

Мартин Дж. Догерти
Майкл Е. Хаскью

ТАНКИ

ОТ СОЗДАНИЯ
ДО СОВРЕМЕННОСТИ

СРАВНЕНИЕ
И СОПОСТАВЛЕНИЕ

Издательство АСТ
Москва

УДК 623.438.3
ББК 68.513
Д59

Martin J. Dougherty
TANKS: COMPARED AND CONTRASTED
Michael E. Haskew
COMPARED AND CONTRASTED: WEAPONS OF WORLD WAR II

Перевод с английского *Г.С. Махарадзе, Г.А. Сорокина*
Оформление обложки *А.И. Орловой*
Печатается с разрешения авторов и издательства Amber Books Ltd
Исключительные права на публикацию книги
на русском языке принадлежат ООО «Издательству АСТ».
Любое использование материала данной книги,
полностью или частично, без разрешения
правообладателя запрещается.

Догерти, Мартин Дж.
Д59 Танки. От создания до современности. Сравнение и сопоставление / Мартин Дж.
Догерти, Майкл Е. Хаскью; пер. с англ. Г.С. Махарадзе, Г.А. Сорокина. — Москва: АСТ,
2016. — 240 с.

ISBN 978-5-17-094971-7 («Издательство АСТ»)
ISBN 978-1-905704-75-0 (англ.)
ISBN 978-0-7858-2925-6 (англ.)

Авиация в небе, флот на море, а на земле танки стали основной боевой мощью начиная со времен Первой мировой войны. Эти бронированные машины навсегда изменили военное искусство не только в тактике, но и в стратегии. С книгой вы откроете для себя историю возникновения и развития танков с начала XX века до наших дней. Представленные в издании уникальные рисунки и подробнейшие тактико-технические характеристики дополнены всесторонним сравнением эффективности аналогичных танков, применявшихся в боях. Книга адресована всем, кто интересуется военной историей и историей военной техники.

УДК 623.438.3
ББК 68.513

ISBN 978-5-17-094971-7 («Издательство АСТ»)
ISBN 978-1-905704-75-0 (англ.)
ISBN 978-0-7858-2925-6 (англ.)

© 2008, 2012 Amber Books Ltd.
© Г.С. Махарадзе, Г.А. Сорокин,
перевод на русский язык
© ООО «Издательство АСТ»,
перевод на русский язык

СОДЕРЖАНИЕ

Вступление	5
Создание танка	15
Танки Первой мировой войны	19
Между двух войн	39
Танки Второй мировой войны	67
Танки времен «холодной войны»	181
Современные танки	207
Словарь	236
Примечания	237



ВСТУПЛЕНИЕ

Назначение бронированных боевых машин (ББМ) определяется тремя задачами: двигаться, вести бой и защищать экипаж и системы оружия от противодействия противника, с тем чтобы они могли продолжать выполнение своей задачи в боевых условиях.


Конечно, в этой концепции нет ничего нового. Воин своего племени пять тысяч лет тому назад, передвигаясь на собственных ногах, обладал точно теми же самыми тремя атрибутами: защитой и подвижностью, обеспечиваемыми его копьем, щитом и ногами. Однако развитие технологии сделало возможным создание боевых машин почти невероятной мощи. С огромной скоростью они могут двигаться по пересеченной местности, нести оружие колоссальной силы, и они почти неуязвимы для противника. Есть много вариантов этой темы, но концепция, в целом, неизменна.

Первое и самое главное, ББМ должна быть способна воевать. Она должна обладать оружием, уничтожающим те средства противодействия, на поражение которых оно рассчитано, запасом боеприпасов, питающих это оружие, и системой наведения оружия на выбранную цель.

Последнее может потребовать размещения на машине башен или других установок, а они, в свою очередь, нуждаются в прочной опоре, поддерживающей их.

Второе, машина должна быть способна двигаться. Для этого требуется мотор и устройства передачи мощности мотора на грунт – другими словами, система привода той или иной конструкции. Если машина должна передвигаться не только по хорошим дорогам, ей нужна эффективная подвеска и просвет над грунтом (клиренс), достаточный для движения по неровной местности. Давно известно, что гусеницы больше, чем колеса, подходят для перемещения по неровному грунту и лучше распределяют на грунт вес тяжелой машины.

Машине также нужна определенная защита. В самом общем смысле – это металлические пластины, защищающие от пуль и осколков снарядов. Чем более мощным становится оружие, тем надежнее и прочнее должна быть защита от него. Например, можно использовать более толстую броню, но есть практическое ограничение количества металла, которое можно навесить на данную машину при сохранении ее возможности нормально двигаться. Элементами хорошей кон-



Британский танк Mk.1 («мужской» вариант, или «самец»). На более поздних моделях прицепные колеса сняли. Конструкция в виде крыши — рама, покрываемая сетью, предназначалась для скатывания с нее гранат противника.

струкции являются применение наклонно ориентированной брони и новейших, в том числе композитных, материалов, а не просто наращивание толщины бронирования, все это дает лучшую защиту при том же самом весе брони. Но во всех случаях необходимы компромиссные решения. Ведь увеличение веса брони требует более прочного шасси и либо замедляет движение машины, либо требует более мощного двигателя. А более сильные двигатели требуют больше топлива, имеют больший вес, что может уменьшить объем внутри машины, необходимый для размещения экипажа и вооружения, – и потребовать нового переконструирования.

И даже если основные параметры БМ определены, конструирование еще далеко не закончено. Для того чтобы машина могла выполнять свою работу, ей нужно еще много другого оборудования, также жизненно важного. Экипажи танков должны быть снабжены средствами связи, или, по меньшей мере, средствами получения приказов. Они также должны иметь возможность видеть окружающую обстановку, не подвергаясь риску и оставаясь максимально защищенными. Пушка должна обладать системой прицеливания, башня должна поворачиваться, а пороховые газы от выстрелов своей пушки – удаляться из машины.

Нельзя забывать и об условиях работы экипажа. Несколько моделей хороших во всех других отношениях танков не смогли достойно показать себя в бою из-за трудных условий для их экипажа.

Следовательно, для того, чтобы эффективно действовать на поле боя, танки должны быть способны не только двигаться, стрелять и защищать от снарядов и пуль. Они должны быть надежными, несложными в обслуживании и применении.

Современные «основные боевые танки» (ОБТ) линии фронта – быстры, комфортабельны, отлично защищены, оснащены компьютерами, надежны, мобильны, эффективны – и даже имеют систему кондиционирования воздуха. Некоторые могут преодолевать неглубокие реки по дну; почти все способны вести бой ночью. Многие способны поражать противника прямо на ходу, с первого выстрела на дистанции 3 км (1,9 мили), а спустя всего несколько секунд делать следующий выстрел¹. Такой уровень совершенства достигнут не за один день. Да, современные БМ стали результатом трудного и зачастую кровавого процесса развития. На этом пути было множество неудач и сгоревших на поле боя машин, оказавшихся

неготовыми к своей задаче. Потребовалось сто лет для создания современного танка – а начало истории БМ стоит еще дальше от наших дней, много дальше.

ВОЗВЫШЕНИЕ И ЗАКАТ КАВАЛЕРИИ

Первыми боевыми экипажами были конные колесницы (иногда их тянули волы), с которых воины могли стрелять из лука и бросать копья, или, на худой конец, действовать пикой или мечом. Колесницы появились потому, что лошадь того времени еще не была достаточно сильной, чтобы нести всадника в доспехах в бою, – и колесницы исполняли роль возникшей позднее кавалерии. Когда началась практика применения лошадей в бою, стали выводить более сильные породы и конница сменила колесницы. Воину на коне стали поручать две основные функции: разведку и бой.

На протяжении веков разведкой обычно занималась легкая кавалерия. Она обладала также значительными боевыми возможностями, но важнее всего для нее была большая пригодность для прикрытия, охранения своих войск и разведки противника, а не для разгрома формирований врага – хотя она превосходно могла преследовать уже разбитого неприятеля, обращая



Самые первые боевые экипажи – **конные колесницы**. Позднее их заменила кавалерия, а потом ей на смену пришли бронированные машины.

его в бегство. Уничтожение врага на поле боя традиционно оставалось функцией тяжелой кавалерии, лучше защищенной доспехами и использующей более крупных и сильных лошадей. Вооружение тяжелой кавалерии могло быть таким же, как и у легкой. Хотя лучники на конях использовались в разных странах для повышения плотности обстрела, все же чаще всего кавалерия служила «ударным кулаком», предназначенным для того, чтобы разбить противника подобно тарану, а не обстреливать его на расстоянии. Две эти роли временами не имели четкой границы между собой, и дело еще больше осложнилось с появлением драгун. Последние сначала представляли собой посаженную на коней пехоту, но постепенно во многих странах они превратились в истинную кавалерию. А конная пехота вновь и вновь возникала под разными названиями.

Параллель между традиционной кавалерией и современными бронетанковыми силами очевидна – легкие машины выполняют прикрытие и разведку. ОБТ ударом разбивают противника, а посаженная на машины пехота готова к поддержке. И именно слабость кавалерии в выполнении своих традиционных задач в определенный исторический период вызвала к жизни ББМ. Конечно, это произошло не в одно мгновение; в течение многих лет оба вида войск существовали одновременно.

Уже задолго до появления ББМ кавалерия стала сдавать свои позиции. Во времена, когда пехота была вооружена мушкетами, атака конницы на нее имела шансы на успех, хотя разбить дисциплинированное пехотное соединение и тогда было непросто. Однако появились винтовки, и пехота смогла теперь вести точную стрельбу на дистанции до 450 м (1476 футов), вместо прежних 150 м (492 фута) – на полях сражений обстановка совершенно изменилась.

Динамику кавалерийской атаки определяет математический расчет. Лошади не могут долго скакать галопом, и кавалерийская часть после долгой быстрой скачки оказывается расстроенной. Поэтому против пехоты, ведущей поражающий огонь на 450 м, опасность для кавалерии возрастает больше, чем в соотношении 3:1 (это 450:150. – Примеч. перев.). В атаке против мушкетов большую часть расстояния в опасной зоне можно преодолеть на значительной скорости. А против винтовок этого сделать уже нельзя. Большее время нахождения в опасной зоне означает больше пуль противника, что увеличивает потери конницы и ее дезорганизацию.

Так происходило во время Гражданской войны в Америке (1861–1865) и в европейских войнах того же периода, например, во Франко-прусской войне (1870–1871) кавалерию обычно рассеивали прежде, чем она могла доскакать до противника. Появление настоящих казноза-

Гражданская война в Америке показала, что **возросшая огневая мощь пехоты** делает кавалерию на поле боя почти бессильной.



рядных винтовок и, чуть позднее, пулеметов еще больше осложнило положение конницы.

Несмотря на то что кавалерия в Гражданской войне в Америке была наиболее эффективна в роли мобильной пехоты, а во Франко-прусской войне она лишь однажды провела действительно успешную атаку (правда, с большими потерями для себя), ее сторонники продолжали верить, что она может дать решающий результат на современном поле боя. И в начале Первой мировой войны (1914–1918) в составе армий было еще много кавалерийских дивизий².

В первые дни войны, когда военная обстановка еще не определилась, кавалерийские формирования временами вели бои в традиционном ключе.

Там, где они выполняли присущие им задачи, — ведение разведки, обеспечение прикрытия, участие в быстротечных схватках — они были эффективны. Но когда они были вынуждены наступать даже на плохо подготовленные позиции противника, то картина становилась совершенно иной. Заграждения из колючей проволоки оказывались совершенно непроходимым препятствием для кавалерии, и есть несколько душераздирающих рассказов о кавалерийских атаках на пулеметы, когда не только невозможно было двигаться вперед, но и уйти из оград колючей проволоки.

Британские драгуны, только что вооруженные самой лучшей шашкой, когда либо использовавшейся в британской кавалерии, были толпой расстреляны из винтовок и пулеметов. Галантных французских кирасиров постигла такая же участь, когда они поскакали вперед в своих блестящих кирасах и касках, точно таких же, какие носили при Ватерлоо. Столь же печальной оказалась судьба атаковавших германских улан, как видно из рассказа британского пехотинца. Время кавалерии закончилось, и это сделали кровавые побоища у колючей проволоки и автоматическое оружие. Ставшие несовременными, некоторые кавалерийские части начали играть роль мобильных резервов, а многие дивизии теперь просто ждали позади линии фронта в надежде на шанс принести какую-то пользу. Эпоха конного солдата миновала, но его задачи — прикрытия, короткие удары и преследование разбитого и отступающего противника — пока еще оставались.

Эти задачи были жизненно важны, однако пока не нашлось средства выполнять их, пехота и артиллерия должны были на своих плечах нести всю тяжесть войны, перемалывая противника, но не имея возможности закончить войну. К счастью, замена конному солдату уже была на подходе.



Французские кирасиры (тяжелая кавалерия) в 1914 году выглядели почти так же, как их предшественники в битве при Ватерлоо в 1815 году.

Римские колесницы

Большую часть своей истории римская армия мало использовала колесницы, но их много лет показывали на церемониях и на спортивных состязаниях. Римский военачальник в колеснице во главе процессии вызывает ассоциацию с кавалерийским эскортом во время государственных торжеств в современной Британии, напоминающих о военных традициях государства и о славном прошлом.



РАННИЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ

Идея подвижной боевой платформы, почти неуязвимой для противника, всегда была привлекательна. Первые попытки были связаны с использованием силы животных или человека. Вооруженные «боевые повозки», возимые слонами, лошадьми или волами, осадные башни на колесах и мобильные метательные орудия, установленные на тележках, опробовались в разные исторические эпохи. Ни одно из этих изобретений не было настоящей боевой машиной, но все они показывали направление движения военной мысли.

В период позднего Средневековья проводились эксперименты с бронированными повозками, движимыми с помощью ручных рычажных механизмов, из этих повозок экипаж стрелял из аркебуз, а в XIX веке пушку Гатлинга пытались разместить на спине верблюда. Однако концепция использования хорошо защищенного артиллерийского орудия для захвата позиций противника (это одна из задач, выполняемых танками) была реализована в 1870 году британским полковником С.-Б. Брэкенбери. Его идея была – создать батарею «штурмовой артиллерии» путем осна-

щения полевых пушек металлическими экранами, защищающими расчет от пуль. Эти пушки можно было катить вперед силами их расчетов и по ходу движения обстреливать позиции противника. Конечно, такие орудия, и без того немалый вес которых увеличивала броня, были не слишком мобильными. Однако идея оружия артиллерийского калибра, защищенного броней и способного перемещаться на новую огневую позицию, – это уже концепция танка.

Первая по-настоящему самоходная бронированная боевая машина была запатентована в 1855 году, во время Крымской войны (1853–1856). Она представляла собой паровой экипаж с размещенными на нем артиллерийскими орудиями, защищенный стальной броней. Предназначенная для роли штурмовой машины, эта повозка должна была нести «карронады» – короткоствольные пушки с небольшой дальностью стрельбы, но метаящиеся снаряды весом 6,4 кг – и набор режущих ножей по периметру как противопехотное оружие. До постройки такой машины дело не дошло, ее признали «нецивилизованной» и проект отложили в сторону.

Крымская война продолжилась без подобного варварского оружия.

ПАРОВЫЕ ТРАКТОРЫ И БРОНЕАВТОМОБИЛИ

Два отдельных направления развития техники позволили сделать идею танка реальностью. Практическое передвижение механического экипажа по неровному грунту впервые было осуществлено паровыми сельскохозяйственными машинами, а на вопрос о возможности применения бронированной машины ответило создание броневедомола.

Но окончательное решение проблемы бронированного экипажа пришло лишь с появлением двигателя внутреннего сгорания. Требовался достаточно мощный, но не слишком тяжелый двигатель, причем запас горючего для него должен был позволять экипажу покрывать приемлемое расстояние. Однако развитие такой машины сдерживалось тем, что в конце XIX века британские законы не разрешали экипажам с механическим двигателем (кроме паровых тракторов) ездить по дорогам. Наконец, в 1896 году

В конце XIX века начали применяться **паровые тракторы** – в строительстве и как тягачи для артиллерийских орудий.



закон изменили, и тогда же появился первый практически пригодный британский автомобиль.

Спустя всего четыре года изготовили бронированный вариант этого автомобиля, названный «Пеннингтон Армored Кар» («Бронеавтомобиль Пеннингтон»). Если некоторым образцам техники дают названия, не совсем точно отражающие их происхождение или функцию, то в данном случае название было точным – гражданский дорожный автомобиль с броней из стальных пластин толщиной 6,4 мм (0,25 дюйма), с двумя пулеметами «Максим» в задней части. Фактически это был обычный автомобиль, который дополнили броней, и, как и у всех подобных конструкций, его характеристики были не слишком хороши.

Еще через два года, в 1902-м, появился бронеавтомобиль «Симмс». Это была весьма интересная конструкция, с колесами, защищенными шторами в виде цепной кольчуги, свисающими с бронированного пояса кор-

пуса. Вооружение также усилилось – «Симмс» располагал двумя пулеметами «Максим» и однофунтовой автоматической малокалиберной артиллерийской установкой³. Однако под всем этим пока еще скрывался гражданский автомобиль, который не мог быть хорошей базой для боевой машины. Появившийся в 1903 году усовершенствованный «Симмс» стал первым сухопутным экипажем с вращающейся башней. Причем башен было две – по одной для каждого пулемета. Водитель машины располагал перископом для обзора дороги. К сожалению, усовершенствованный «Симмс» использовал тот же мотор мощностью 12 кВт (16 л. с.), что и гражданский автомобиль, на базе которого он был построен, и он едва мог двигаться под тяжестью своей брони.

В других странах также появились подобные конструкции, иногда со своими особенностями. Во Франции в 1902 году создан бронеавтомобиль «Шаррон-Жирадо э Войт». Это не была

настоящая БМ, скорее – мобильная огневая позиция пулемета. Хотя стрелок пулемета и был защищен броневым экраном, водитель и двигатель оставались открытыми.

Первые германские броневые автомобили использовали шасси грузовика, а не туристического автомобиля, как в других странах. Таких конструкций было несколько – от мобильных артиллерийских установок для борьбы с аэростатами наблюдения противника (бронированных и небронированных) до тяжелых броневых автомобилей с пулеметами.

Много подобных образцов, с разной степенью успеха, создавалось в годы, непосредственно предшествующие Первой мировой войне. Некоторые страны смогли наладить производство удачных моделей броневых автомобилей на шасси туристического автомобиля, с легкой броней, вооруженных пулеметами. Были попытки создания более тяжелых машин, с многоствольными пулеметными установками, крупнокалиберными пулеметами, или с тем и другим вместе. Однако машины с тяжелой броней не могли считаться удачными. Некоторые были настолько перегружены, что на неровной дороге

ломались их оси. А о движении по бездорожью даже не могло быть речи! Эти машины годились для несения охраны – например, для защиты аэродромов и т. п., возможно – для разведки вдоль дорог, но модели, эффективные на бездорожье, были скорее исключением, чем правилом.

В начальные месяцы Первой мировой войны броневые автомобили широко использовались, иногда и вне дорог. Но для настоящего боя на Западном фронте они вряд ли годились. Изрытая воронками от снарядов грязь, проволочные заграждения и окопы были непроходимы даже для лучших броневых автомобилей того времени.

Тем не менее броневые автомобили применялись на других театрах войны, иногда с успехом. В России и на Ближнем Востоке отряды броневых автомобилей имели успех, являясь зачастую «помесью» мобильной артиллерии, или средства поддержки, и кавалерии. Их способность создать плотный огонь в нужном месте и переместить его потом в другое место оказалась очень полезна и, несомненно, доказала эффективность БМ. Операции броневых автомобилей также продемонстрировали другие важ-



Броневые автомобили и мотоциклы впервые участвовали в бою во время Первой мировой войны.

Первые бронев автомобили строились на шасси легковых автомобилей или грузовиков, иногда – по инициативе частных компаний, надеявшихся получить военный заказ. Чаще всего на корпус существующего автомобиля прикрепляли металлические листы, перегружая тем самым шасси и мотор. Специально сконструированные бронев автомобили были более удачными – как на рынке, так и на войне.

ные концепции. Например, некоторые ранние модели не имели брони сверху, и их экипажи страдали от огня снайперов и осколков снарядов. Уже в первые недели войны, когда снайперы работали со всех окрестных холмов и церковных башен, стала очевидна необходимость бронирования со всех сторон машины.

Такая участь постигла многие бронев автомобили Королевских ВМС, создавших бронедиви-

зион для защиты авиабазы Адмиралтейства в Дюнкерке. Тогда еще не существовало Королевских ВВС, и воздушные операции на Западном фронте выполняли пилоты ВМС. Бронев автомобилям отводилась роль защиты авиабазы и спасения пилотов сбитых самолетов. По-видимому, они также ловили пилотов противника, сбитых позади линии фронта, в тылу Союзников.

Опыт, полученный в 1914 году Воздушным департаментом Адмиралтейства при использовании бронев автомобилей с открытым верхом, имел важные последствия и был использован конструкторами. Броня крыши должна быть тоньше, чем бортовая на корпусе, и особенно лобовая, куда приходится основная часть огня противника, но она всегда есть у танков, а также, как правило, и у других бронированных машин.

В целом, первые бронев автомобили продемонстрировали, что ББМ может быть эффективна, если устранить ее недостатки. Они также



Бронев автомобили первое время использовались для несения сторожевой службы и защиты важных объектов.

заняли свою «экологическую нишу», существующую до сих пор, – современные бронев автомобили имеют больше общего с танками, чем их предшественники образца 1902 года, но сегодня появилось новое поколение легко бронированных автомобилей, обеспечивающих достаточную безопасность экипажу и патрулирующих вдоль дорог и на менее пересеченной местности.

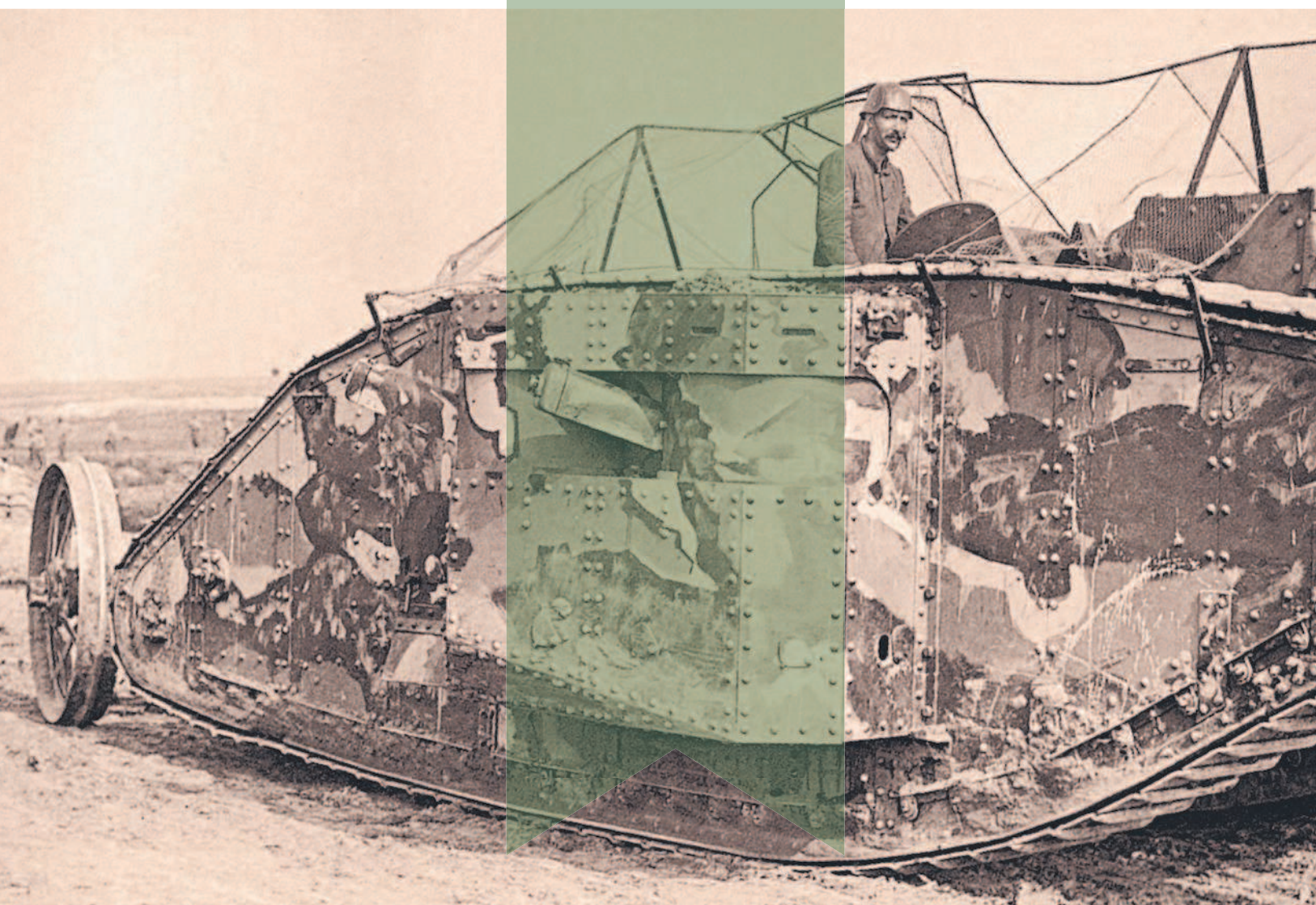
Если бронев автомобили, несомненно, причастны к появлению танка, то показать путь преодоления их недостатков выпало на долю скромного парового трактора. В середине XIX века техника уже хорошо освоила силу пара. Она использовалась на железных дорогах и в промышленности, начинала работать на судах. Чуть позже по дорогам покатали паровые автомобили, которые поначалу были крайне нескладными. Они имели ограниченные мощность и запас хода, но оказались полезны в перевозке грузов, они работали повсюду – на стройках и как артиллерийские тягачи. Однако огромные стальные колеса паровых тракторов не были идеальны для движения вне дорог, и со временем на смену колесам пришло нечто более пригодное – гусеницы.

Тракторы строила британская фирма «Ричард Хорнсби и сыновья», специализировавшаяся на сельскохозяйственных машинах. Она решила создать сельхозмашины, работающие на мягком грунте. И, конечно, вскоре возникла (по крайней мере, у Хорнсби) мысль о военном применении подобной техники – фирма продемонстрировала гусеничный трактор, переделанный в артиллерийский тягач. Эксплуатационные качества тягача оказались высокими – на демонстрации он мог идти по грунту, где вязли даже лошади, и даже в придачу вытащил этих самых застрявших в грязи лошадей – но этого пока оказалось недостаточно для получения правительственного заказа. И Хорнсби продал свой патент американской компании «Холт Катерпиллар», которая через несколько лет создала то, что стало известно как «гусеничный грузовик», для применения в сельском хозяйстве.

В конце Первой мировой войны уже существовали все основные и жизненно важные компоненты ББМ – гусеницы, моторы, бронирование, вооружение и, самое главное, проверенная на практике концепция этого вида оружия. В 1912 году австралиец Л.-Э. Моул сконструировал гусеничную боевую машину и направил проект в британское военное министерство. Проект не вызвал интереса, но его продолжали развивать и вновь представили в 1915 году. Во всяком случае, первые реально

построенные танки были очень похожи на предложенный Моулом, но, как признали позже, уступали последнему по некоторым показателям. Правильные идеи Моула немного опередили свое время, т. к. для них не было необходимого катализатора – в форме отчаянной необходимости найти оружие, заменяющее кавалерию на полных свистящими осколками и перегороженных проволочными заграждениями полях сражений.

Когда истекли начальные месяцы Первой мировой войны и войска остановились, кавалерию отвели в тыл, пехота зарылась в землю, а артиллерия перешла к стрельбе на дальние дистанции, настало время осознания этой необходимости. Так появился танк, поначалу ненадежный, дьявольски трудный в управлении, часто подверженный поломкам, но крайне необходимый⁴.



СОЗДАНИЕ ТАНКА

Танки изобретены в Британии и являют собой соединение вместе нескольких идей, а не внезапную гениальную идею. Многие имена причастны к созданию танка в той или иной степени, одно из наиболее важных имен – Э.-Д. Суинтон, в то время подполковник.

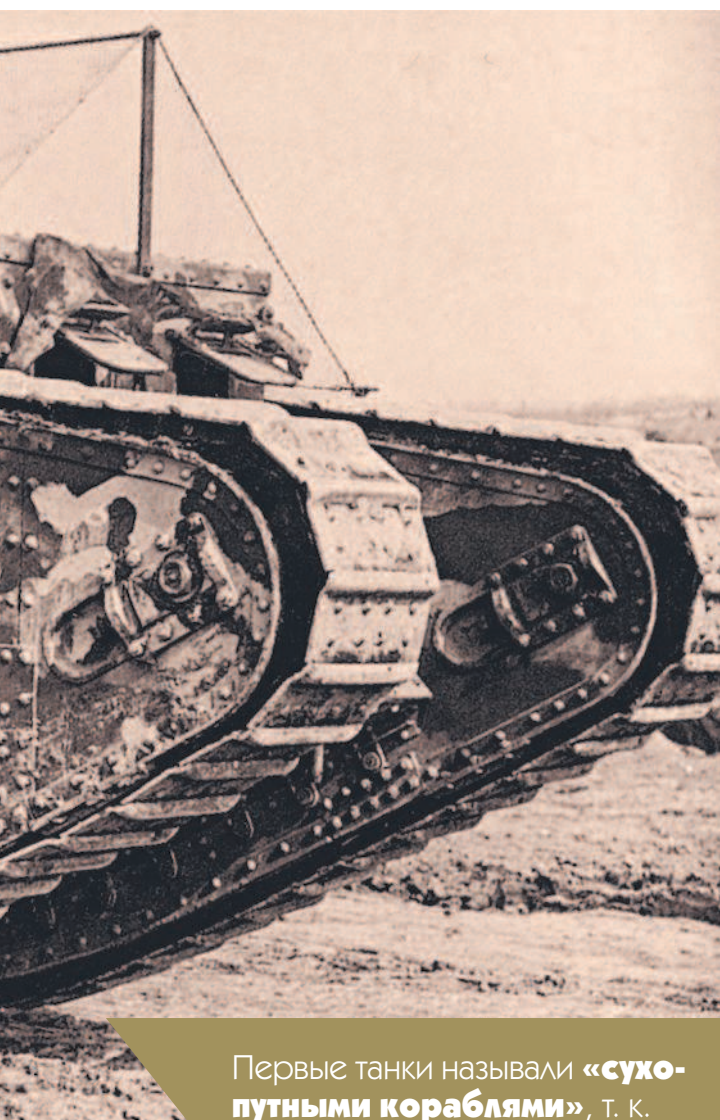
Из отчетов, которые он читал, Суинтон знал о гусеничных тягачах, он видел достоинства броневых автомобилей, и их неспособность двигаться по неровному полю боя. И он предложил создать машину, во многом похожую на броневую машину, но поставленную на гусеницы вместо колес. Такая машина, убеждал он, будет способна двигаться по грязи и колючей проволоке и принесет пользу на поле боя. Военное министерство решило проверить идею Суинтона и приобрело трактор «Холт» для испытаний.

Конечно, скромный трактор не произвел впечатления на чиновников, и интерес к идее увядал. Но убеждение Суинтона оставалось непреклонным, и он продолжил свои попытки, на этот раз – в Адмиралтействе. Его поддержал Первый лорд Адмиралтейства, причем это был не кто иной, как Уинстон Черчилль.

Адмиралтейство организовало «Комитет по сухопутным кораблям» для рассмотрения идеи и приобрело собственную машину для испытаний. На этот раз ею оказался трактор «Киллен-Стюарт», снабженный запатентованными гусеницами (как и трактор «Холт», купленный армией).

Эксперименты с этой машиной проходили успешно. Ее снабдили приспособлением для разрезания проволоки. Однако к июлю 1915 года на Западном фронте броневые автомобили оказались невостребованными. Интерес к концепции ББМ вновь остыл. Но Суинтон продолжал доказывать, что гусеничные машины с успехом применяются для транспортировки артиллерии и боеприпасов. При поддержке своих сторонников он сумел убедить Адмиралтейство, что нужно продолжать проект.

Суинтон составил спецификацию для бронированной боевой машины, соответствующей условиям Западного фронта. Он учел потребности экипажа, вооружение, силовую установку и привод, а также такие практические моменты,



Первые танки называли **«сухопутными кораблями»**, т. к. управляли ими примерно так же, как кораблем.