

BUSSING-NAG 900 – «ДИНОЗАВРЫ» ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Все, кто интересуется историей бронетанковых войск или Второй мировой войной, смотрит документальные фильмы о Германии тридцатых годов прошлого века, наверняка обратили внимание на кадры из кинохроники военных парадов в Берлине и Нюрнберге, на которых видны идущие в несколько рядов огромные грузовики с танками в кузовах и на прицепах к ним. Впечатляющее зрелище, ничего не скажешь!

Специалисты зарождающихся в середине тридцатых годов прошлого века немецких танковых войск совершенно правильно рассудили, что ограниченный ресурс двигателей и ходовой части танков можно сберечь, перевозя их к линии фронта на автомобилях-танковозах. Это не было какой-то особой новинкой – уже в конце Первой мировой войны лёгкие танки Renault FT французы и американцы перевозили на 7-тонных грузовиках Renault или Mack AC. Но мало-мощные тихоходные грузовики на грузолентах не годились для условий манёвренной войны, к которой готовился вновь организованный Вермахт. К этому времени в Германии уже производились лёгкие танки Pz.I весом 6 т, а также 9-тонные Pz.II. Для их перевозки требовались соответствующие по размерам и грузоподъёмности автомобили. Потенциально такие грузовики у немцев имелись – ещё в середине двадцатых годов в автомобильной фирме «Bussing» инженеры Willy Staniewicz и Paul Filehr разработали первый тяжёлый 3-осный грузовик Bussing VI GL типа 6x4. Уже через несколько лет число таких машин перевалило за 2 тысячи и составило половину мирового парка тяжёлых трёхосок – вслед за «Bussing» конструированием и производством грузовиков такого класса занялись также иные автомобильные фирмы не только в Германии, но и в других странах Европы и в Америке. К середине 1930-х гг. двигатели «Bussing» Paul Arendt создал для грузовиков и автобусов фирмы мощные 6-цилиндровые дизельные моторы, устанавливавшиеся также и на 8-тонные коммерческие 3-осные модели «800-го» семейства. Поэтому заказ Вермахта на танковозы у фирмы, успевшей к тому времени присоединить другого производителя грузовиков – фирму «NAG» – особых затруднений не вызвал. Правда, заказом на 200 шт. грузовиков пришлось поделиться с фирмой «Faun» из Нюрнберга. Так появились немецкие автомобили-танковозы Bussing-NAG 900 и Faun L900 D567.

Это были весьма крупные – длина 9960 мм и тяжёлые (собственный вес – 8,7–8,9 т) грузовики. Они имели мощные 6-цилиндровые двигатели (у Bussing-NAG – 145 л.с., а у Faun – 150 л.с. при 1600 оборотах коленчатого вала в минуту) и могли развивать по шоссе скорость до 55–58 км/ч. При этом с полной нагрузкой они расходовали до 38 л дизтоплива и до 1 л мотор-

ного масла на 100 км пути. Грузоподъёмность этих, по тогдашним понятиям, гигантов на однокатных шинах размером 13,5–20 была 9,5 т, т.е. точно соответствовала весу самого тяжёлого танка Вермахта того периода – Pz.II. Выпущенные в 1937–1939 гг. несколькими мало отличающимися друг от друга сериями эти танковозы с 10-тонными прицепами специальной конструкции поступили на вооружение танковых подразделений так называемых «лёгких дивизий» Вермахта. Особенностью конструкции прицепа было то, что он мог служить рампой для заезда танка в кузов грузовика. Кстати, в отличие от коммерческих грузовиков той же модели, раму танковоза сделали пониженной, с изгибом лонжеронов над задними мостами. Так удалось сделать приемлемой погрузочную высоту кузова и заодно понизить центр тяжести гружёного танковоза.

Грузовики действительно выглядели очень внушительно, особенно Bussing последних выпусков, имевшие не открытую военную, а нормальную закрытую 3-местную кабину. Она чем-то даже напоминала тевтонский замок – маленькие передние окна сурово «глядели» из-под «налвинутого на лоб» козырька... Учитывая войсковое предназначение, грузовики оборудовались комбинированным 12/24-вольтовым электрооборудованием, имели достаточно эффективные пневматические тормоза всех колёс автомобиля и прицепа производства фирмы «Кнопт».

Суля по немецким источникам эти танковозы, из-за плохой проходимости по не имеющим твёрдого покрытия дорогам, в походе на Польшу не участвовали. Ограниченное их число использовалось в 1940 г. во Франции, где дороги были значительно лучше. Но к этому времени основным танком Вермахта стал 15-тонный (в первых модификациях) средний танк Pz.III, «на подходе» был ещё более тяжёлый Pz.IV. Для их транспортировки Bussing и Faun уже не годились. Во время боёв во Франции немцы для перевозки неисправных Pz.III использовали 15-тонные трофейные французские танковозы Bernard 6C, а возможно, и прицепы-тяжеловозы фирм «Titan» или «Koder», захваченные у французов.

А что случилось с похожими из-за длинных капотов на каких-то доисторических животных немецкими грузовиками? «Лёгкие дивизии» Вермахта в конце 1939 – начале 1940 гг. были переформированы в танковые и перевооружены новыми танками. Тяжёлые трёхоски были переданы в тыловые транспортные подразделения. Имеющиеся снимки показывают такие автомобили на дорогах, ведущих к Москве и Сталинграду. Многие из них там и остались в виде металлолома или же были захвачены Красной Армией. Тем не менее, в мае 1945 г. ещё немало бывших танковозов оставалось в строю. Часть

15-тонный танковоз Bernard 6C



из них после окончания войны была передана союзниками вновь создаваемым частным немецким транспортным фирмам, а оказавшиеся в восточной части Германии были отправлены как трофеи в СССР, где ещё несколько лет эксплуатировались, в основном в Прибалтике, куда по указанию «сверху» после войны направили большую часть дизельных трофейных машин. В детстве автор этих строк видел эти, гремящие и дымящие своими изношенными дизелями, громадные грузовики медленно ползущими по узким улицам Каунаса. Надо сказать, что это было весьма впечатляющим зрелищем. Увы, ни один из таких Bussing-NAG 900 не дождал до середины 1970-х гг., когда были созданы первые клубы любителей автотостарины, которые смогли бы хотя бы один из этих «динозавров» сохранить. Кстати, не сохранили их так же и немцы. Остались лишь снимки, сделанные любившими фотографировать технику немецкими солдатами.

Bussing-NAG 900



Bussing-NAG 900



Bussing-NAG 900



Bussing-NAG 900