только 7 июня танковый батальон дивизии («Panzer IV») достиг лесного массива к северу от Алансона и остановился из-за нехватки топлива. 2-й батальон 902-го панцер-гренадерского полка вступил в бой только 8-го июня. На следующий день в бой вступили: батальон танков «Panzer IV» из 901-го панцер-гренадерского полка и 130-й батальон истребителей танков. 10-го июня к этим подразделениям дивизии присоединился батальон «Пантер», который оказался способным ввести в бой только на следующий день. В результате дивизия вводилась в бой по частям и могла наступать, проводя только локальные контратаки, а затем перешла к обороне.

«Тигры» едут по железной дороге

Но вернемся к нашим баранам - вагоны SSym предназначались исключительно для транспортировки танков массой до 50 тонн (номинально), то есть «Пантер» и ненамного более тяжелых, чем они истребителей танков «Ягдпантера», и ни под каким видом не годились для транспортировки «Тигров»!!!

Вернемся к моменту разработки конструкции нового тяжелого немецкого танка. В конкурсе участвовало две конструкции: довольно необычная машина со смешанной силовой установкой (двигатели внутреннего сгорания - генераторы, которые приводили в действие электромоторы) конструкции Фердинанда Порше и его противник - танк, сконструированный на предприятиях «Хеншеля». В ходе полигонных испытаний прототип Порше был отвергнут, а для производства утвержден прототип «Хеншеля». Его производство было развернуто как на родном предприятии, так и на фирме «Вегман». И тут начались проблемы. Если Порше проектируя свое чудовище, заглянул в справочники и выяснил размеры створа железнодорожной колеи и максимальную ширину вагона, то ребята из «Хеншеля» не обратили внимания на такие мелочи. В результате разразился скандал. Хотя танк

Порше имел массу более 70 тонн, и для его транспортировки пришлось воспользоваться специальной восьмиосной низкопрофильной платформой SStk «Koln» (пол которой был выложен железнодорожными шпалами, чтобы его не повредили гусеницы этого монстра), но он свободно вписывался в створ железнодорожного полотна. Даже в СССР где (как всем известно) железнодорожная колея на восемьдесят девять миллиметров шире, конструкторы проектируя свои тяжелые танки предусмотрели, чтобы их полная ширина не превышала 3300 мм, то есть европейского стандарта (более того KV имел ширину 3250 мм - с запасом, так на всякий случай). Об этом подумал Порше, подумали русские, но не гении из «Хеншеля» и «Вегмана»!!! В результате в целом неплохой танк вообще не годился для транспортировки по железной дороге, а конструкторы «Вегмана» в аварийном по-





рядке начали искать возможности «упаковать» «Тигр» на железнодорожную платформу. Оказалось, что это можно сделать, но для этого необходимо было танк... это... ну чуть-чуть разобрать. Для этого необходимо было направить подъезжающий «Тигр» на железнодорожную рампу, там снять с него грязевые щитки, расцепить боевые гусеницы (Gelendketten - шириной 725 мм) и подцепить к ним транспортные гусеницы (Werksketten - шириной 520 мм). После этого нужно было запустить двигатель, проехать вперед, чтобы транспортные гусеницы легли на катки, отцепить боевые гусеницы и соединить транспортные. Теперь можно было снять крайние опорные катки (в количестве восьми штук на каждый борт) и можно было очень медленно и аккуратно вползти на платформу - не правда ли очень просто? Да, чуть не забыли! Еще перед заездом танка на платформу следовало каким-то чудом уложить на нее обе боевые гусеничные ленты (аккуратно между гусеницами танка), а уже только потом было сложить в эстетичные стойки на этой же платформе предварительно снятые опорные катки, и готово, можно было ехать! Очевидно, что в месте назначения надлежало все эти операции выполнить в обратном порядке! Конструкторам «Тигров» удалось облегчить долю немецких танкистов только применив на 800 последних танках этого типа цельнометаллические опорные катки, которые использовались позже на «Королевских Тиграх». Стальные катки повышенной прочности, позволили отказаться от двух внешних рядов катков, обычно демонтирующихся при транспортировке по железной дороге.

В этом месте интересное замечание: большинство танков отправляли на фронт, укрытыми чехлами. Сначала элегантными, со специальными вставками для стволов,

потом уже обычными накидками без всяких там эстетических фанатерий. Чехлы имели однотонную окраску, первоначально серого цвета приближенного к цвету краски, которой покрывались танки и машины вермахта (Panzergrau). Позднее вместе со смелой обязательной схемой камуфляжной окраски, начали использоваться чехлы, окрашенные в трехцветный камуфляж (базовый цвет темно-желтый, с темно-зелеными и темно-коричневыми пятнами), однако этот эксперимент оказался слишком дорогим и довольно неудачным. После этого начали использовать чехлы сначала светло-желтого цвета (расходуя при этом запас чехлов предназначенных для Африканского корпуса), а позднее темно-зеленого цвета. Чехлы которыми укрывались машины затем прикрывали маскировочными сетями, что давало необычайно интересный визуальный эффект и в целом довольно неплохо скрывало силуэт укрытой чехлом машины. Однако такая методика применялась, прежде всего, при длительной стоянке составов. Однако если практически все танки укрывались чехлами «с головы до хвоста», то «Тигры» ездили хотя и прикрытые чехлами, но с открытой задней частью корпуса, специальные чехлы которые шились для «Тигров» не имели задней части... Довольно смешно выглядела рота «Тигров» укрытыми как положено чехлами, но с открытыми задками! В чем же был смысл? Все очень просто, «Тигры» через три часа по пятнадцать минут должны были прогреть двигатель. Отсюда и сообщения о необычных поездках, на которых везли мощные танки с запущенными двигателями и дымящими выхлопными трубами.

Тем временем, Порше, проигравший конкурс на новый тяжелый танк, казалось бы оказался в критической ситуации - его

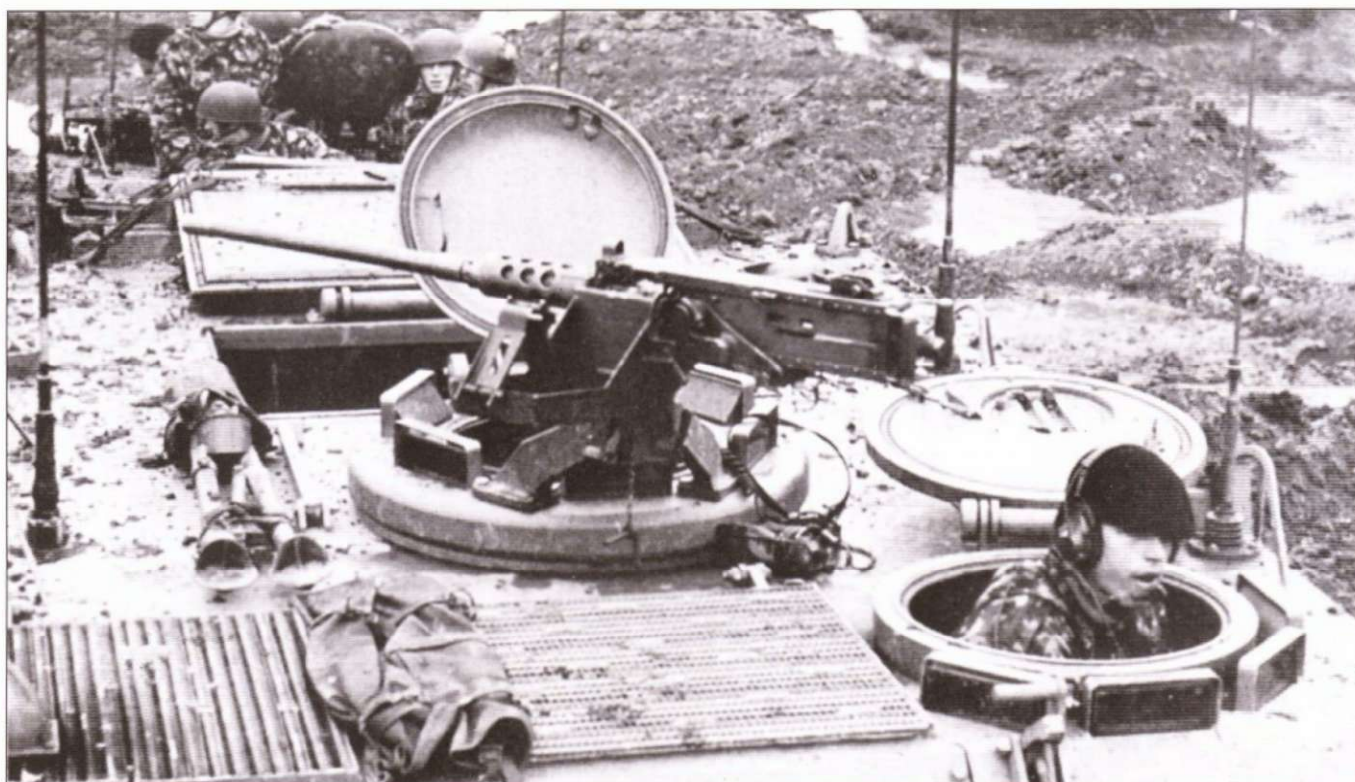
«положили на лопатки», но и из этой казалось бы безнадежной ситуации он нашел выход. Через короткое время он представил Гитлеру новую боевую машину - на шасси забракованного «Oberkommando des Heers» танка был построен мощный истребитель танков «Фердинанд». В преддверии битвы под Курском чины «ОКН» приняли новую машину на вооружение вновь сформированного 653 «Schwere Panzerjäger Abteilung» (653-го батальона тяжелых истребителей танков), но экипажи почти тотчас же подобрали этой машине новое имя - «Элефант» (Слон). Вполне естественно если припомнить вид этих мастодонтов Порше, действительно есть в них что-то слоноподобное.

Хотя «Элефант» без проблем помещался на шестиосной платформе SSymms, его огромная масса доставляла большие проблемы. В России еще полбеды, там полотно выдерживало нагрузку даже в двадцать пять тонн на ось, но в Европе? Это приводило к необходимости формировать транспорты с подразделениями «Элефантов» довольно необычным способом. Между «танковозками» с погруженными на них «Элефантами» вставлялось по три двухосных вагона с загруженными на них машинами технического подразделения батальона, иногда это были просто крытые товарные вагоны с мелким оборудованием или личным составом батальона. Выглядело это все довольно странно и доставляло большие проблемы при загрузке и выгрузке эшелонов, тем не менее, однако позволяло лучше распределить его массу. Например, именно таким образом путешествовала одна из рот 653-го батальона, посланная в Италию для помощи в ликвидации десанта союзников под Анцио. Эшелон, преодолевший Альпы через перевал Бренер выглядел действительно живописно, почти как цыганский табор.

Гусеничный бронетранспортер М113

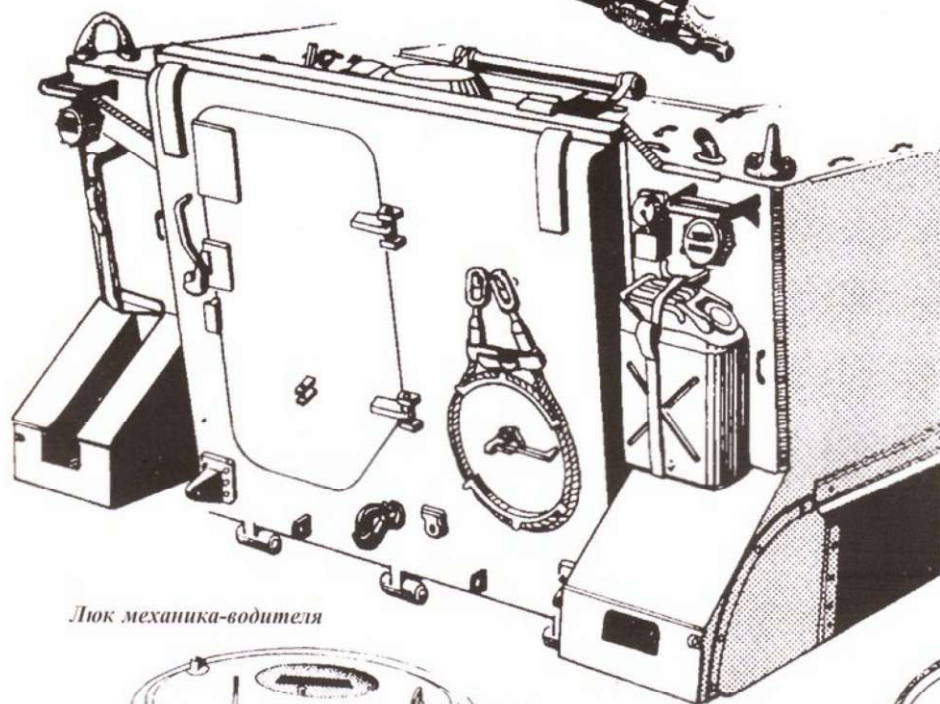
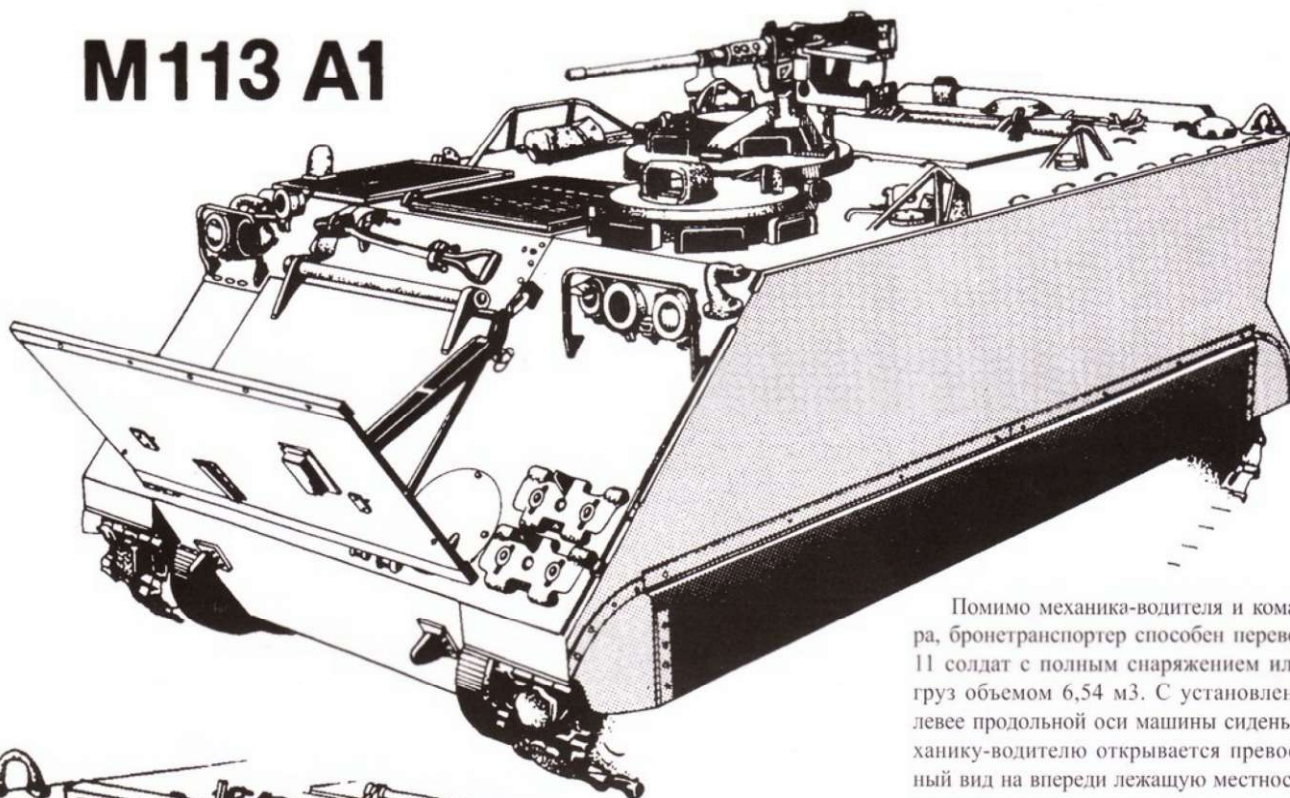


Одной из первых бронетранспортеры М113 импортировала Швейцария. В армии Швейцарии бронетранспортеры М113 стали именоваться *Schützenpanzer-63*. Бронетранспортер М113 швейцарской армии в стандартной конфигурации минует колонну танков «Центурион»; бортовые экраны демонтированы, как с бронетранспортера, так и с танков. Между экранами и корпусом набивалась грязь, из-за чего порой рвались гусеницы.



Крупный план крыши швейцарского бронетранспортера М113. Оборудование - абсолютно штатное. Открыт грузовой люк.

M113 A1



Люк механика-водителя

Помимо механика-водителя и командира, бронетранспортер способен перевозить 11 солдат с полным снаряжением или же груз объемом 6,54 м³. С установленного левее продольной оси машины сиденья механику-водителю открывается превосходный вид на впереди лежащую местность. В распоряжении механика-водителя имеется четыре перископических наблюдательных устройства, смонтированных в специальной башенке. Для вождения ночью предусмотрена установка инфракрасных перископических наблюдательных устройств. Место командира расположено строго по продольной оси машины, его командирская башенка кругового вращения оборудована пятью перископическими наблюдательными устройствами. Справа и слева от командира находятся места для пехоты, по пять чело-век с каждого борта. Для быстрого покидания боевого отделения в задней стенке корпуса установлена опускаемая гидроприводом рампа, кроме того - в крыше находится десантный люк.

Торсионная подвеска опорных катков и отсутствие роликов для поддержания верхних ветвей гусениц также «работают» на



Люк командира



Южновьетнамский бронетранспортер М113 на полной скорости форсирует водную преграду. На снимке - один из первых М113, доставленных в Южный Вьетнам. На борту корпуса изображена эмблема американской военной помощи.



Бронетранспортер М113G одного из подразделений Бундесвера, на машине нанесена временная маркировка на время учений. Бронетранспортер оснащен дымовыми гранатомерами в количестве восьми штук и пулеметом германского производства.



Западногерманская радиомашинка (FuF) на базе бронетранспортера М113G. Хорошо видны дополнительные радиоантенны. Дымовые гранатометы отсутствуют. Взамен американского 12,7-мм пулемета бронетранспортер вооружен германским пулеметом MG3 калибра 7,62 мм.

снижение массы машины. Опорные катки подвешены на торсионах с помощью рычагов (рычажная подвеска). Опорные катки - спаренные, с резиновыми бандажми, по пять катков на борт. На первом и последнем узлах подвески опорных катков с каждого борта установлено по одному гидравлическому амортизатору.

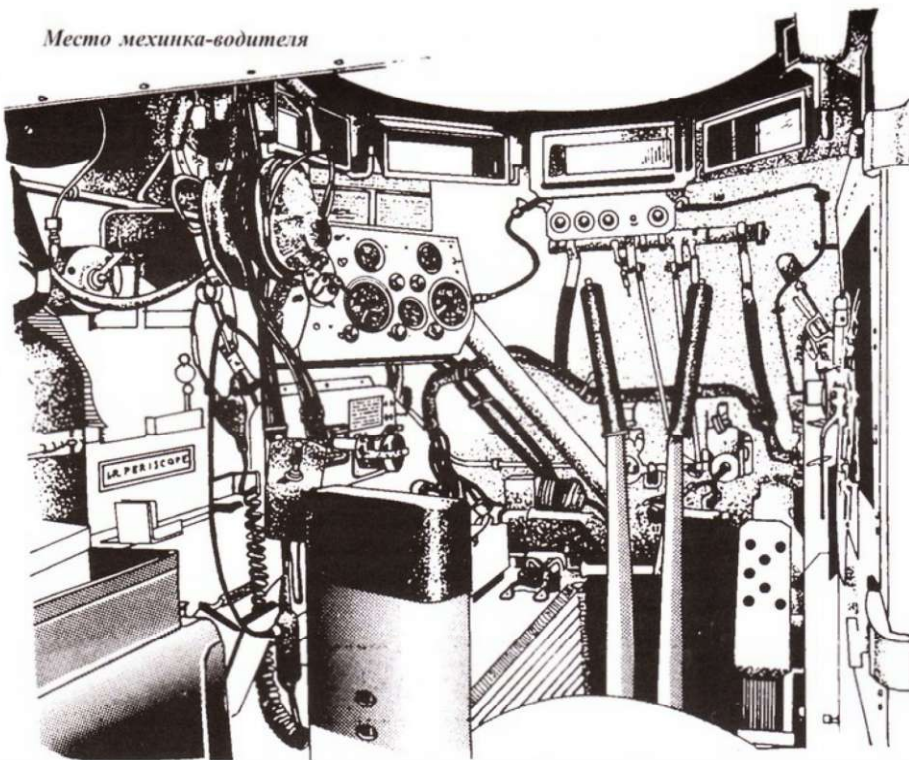
Гусеницы набрана из 63 (левая) и 64 (правая) резино-металлических траков. Каждый трак снабжен резиновой подушкой с целью снижения шумности при движении бронетранспортера. Ресурс траков составляет примерно 4500 км по пробегу, но ресурс может быть продлен до 14 000 км. Ведущие колеса расположены в передней части корпуса. Регулировка натяжения гусеницы осуществляется гидравлическим устройством за счет перемещения ленивца в горизонтальной плоскости.

Изначально единственным вооружением бронетранспортера М113 являлся уста-

новленный рядом с люком командира 12,7-мм пулемет Браунинг М-2НВ. Командир, получалось, выполнял еще и обязанности пулеметчика, при чем при ведении стрельбы из пулемета командир был абсолютно уязвим от гоня противника, так как никакой защиты для пулеметчика конструкторы бронетранспортера не предусмотрели. Пулемет кругового вращения годится для поражения как наземных, так и воздушных целей. Бо-е припасы к пулемету хранятся в ящиках под сиденьями десанта.

Бронетранспортер М113J и танки М-48 «Паттон» Армии Оборона Израиля. На М113J были смонтированы бортовые багажники и поручни, выхлопные патрубки удлинены, чтобы отработанные газы двигателей не попадали в боевое отделение. Конфигурация багажников и поручней сильно напоминает аналогичные на израильских полугусеничных бронетранспортерах М3. Водоотбойный щиток на бронетранспортере отсутствует, ибо израильтяне не рассчитывали использовать М113 как амфибии.

Место механика-водителя



Десант покидает бронетранспортер М113J Армии Оборона Израиля. В багажнике размещено жизненно необходимое имущество. По непонятной причине померные знаки Армии Оборона дублированы на борту корпуса.



Израильский бронетранспортер М113J возвращается из боя. Маркировка на борту машины нанесена заводским способом. На машине установлен ночной бинокль.



Израильские бронетранспортеры М113J в бою. Бронетранспортеры вооружены американскими 12,7-мм пулеметами и бельгийскими пулеметами FN калибра 7,62 мм. На обеих машинах отсутствуют водоотбойные щитки, но на лобовой части корпуса машины, что на переднем плане, виден привод водоотбойного щитка.

Бронетранспортер М113 способен форсировать водные преграды вплавь без предварительной подготовки, то есть является амфибией. Корпус машины выполнен водонепроницаемым, все люки и лючки в корпусе снабжены резиновыми прокладками. В передней части машины закреплен откидной водоотбойный щиток. Щиток предотвращает зарыванием машины носом в воду при движении на плаву. Движение на плаву осуществляется за счет перемотки гусениц. Для увеличения запаса плавучести бронетранспортер в случае необходимости снабжается надувными баллонами. Для откачки воды изнутри корпуса на машине установлено два электрических насоса.

Серийное производство бронетранспортеров М113 было налажено в 1960 г. на заводе фирмы FMC в Сан-Хосе, шт. Калифорния; некоторое время броневики строились на Чарлстоне, шт. Западная Виржиния, а по лицензии их выпускала итальянская фирма ОТО Мелара в Ла-Специи. Помимо армии США, бронетранспортеры М113 состояли минимум на вооружении еще 40 армий мира. Впечатляющий объем экспорта объясняется тремя главными причинами: удачной конструкцией корпуса с большим модернизационным ресурсом, низкой стоимостью и быстрой выполнения контракта. На фоне всеобщего сокращения расходов на военные нужды, на первый план стали выходить не тактико-технические критерии, но - экономические. Всего было изготовлено более 50 000 бронетранспортеров М113. По мнению экспертов, машина с точки зрения критерия «стоимость - эффективность» остается непревзойденной.

Конструкция бронетранспортера М113 оказала большое влияние на разработчиков ряда других бронетранспортеров, в том числе британского FV-432, шведского Pbv-302 и японского SU-60.



Время попить кофе или чай - австралийский бронетранспортер М113 с башенкой Кадиллак-Гэйдж, ночная засада в провинции Фоук Тай, Южный Вьетнам. На корме башенки смонтированы дымовые гранатометы, в открытом люке башенки - командир машины. На переднем плане - 7,62-мм пулемет другого бронетранспортера. Обычная практика - третий 7,62 мм в дополнение к двум башенным пулеметам того же калибра.

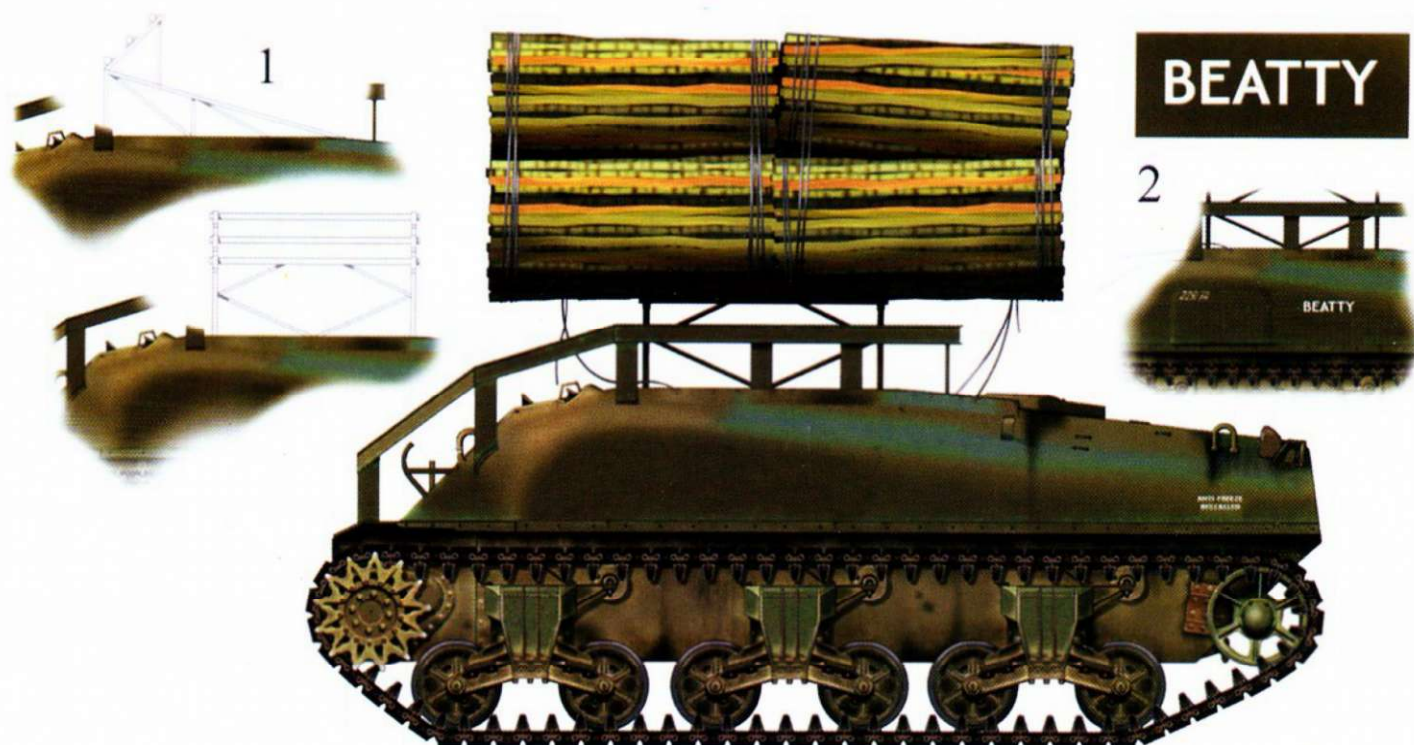
Австралийские бронетранспортеры М113А1 эскадрона «А» 3-го кавалерийского полка пересекать по дну южновьетнамскую речку, операция «Кэпитол». Броневики вооружены башенками Т50 Кадиллак Гэйдж с двумя 7,62-мм пулеметами, такие башни штатно монтировались на легких разведывательных бронев автомобилях V-100. В специальном стеллаже на крыше корпуса машины хранятся коробки с пулеметными лентами.





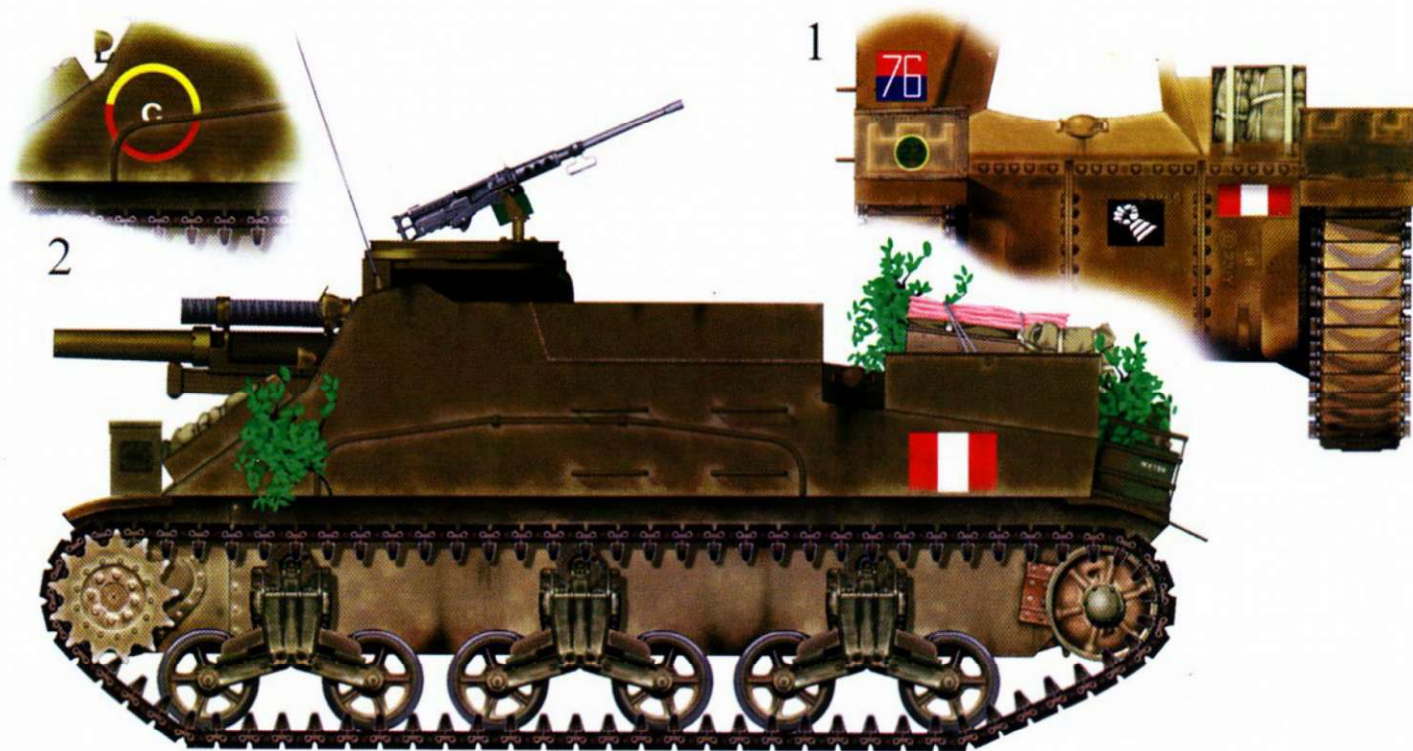
Зенитная самоходно-артиллерийская установка «Вулкан», вооруженная 20-мм шестиствольной авиационной пушкой «Вулкан», смонтированной в корпусе М741. На верхнем снимке - ЗСУ «Голубых сил» - подразделений армии США, переброшенных по воздуху в Западную Германию для участия в учениях «Рефторджер IV». Нижний снимок сделан во Вьетнаме, рядом с «Вулканом» стоит АСАВ, на заднем плане - ЗСУ «Душтер». «Вулкан» для обеспечения дополнительной плавучести оборудован наделками на корпусе. Правее пушки видна круглая антенна РЛС (к моменту поставки этих машин во Вьетнам, РЛС не была полностью готова, поэтому поначалу ставился ее макет, или вообще ничего). Данные самоходки отличались экстремальной эффективностью в случае стрельбы по низколетящим воздушным целям, но во Вьетнаме их с успехом применяли для обстрела наземных целей.

Экспериментальный американский бронетранспортер М113, вооруженный 25-мм автоматической пушкой в башенной установке.



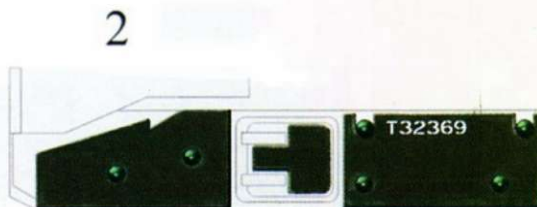
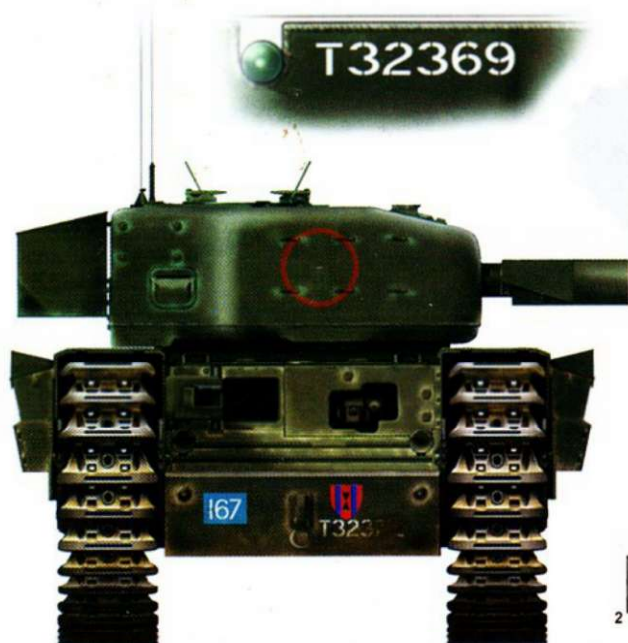
«Шерман II» носитель фашины, 2-я бронетанковая бригада, весна 1945 г.

Носитель фашины - одна из многочисленных конверсий «Шермана», выполненных силами мастерских 2-й бронетанковой бригады. С танка демонтирована башня, взамен которой установлена поворачивающаяся вперед рама (1). Фашины крепятся к раме стальными тросами. Рисунок выполнен по фотографии, сделанной во 2-й бронетанковой бригаде. На том же снимке в кадр попал еще один «Шерман» - «Шерман II» ранней постройки с собственным именем «BEATTY» (2), написанном на борту корпуса.

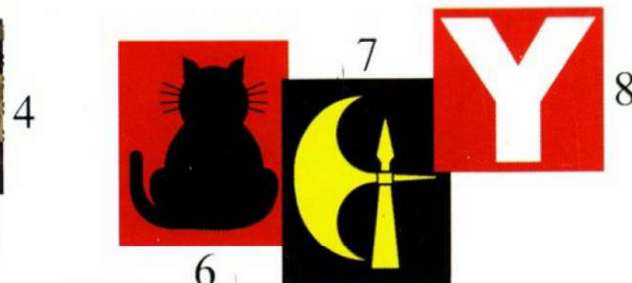
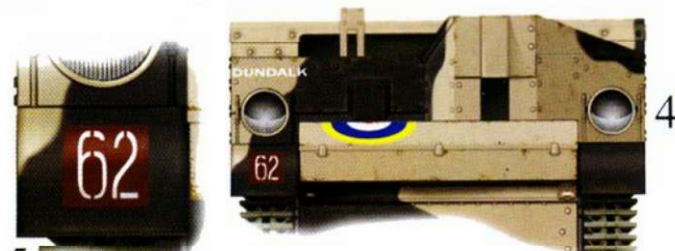


105-мм самоходная пушка «Прист», 152-й эйширский йоменский полевой полк Королевской артиллерии, май 1945 г.

О принадлежности данной самоходки не утихают дискуссии. В апреле 1944 г. машину перекрасили в грязно-оливковый цвет, а до того она «носила» камуфляжную окраску SCC2. В лобовой части корпуса изображены (1) AoS («76» на красно-синем фоне, второй артиллерийский полк бронетанковой дивизии), классификация моста, эмблема 6-й бронетанковой дивизии и знак быстрого опознавания (красно-бело-красный прямоугольник). Символика, крупно показанная на рис. 2, непонятна, но она имелась как минимум на одной самоходке «Прист» 152-го полка.



«Черчилль» AVRE, 1-й бронесеперный полк, весна 1945 г. Полк был сформирован на базе штурмового полка «А» Королевского сеперного корпуса, он стал «старшим» полком в 25-й бронесеперной бригаде. На бортах башни изображена символика эскадрона С. На накладной броне лобовой детали корпуса изображен AoS на фоне «сеперного» прямоугольника голубого цвета и эмблема бригады (1). Все AVRE были переданы из линейных танков «Черчилль», в ходе конверсии на них монтировались заводские комплекты накладной брони (2), в которых были заранее просверлены отверстия под монтаж сеперного оборудования. При монтаже в полевых условиях некоторые ненужные отверстия заглушивали болтами.



Юниверсал Карриеры

Окраска «Юниверсал Карриеров» британской армии отличалась великим разнообразием. 1 - бронетранспортер, доставленный на плацдарм под Анцио, предположительно - машина 1-й пехотной дивизии; AoS обозначает «старший» полк «младшей» в дивизии пехотной бригады. Машина окрашена в цвет SCC2 Brawn, стандартный цвет до введения в 1944 г. окраски SCC 15 Olive Drab - бронетранспортер 5-й пехотной дивизии, Light Mud/Black, AoS - «младший» полевой артиллерийский полк пехотной дивизии (3). 4 - бронетранспортер Лондонского ирландского пехотного полка 168-й бригады 56-й пехотной дивизии. AoS (5) - как на рис 1, немного иного стиля. 6 - эмблема 56-й дивизии, 7 - эмблема 78-й дивизии, 8 - эмблема 5-й дивизии.



дартный цвет до введения в 1944 г. окраски SCC 15 Olive Drab - бронетранспортер 5-й пехотной дивизии, Light Mud/Black, AoS - «младший» полевой артиллерийский полк пехотной дивизии (3). 4 - бронетранспортер Лондонского ирландского пехотного полка 168-й бригады 56-й пехотной дивизии. AoS (5) - как на рис 1, немного иного стиля. 6 - эмблема 56-й дивизии, 7 - эмблема 78-й дивизии, 8 - эмблема 5-й дивизии.

«Черчилль» Mk V, 12-й Королевский танковый полк, апрель 1945 г. Интересная конверсия линейного танка в узкоспециальную боевую сеперную машину, которая, однако, не состояла на вооружении сеперного подразделения. На башню и корпус танка наварили рамы для крепления фаши. Непонятно были рамы покрашены или нет. 1 - эмблема 21-й танковой бригады, 2 - AoS 12-го Королевского танкового полка.

