

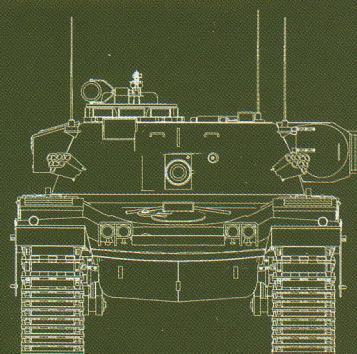
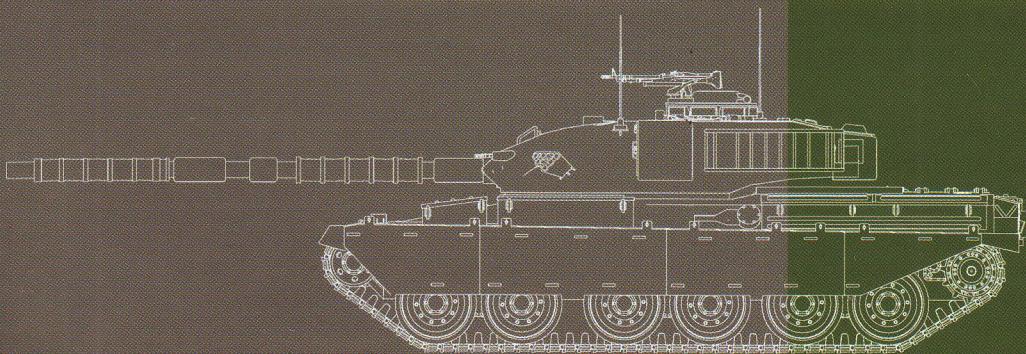
# ТАНКИ МИРА<sup>12+</sup>

Приложение к журналу «Арсенал-Коллекция»

Основной боевой танк

29

## «Чифтен»



Вождь бедуинов

**П**од самый занавес Второй мировой войны Великобритания после долгих лет постройки неудачных, слабо вооруженных и недостаточно защищенных танков дождалась-таки «настоящего» танка. Только что принятый на вооружение «Центурион» был способен противостоять любому танку противника, за исключением, разве

что, «Королевского Тигра». Совершенствование «Центуриона» продолжалось и в послевоенные годы, в 1948-м появилась «классическая» модель Mk.3, вооруженная 20-фунтовой (83,8-мм) пушкой вместо 17-фунтовой (76,2-мм). Однако параллельно велся поиск концептуального облика новой боевой машины, призванной заменить «Центурион» в будущем.

Колонна «Чифтенов» в «городском» камуфляже на параде



## Долгий путь

**П**очалу претендентом на роль замены «Центуриона» стал «универсальный танк A45» – первый британский танк, изначально разрабатывавшийся как платформа для семейства боевых машин различного назначения. Однако не срослось – A45 получился чересчур тяжелым, а тут еще удалось предназначавшуюся для него 20-фунтовку вполне благополучно «прописать» на «Центурионе». В 1949 г. проект закрыли, но плоды трудов праведных даром не пропали – впоследствии из A45 вырос тяжелый танк «Конкерор». Он встал в строй в 1954 г., и на последующее десятилетие в Королевском танковом корпусе установился дуумвират из среднего «Центуриона» и тяжелого «Конкерора».

Таким образом, британцы на время отказались от идеи единого танка. В 1951 г. стартовала новая программа создания замены для «Центуриона» – разработка «среднего танка № 2» (Medium Gun Tank No. 2). При этом тактико-технические требования к новой машине оставались очень расплывчатыми, что позволило конструкторам дать волю своей фантазии. Изначально в качестве основного вооружения рассматривалась американская 105-мм пушка с высокими баллистическими характеристиками и автоматом заряжания. Предполагалось, что габариты танка будут максимально обжатыми, что позволит усилить бронирование. Рассматривался и вариант двухсекционной

(сочлененной) боевой машины. В конечном итоге, стремление к минимализации размеров привело к идеи одноместной боевой машины – вроде самых первых танкеток «пулеметоносцев». Так появился проект «Продиджал» (FV 4401) – небольшая безбашенная машина, вооруженная парой 120-мм безоткатных орудий, питаемых боеприпасами из семизарядных барабанов. Правда, еще на стадии проектирования стало понятно, что единственный член экипажа не сможет эффективно управлять танком, и экипаж увеличили до двух человек.

В истории танкостроения столь экстравагантные проекты, как «Продиджал», обычно остаются лишь на бумаге. Но FV 4401 был реально построен в количестве трех прототипов и прошел несколько этапов испытаний. И хотя на вооружение его не приняли, накопленный опыт создания малогабаритной гусеничной боевой машины впоследствии пригодился при разработке семейства CVR(T) – легкого танка «Скорпион» и машин на его базе.

Таким образом, в 1956 г. разработчики «среднего танка № 2» пришли к выводу, что новую боевую машину следует строить по классической схеме. Вероятно, на это решение оказала влияние информация о новом советском танке Т-55, превосходящем «Центурион» по всем характеристикам. В том же году определились и с вооружением, в качестве которого была выбрана дальнобойная 120-мм

пушка, идеально подходящая для сражений на равнинах Центральной Европы. Поскольку её унитарные выстрелы имели солидный вес и габариты, и управляться с ними в стесненном пространстве танка было весьма проблематично, конструкторы пошли на внедрение раздельного заряжания.

К концу 1956 г. разработка «среднего танка № 2» постепенно набирала обороты. Головным подрядчиком танка, получившим военный индекс FV 4201, была определена фирма «Лейланд Моторс», отвечающая также за создание модернизированного «Центуриона» Mk.7. Поскольку

многие технические решения, предусмотренные для нового танка, имели революционный характер, руководство «Лейланда» для снижения технического риска решило построить промежуточный образец, «обкатав» на нем некоторые нововведения, ранее известные только на бумаге. Три таких машины, известные как «40-тонные Центурионы» были построены на базе танков «Центурион» Mk.7 и Mk.8. На них в 1958-1959 гг. опробовали новое размещение механика-водителя (в полулежащем положении), башню с сильно склоненной лобовой стенкой и пушечной установкой без привычной маски, а также ряд других нововведений.

## Рождение «Чифтена»

**В** 1957 г. состоялась трехсторонняя конференция представителей США, Великобритании и Канады, в ходе которой были очерчены требования к танку современного поля боя и принципы классификации боевых машин. Именно тогда появился термин «основной боевой танк» – ОБТ (Main Battle Tank – MBT), который должен был заменить в будущем два класса танков – средние и тяжелые. Основное вооружение такого танка должно было пробивать 120-мм броню на дистанции 1800 м при угле встречи 60°. Необходимым считалось оборудование танка инфракрасными приборами ночного видения.

Таким образом, FV 4201 должен был стать первым британским ОБТ. В качестве силовой установки для него был определен 8-цилиндровый дизельный двигатель «Роллс-Ройс» V-8 с автоматической коробкой передач. Масса танка не должна была превышать 45 т. Появились и требование унификации с перспективным американским танком T95 – обе машины должны были иметь взаимозаменяемые башни. Правда, смысл этого неясен, если учесть, что T95 проектировался под более слабое вооружение (105-мм нарезная либо 90-мм гладкоствольная пушка).

В 1958 г. вторым главным подрядчиком по созданию FV 4201 стала фирма «Виккерс». На неё возложили разработку башни, которая должна была отличаться малой площадью лобового сечения, увеличенным углом наклона передней

стенки и новой орудийной установкой без привычной маски.

Серьезные проблемы сопровождали создание силовой установки. Мало того, что разработка мотора «Роллс-Ройс» V-8 велась с двухлетним отставанием от графика, так ещё британцы решили принять новое требование НАТО по обеспечению многотопливности двигателя. В итоге, доводку двигателя «Роллс-Ройс» прекратили, а «Лейланд» начала создание нового многотопливного дизеля L60, взяв за основу немецкие моторы «Юнкерс» Jumo времен Второй мировой войны. Его массогабаритные характеристики превосходили параметры «Роллс-Ройса», и вскоре стало ясно, что уложиться в лимит 45 т по весу не удастся – по расчетам танк выходил 50-тонным. Не вызвал энтузиазма новый двигатель и у танкистов, как только инженеры Королевского танкового корпуса взглянули на схему новой силовой установки, они сразу поняли с какими проблемами придется столкнуться при её эксплуатации. Но конструкторы «Лейланда» обвинили военных в «истерике». Фирму поддержало и правительство, полностью проигнорировав мнение тех, чьи здоровье и жизни напрямую зависели от работоспособности силовых установок танков. В конечном итоге оказалось, что Великобритания единственная реализовала пресловутое требование НАТО – остальные государства на своих танках применяли либо обычные дизеля, либо (в США) газо-



Листы лобовой части корпуса «Чифтена» установлены под большими углами наклона

ые турбины. Британские же «Чифтены» получили весьма ненадежные моторы, что не только добавило хлопот их экипажам, но и значительно ограничило экспортный потенциал этого танка. Немного исправило ситуацию то, что при проектировании «Чифтена» предусмотрели возможность быстрой замены L60 – сказался опыт эксплуатации моторов «Метеор» на «Центурионах» и «Конкерорах», обслуживание которых оказалось весьма трудоемким и сложным.

В августе 1958 г. генштаб, наконец, завершил работу над тактико-техническими требованиями к новому ОБТ. От создателей боевой машины требовалось совместить огневую мощь «Конкерора» с подвижностью сравнимой с

«Центурионом», а желательно – лучшей. Скорость должна была составлять 40 км/ч, а масса 45 т. Правда, последний параметр под давлением разработчиков пришлось поднять до 50 т, как уже отмечалось, иначе в танк не вписывался многотопливный двигатель L60. Мощность двигателя должна была составлять 700 л.с., что сразу ставило будущий «Чифтен» в ряд наименее энергооруженных танков мира – удельная мощность составляла всего 14 л.с./т, хотя на заре проектирования «среднего танка № 2» считалось, что этот показатель не должен быть меньше 20 л.с./т. А вот боекомплект орудия должен был быть весьма солидным – 60 выстрелов.

## Прототипы

В конце 1958 г. военные заказали первые 6 прототипов Р1-Р-6, предназначенных для отработки конструкции, а в июне следующего года ещё 6 машин W1-W-6 для войсковых испытаний. Кроме того, построили ещё два прототипа (G1 и G2), переданных для испытаний ФРГ (взамен Великобритания получила пару предсерийных «Леопардов» 1).

Прототип Р1 был готов в сентябре 1959 г. Собственно, он (как и вторая машина, выпущенная в апреле 1960 г.) представлял собой только шасси будущего «Чифтена», без штатной башни. Вместо неё установили балласт, прозванный «Виндзором», из-за схожести с силузтом башни этого замка. Главной задачей первых двух машин являлось определение подвижности нового танка. На них установили опытные образцы двигателей L60 с автоматическими трансмиссиями TN12. Доводка мотоустановки заняла достаточно много времени – только в мае 1960 г. удалось добиться от двигателя устойчивой работы при 1800 об/мин, но до предусмотренных проектом 2400 об/мин было ещё далеко. В итоге, из мотора вместо требуемых 700 «лошадей» удалось выжать лишь 555. В общем, как и следовало ожидать, создаваемый в спешке двигатель L60 оказался чересчур сложным и ненадежным. К тому же оказалось, что переход с одного вида топлива на другой, вместо рекламируемого «простого щелчка тумблером», занимает, ни много, ни мало – восемь часов! Но альтернативы не было, и мотор пришлось доводить, заменив систему впрыска топлива, и внеся ряд других изменений, позво-

ливших поднять обороты. Параллельно дорабатывалась и коробка передач, тоже поначалу не отличавшаяся особой надежностью.

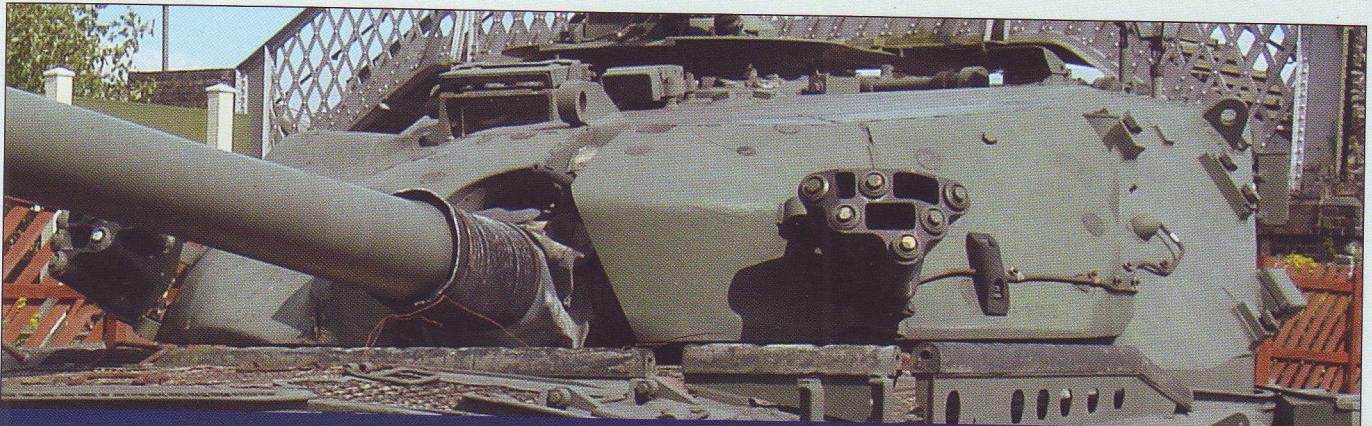
По результатам испытаний пришлось переместить глушители из моторно-трансмиссионного отделения в специальный бронированный короб, размещенный на корме корпуса танка – он стал характерной чертой всех «Чифтенов». В соответствии с новыми требованиями эксплуатации на территории ФРГ пришлось ввести резиновые «башмаки» на гусеницы. Эти и другие изменения вели к возрастанию массы танка, что требовало усиления подвески, то есть – опять-таки утяжеления конструкции. В итоге удельная мощность упала до 10 л.с./т.

Еще до того, как удалось совладать с проблемами моторно-трансмиссионной установки, начались испытания вооружения. Первым в мае 1961 г. произвел выстрелы из 120-мм орудия L11 прототип W3. Пушка показала себя прекрасно, чего нельзя было сказать о пристрелочном 12,7-мм пулемете M85. В конечном итоге, его пришлось заменить старым и проверенным «Браунингом» M2HB.

Здесь следует сказать о самой процедуре ведения огня с помощью пристрелочного пулемета. Перед тем, как выстrelить из орудия, наводчик выпускал короткую очередь (три трассирующие пули) из пулемета, наблюдая их ricochetы от цели. До появления первых лазерных дальномеров такая система работала быстро и точно. Более того, она позволяла учитывать направление ветра на всей дистанции стрельбы – даже самые современные метеодатчики, применяе-

Один из прототипов «Чифтена»





Лобовая часть башни «Чифтена» Mk.11/1 с накладной броней «Стайлбрю»

мые на танках, позволяют брать поправку на направление и силу ветра только в месте расположения танка.

Вскоре к испытаниям оружия подключили прототипы Р3 и Р4. В 1962 г. начались тесты инфракрасной системы ночного видения. К тому времени уже были готовы 12 прототипов, и военные сочли, что настало время обкатать FV 4201 в войсках – в Британской Рейнской армии, дислоцированной в ФРГ. Туда направили прототипы W1 и W3, а «счастливчиками», получившими возможность первыми познакомиться с новым танком, стали два батальона Королевского танкового полка – 1-й в Хоне и 5-й в Фаллингбостеле.

Первые впечатления от войсковых испытаний «Чифтенов», проходившим достаточно холодной зимой 1962 г., были неоднозначными. Наличие резиновых накладок на гусеницах давало «Чифтенам» огромное преимущество над «Центурионами» при движении по обледенелым дорогам. С другой стороны, на «Центурионе» имелась система обогрева боевого отделения (достаточно примитивная – заслонка в перегородке МТО, при открытии которой горячий воздух поступал из него в боевое отделение, но, тем не менее, работающая). Конструкторы же «Чифтена» сочли, что система обогрева ...является излишней! Только несколько лет спустя для экипажей танков предложили обогреваемые комбинезоны, но испытания показали их практическую непригодность. И лишь в самом конце карьеры британские «Чифтены» начали оборудоваться системами обогрева. Ещё одним неприятным сюрпризом стала худшая проходимость «Чифтена» на пересеченной мест-

ности из-за меньшего, чем у «Центуриона», клиренса. Правда, с этим удалось справиться достаточно просто – установив на FV 4201 опорные катки большего диаметра от «Центуриона». Ну и, естественно, сказывалась низкая удельная мощность «Чифтена».

Не обошлось без проблем и с вооружением. Никак не удавалось добиться нормальной работы электромагнитного досыпателя – вместо того, чтобы облегчать работу заряжающего, он порой представлял для него реальную опасность, грозя травмой. В конечном итоге, экипажи танков просто сняли эти устройства с танков, отправив их туда, где они не могли причинить вреда – на склад... После этого оказалось, что условия работы заряжающего по сравнению с «Центурионом» стали вполне сносными поскольку заряды для L11 были полностью сгораемыми, ему не приходилось уворачиваться от вылетающей из ствола горячей гильзы. Достаточно эффективно работал и эжектор, установленный на середине ствола орудия и предотвращающий попадание пороховых газов в боевое отделение при открытии затвора.

Несмотря на вскрытые в ходе испытаний проблем, наиболее серьезными из которых оставались недобор мощности и низкая надежность мотора L60, результаты испытаний признали удовлетворительными, и 1 мая 1963 г. «Чифтен» официально принял на вооружение. Правда, машина была ещё достаточно «сырой», и принятие на вооружение далеко не отражало её реальную боеготовность – скорее, оно должно было послужить дополнительным стимулом для фирм-разработчиков.

## Модификации

Первая серийная модификация «Чифтен» Mk.1, выпущенная в количестве 40 единиц (по другим данным, 35) в 1965 г., изначально не рассматривалась как полностью «кондиционная» – эти машины со множеством так и не устранивших недостатков предназначались только для подготовки экипажей. Эти машины оборудовались моторами L60 Mk.4A мощностью 585 л.с. Впоследствии часть «единичек» переоборудовали в танковые мостоукладчики FV 4205 AVLB.

Первым массовым вариантом стал «Чифтен» Mk.2, расширенный в 318 экземплярах. Помимо двигателя увеличенной до 650 л.с. мощности он отличался некоторыми другими изменениями – например, вместо двустороннего командирского люка установили одностворчатый. Выпущено 318 единиц.

Танк «Чифтен» Mk.3 получил более надежный двигатель L60 Mk.6, усовершенствованный электрогенератор и новую командирскую башенку. На крыше башенки смонти-

рован 7,62-мм пулемет L37A1, стрельба из которого возможна при закрытом люке. После выпуска 152 «троек» началось производство варианта Mk.3/3, на котором дальность стрельбы пристрелочного пулемета увеличили с 1800 до 2500 м. Также с этой модификацией начали устанавливать мотор L60 Mk.7A мощностью 720 л.с. Помимо 75 танков «Чифтен» Mk.3/3 построили 40 танков Mk.3/S и 6 Mk.3/G, отличающихся деталями оборудования.

Модификация «Чифтен» Mk.4 была реализована в 1970 г. всего в двух опытных экземплярах, представлявших собой лишь ходовые макеты, выполненные из небронированной стали.

Последним серийно строившимся вариантом являлся «Чифтен» Mk.5, появившийся в 1971 г. На нем установили мотор L60 Mk.8A (750 л.с.) и радикально доработали систему управления огнем, заменив пристрелочный пулемет лазерным дальномером «Барр энд Струд» LF-2, интегрированным в прицел наводчика. Также установили бес-



После снятия с вооружения несколько «Чифтенов» попали в частные коллекции

подсветочные приборы ночного видения, в систему управления огнем ввели электронный баллистический вычислитель, а в передней части корпуса смонтировали узлы для навески бульдозерного отвала и его электрогидравлических приводов (установка бульдозерного отвала возможна на любой танк варианта Mk.5 и занимает в полевых условиях 6 ч). В боекомплект введены стреловидные оперенные бронебойные подкалиберные снаряды L23A1 и дымовые снаряды; боекомплект увеличен до 64 выстрелов. На конце ствола усовершенствованного 120-мм орудия L11A5 смонтирован прикрытый броневым чехлом коллиматор, предназначенный для юстировки ствола и линии визирования оптического прицела стрелка в процессе стрельбы. Установлена новая командирская башенка, а угол возвышения зенитного пулемета увеличен с 75° до 90°.

Варианты Mk.6, Mk.7 и Mk.8 представляли собой модернизацию танков «Чифтен» Mk.2, Mk.3 и Mk.3/3 соответственно до уровня Mk.5. Работы начались в 1976 г. А с 1981 г. начался второй этап модернизации, предусматривавший установку новой системы управления огнем с цифровым баллистическим вычислителем, подсистемой автоматического ввода параметров состояния атмосферы, встроенной подсистемой

юстировки оси прицела наводчика и канала ствола. Также заменялся прицел наводчика и лазерный дальномер. В итоге появились модификации «Чифтен» Mk.9 (бывшие Mk.6), Mk.10 (Mk.7), Mk.11 (Mk.8) и Mk.12 (Mk.5). Наконец, начиная с 1987 г. часть танков Mk.11 снабдили дополнительной накладной бронезащитой башни «Стиллбрю» – эта модификация обозначалась «Чифтен» Mk.11/1.

Несмотря на существенные проблемы с доводкой, «Чифтен» смог завоевать некоторые позиции на международном рынке вооружений. Первым потенциальным клиентом стал Израиль, его танкисты были весьма довольны «Центурионом» и не прочь были обзавестись его сменщиком. Средненькая подвижность «Чифтена» была сочтена вполне приемлемой платой за высокую защищенность и большую огневую мощь – именно эти качества считались израильтянами главными исходя из опыта конфликтов на Ближнем Востоке. Однако, в 1969 г. Великобритания ввела эмбарго на поставки вооружений в эту страну.

Потеря израильского контракта была с лихвой компенсирована договором с Ираном. Подписанный в 1973 г., он предусматривал закупку 707 танков и 73 БРЭМ на их базе. В перспективе не исключалась продажа еще 1200 единиц. Правда, иранцы оказались более требовательными, чем израильтяне. Они высказали ряд замечаний к существующим моделям британского танка, в первую очередь, их не устраивали малая удельная мощность и недостаточная плавность хода. Создаваемая по их заказу модификация получила обозначение «Шир-Иран» – «Лев Ирана». За основу был взят танк «Чифтен» Mk.5, на который предполагалось установить новый дизельный двигатель «Роллс-Ройс» «Кондор» CV-12TCA мощностью 1200 л.с., гидромеханическую трансмиссию «Дэвид Браун» TN37



«Чифтены» с фашинами для преодоления рвов



«Чифтен» во время показа на полигоне

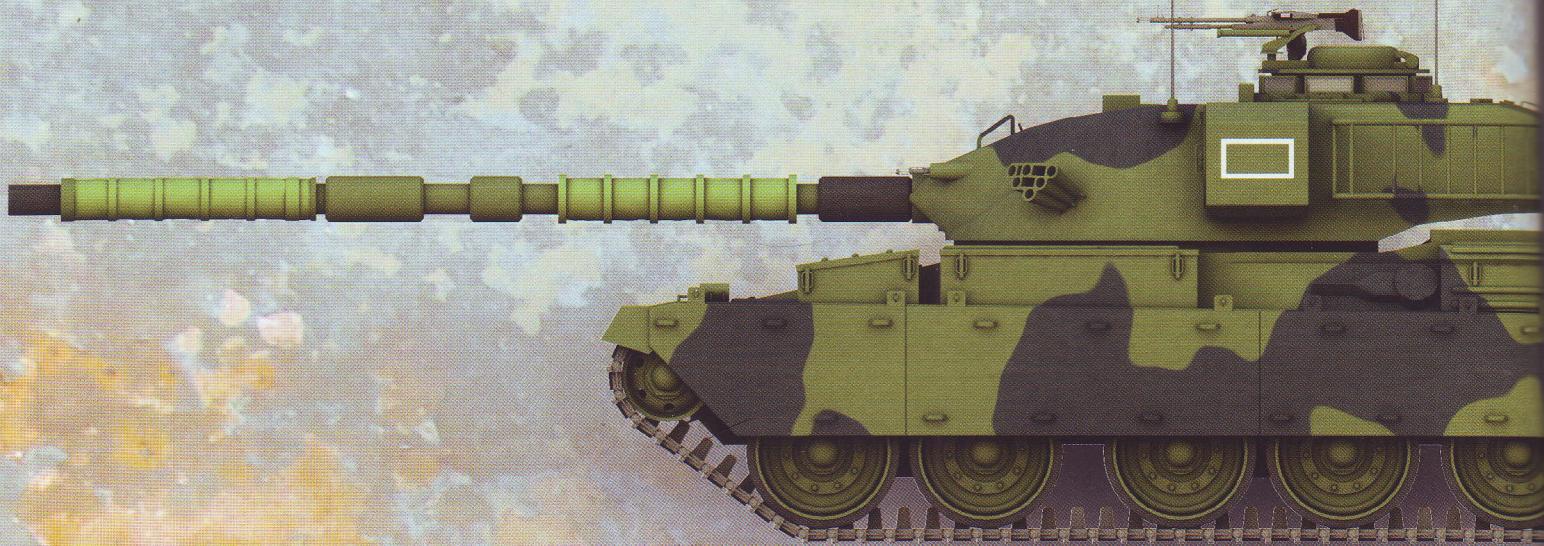
и гидрообъемный механизм поворота. Однако затянувшаяся доводка дизеля и трансмиссии привела к принятию решения о поэтапном совершенствовании конструкции «Чифтен» Mk.5. Первыми, поставленными Ирану, стали танки модели Mk.3/3P, практически аналогичные британскому варианту Mk.3/3. За ними последовали 187 машин модификации Mk.5P (FV 4030/1). Они имели усиленную противоминную защиту, новую систему управления трансмиссией TN12, дополнительные амортизаторы на задних узлах подвески, увеличенную емкость топливных баков и ряд других усовершенствований.

Танки второй партии (125 машин), получившие обозначение «Шир-1» (FV 4030/2), намечалось оснащать новой двигателевой установкой и улучшенной подвеской, но дизель «Кондор» все еще не был готов. Великобритания предложила поставлять Ирану в более поздние сроки более совершенные танки «Шир-2». По проекту FV 4030/3 разработали новую сварную башню с комбинированным многослойным бронированием (броня типа «Чобхэм») и полностью переделали сварной корпус. На этой машине устанавливались усовершенствованная система управления огнем, включающая новый дневной/ночной перископо-



Инженерная машина на базе «Чифтена», снабженная устройством для укладки фашин

# БРИТАНСКИЙ ОСНОВНОЙ

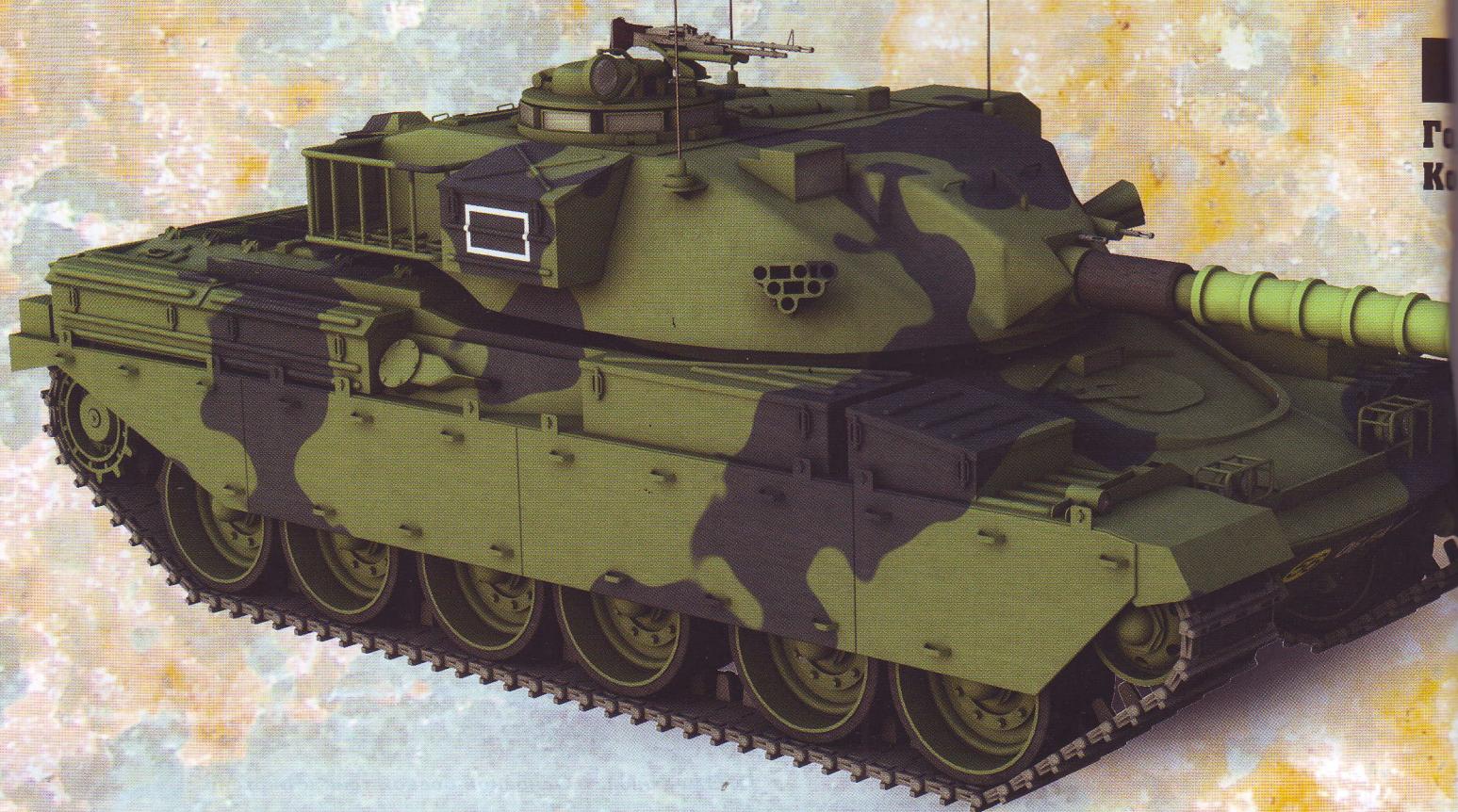


## Подвижность

Тип двигателя	Leyland L60
Мощность двигателя, л. с.	750
Скорость по шоссе, км/ч	48
Запас хода по шоссе, км	500
Преодолеваемая стенка, м	0,3
Преодолеваемый ров, м	3,15
Преодолеваемый брод, м	1,0

## Размеры

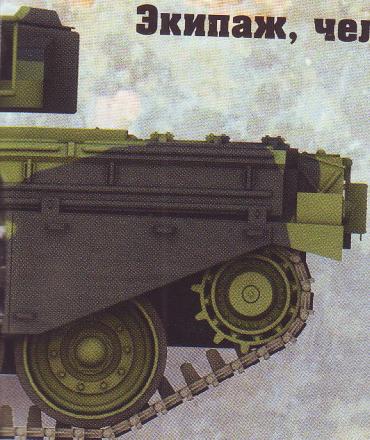
Длина корпуса  
Ширина корпуса  
Высота, мм



# БОЕВОЙ ТАНК «ЧИФТЕН»

Классификация  
Боевая масса, т  
Экипаж, чел.

основной боевой танк  
**56**



ы

, мм      10 770  
са, мм    3660  
2900

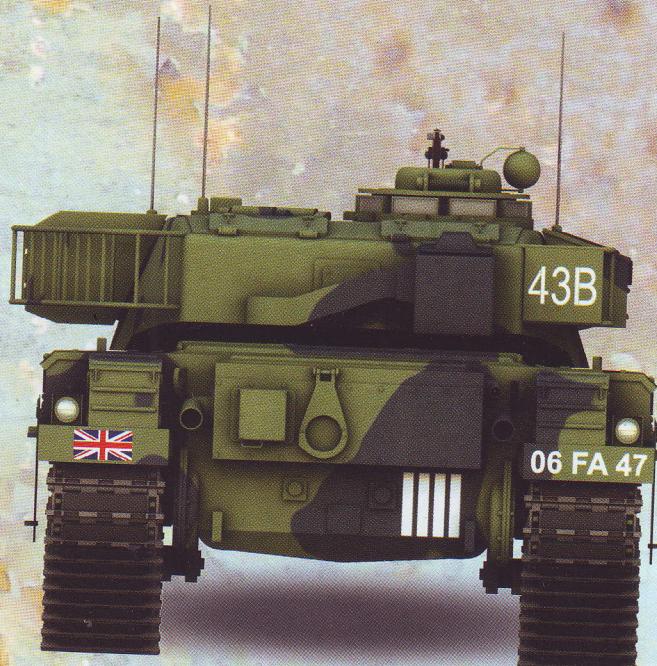
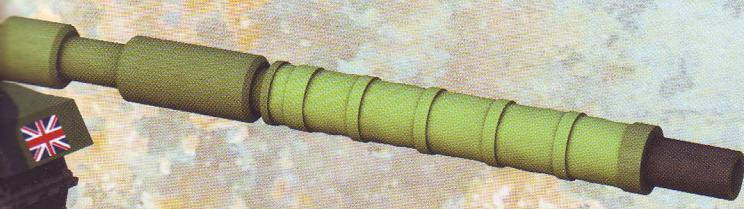
## История

и производства  
чество выпущенных, шт.

**1965-1983**  
**2265**

Калибр и марка пушки  
Тип орудия  
Длина ствола, калибров  
Боекомплект пушки  
Пулемёты:

**L11A5 120-мм**  
нарезная пушка  
**55**  
**64 выстрела**  
**1x12,7-мм L21A1**  
**1x7,62-мм L8A1**  
**1x7,62-мм L37A1**



тический прицел, и гидропневматическая подвеска, разработанная фирмой «Данлоп» в рамках программы создания перспективного танка. Было изготовлено семь опытных танков «Шир-2». Но в 1979 г. в Иране победила антииранская революция, и контракт был расторгнут. Всего до революции успели поставить почти девять сотен «Чифтенов» Mk.3/3Р и Mk.5Р.

Уже в 1979 г. британцам удалось найти покупателя на оказавшихся бесхозными танки «Шир-1». Поставки начались в 1981 г. Иордания получила в общей сложности 274 такие машины, получившие местное обозначение «Халид». Они оборудовались дизелями «Кондор» с трансмиссией TN37, а также новой системой управления огнем.

Помимо этого, 153 танка «Чифтен» Mk.5/2К получили Кувейт. Поставки начались в конце 1975 г. А в 1981 г. был подписан контракт на поставку 27 танков в Оман – 12 бывших в употреблении «Чифтенов» Mk.7 и 15 вновь построенных «Чифтенов» Mk.15, получивших в Омане название «Куэйд». Эта модификация «Чифтена» отличалась изменениями в системе управления огнем – в частности, французским лазерным дальномером.

На шасси «Чифтена» было создано несколько машин специального назначения. Выше уже упоминался танковый мостоукладчик FV 4205. А в 1974 г. начался выпуск БРЭМ FV 4202 – в общей сложности для Великобритании и Ирана изготовили 153 такие машины.

## Служба и боевое применение

Поставки «Чифтенов» в строевые части начались в ноябре 1966 г. Первыми их получил 11-й гусарский полк, а затем и в другие танковые подразделения Британской Рейнской армии. В общей сложности такими боевыми машинами вооружили четыре бронетанковые дивизии (с 1-й по 4-ю; правда, в начале 80-х гг. 2-я БРТД была расформирована). Согласно штату, бронетанковая дивизия включала пять танковых полков (по сути, батальонов). Полк, в свою очередь, состоял из четырех эскадронов (по 14 танков) и разведвзвода (8 легких танков «Скорпион»). Всего с учетом командирской машины в полку было 57 «Чифтенов», а в дивизии – 285. В составе британской армии «Чифтенам» повоевать не пришлось, и уже в середине 80-х гг. они начали заменяться «Челленджерами».

Гораздо более насыщенной событиями оказалась служба «Чифтенов» в Иране. Уже в ходе антииранской революции правительство пыталось применить такие машины, но безуспешно – экипажи перешли на сторону восставших. А в 1980 г. началась ирано-иракская война, в которой «Чифтены» участвовали весьма активно. Крупные танковые сражения имели место в ходе иранского контрнаступления в январе 1981 г. Основной удар наносился силами 16-й танковой дивизии (до 300 танков «Чифтен» и M60A1). Целями наступления являлись снятие иракской осады с города Абадан и очистка от противника дороги на Ахфаз. Разведка Ирака вскрыла планы иранской стороны. Для отражения контрнаступле-

ния иракцы сосредоточили также одну танковую дивизию (до 300 танков Т-62). 6 января иранские танки вышли к передовым иракским позициям. Не зная о переброске сюда крупных танковых сил противника, иранцы атаковали с ходу. Иракцы, согласно плану боя, отошли, заманив «Чифтены» и M60 в огневой мешок. В бою 6 января одна иранская танковая бригада была полностью уничтожена, еще две были разгромлены в боях 7–8 января. Это сражение примечательно тем, что представляло собой танковый бой в чистом виде: танки противников сблизились вплотную настолько, что авиационная или артиллерийская поддержка без риска поразить свои войска полностью исключалась. По данным Ирака, в трехдневных боях иранцы потеряли 214 танков, Иран же признал потерю только 88 машин.

Тяжелейшие потери понесли иранские бронетанковые части во время боев за Ахфаз в марте 1986 г. Разведка Ирака опять вовремя узнала о сосредоточении шахской бронетехники. На сей раз для борьбы с ней привлекли авиацию. В результате налета истребителей-бомбардировщиков было повреждено и уничтожено до 500 танков «Чифтен», M60 и БТР M113.

Считается, что иракскими трофеями в общей сложности стало до 300 «Чифтенов». В 1989 г. 90 из них передали Иорданию. Большая часть их имела боевые повреждения и нуждалась в серьезном ремонте, но около 30 машин находились в боеспособном состоянии. Ирак принял решение о продаже захваченных машин из-за сложностей с техническим обслуживанием танков английской конструкции, поскольку весь танковый парк этого арабского государства состоял из машин советского или китайского производства. Но Иордания, располагавшая достаточным количеством более совершенных «Халидов» особо не нуждалась в таком подарке, и вскоре иорданские «Чифтены» пошли на металломолом.

Уничтоженный иранский «Чифтен»





«Дважды трофеи»: иракские «Чифтены», захваченные американцами

«Чифтенов» стало их участие в боевых действиях на территории Кувейта в 1990-1991 гг. По состоянию на 1990 г. в строю иракской армии числился 31 танк «Чифтен», однако какие-либо подробности об их участии в боях отсутствуют. Большинство кувейтских «Чифтенов» были или захваче-

ны, или уничтожены войсками Саддама Хусейна в 1990 г., в ходе оккупации Кувейта. Но около 50 танков удалось эвакуировать в Саудовскую Аравию. в 1991 г. они участвовали вместе с соединениями многонациональных сил в освобождении Кувейта.



«Дважды трофеи»: иракские «Чифтены», захваченные американцами

**Британский «Чифтен», окончивший свою карьеру в качестве мишени на полигоне**



## **Краткое описание танка «Чифтен»**

Танк «Чифтен» имеет классическую компоновку: отделение управления – в передней части, боевое – в средней, МТО – в корме. Корпус сварной, из литых и катаных деталей. На броню приходится примерно 53% массы танка. Верхняя лобовая деталь корпуса имеет толщину 120 мм, борта – 38 мм, кормовой лист – 25,4 мм, днище – 16 мм. Башня литая, толщина ее лобовой части – 195 мм, крыши – 45 мм.

Усиление защищенности танка достигнуто не только увеличением толщины брони, но и рациональным расположением броневых листов, резким уменьшением высоты машины и ее внутреннего объема. Лобовая деталь корпуса имеет наклон 72° к вертикали, бортовые листы установлены под углами 10°, угол наклона лобовой части башни – 60°. Башня довольно сложной формы: проектирование ее велось как бы вокруг экипажа и оборудования, подобно советским танкам Т-64 и Т-72.

Амбразура под пушку выполнена шириной всего 225 мм, за счет чего удалось свести к минимуму ослабленную зону в лобовой части башни. Впервые в мировом танкостроении механик-водитель располагался полулежа, в результате высоту передней части корпуса удалось уменьшить до 1178 мм, одновременно увеличив наклон лобового бронелиста. Для усиления защиты от мин сиденье механика-водителя крепится к бронеплитам, установленной на расстоянии 50 мм от днища корпуса –

таким образом, получается местное разнесенное бронирование днища. Форма корпуса и башни «Чифтена» считается наиболее удачной среди всех западных танков 1960-х – 1970-х гг.

Рабочее место механика-водителя находится в отделении управления и расположено по оси танка. Спинка сиденья механика-водителя может устанавливаться в трех фиксированных положениях с наклоном в 45°, 50° или 55°. В положении «по-походному», с открытым верхним люком, сиденье поднимается, а спинка занимает положение с углом наклона 55°. Управление поворотом танка осуществляется с помощью двух рычагов, регулируемых, как и спинка сиденья, по углу наклона. При закрытом люке механик-водитель ведет обзор окружающей местности через один неподвижный широкоугольный перископический наблюдательный прибор.

В трехместной врачающейся башне сосредоточено основное и вспомогательное вооружение танка. 120-мм нарезная пушка L11 имеет длину ствола 55 калибров. Углы наведения орудия в вертикальной плоскости составляют от -10° до +20°. На пушке установлены теплозащитный кожух и эжектор для продувки канала ствола после выстрела. Ствол изготовлен из высококачественной стали методом электролитического переплава и рассчитан на 550 выстрелов.

Пушка L11 имеет раздельное заряжение. Пороховые заряды находятся в полностью сгорающих мешоч-

ках, как у выстрелов корабельных пушек. Боеприпас (снаряд+заряд) к 120-мм орудию весит меньше и занимает меньший объем, чем унитарный выстрел 105-мм пушки L7. Воспламенение заряда при выстреле происходит с помощью запальных трубок, подаваемых автоматически из-под казенной части пушки. Емкость магазина в механизме подачи – десять трубок. Заряжание пушки производится вручную, с помощью гидромеханического досыпателя. Вертикальный клиновой затвор автоматически открывается при накате ствола после выстрела. Опытный экипаж может производить из орудия до восьми выстрелов в минуту.

Специально для нового орудия были разработаны два типа снарядов: бронебойный подкалиберный L15A4 и бронебойно-фугасный L31 с пластичным взрывчатым веществом и деформирующейся головной частью. Бронебойно-фугасному снаряду уделялось особое внимание, поскольку этот боеприпас считался универсальным, заменяющим и традиционные фугасные снаряды, и кумулятивные. Боекомплект – 53 выстрела. Максимальная скорость разворота башни 22 град./с, наведения орудия в вертикальной плоскости – 5 град./с. Приводы наведения – электрические. Начальная скорость снаряда L15A4 – 1370 м/с, снаряда L31 – 670 м/с. На первых модификациях с пушкой были спарены два пулемета: 7,62-мм L8A1 устанавливался слева от орудия, а пристрелочный 12,7-мм L21A1 – над пушкой.



«Чифтен» отличается неплохими параметрами преодоления препятствий

#### «Чифтен» Mk.3



Пушка и спаренные с ней пулеметы стабилизированы в двух плоскостях, но, несмотря на это, основным режимом ведения огня является стрельба с места. Система управления огнем позволяет наводчику до подхода к рубежу открытия огня наводить орудие на цель, остановка нужна только для произведения выстрела из пушки. Высота боевого отделения от пола до крыши башни составляет 1730 мм. Места командира и наводчика находятся справа от орудия, заряжающего — слева. При ведении стрельбы заряжающий работает стоя. У наводчика установлены основной монокулярный перископический прицел «Барр энд Струд» TLS № 9 Mk1 с 1- и 10-кратным увеличением и дублирующий телескопический оптический прицел AFV № 26 Mk1 с 7-кратным увеличением; оба прицела имеют независимую стабилизацию поля зрения в горизонтальной плоскости. Бинокулярный перископический оптический прицел командира с 1- или 15-кратным увеличением AFV № 37 Mk3 смонтирован в передней части вращающейся командирской башенки. Посредством оптического канала командир может отметить выбранную цель в поле зрения прицела наводчика. Прицеливание орудия возможно как наводчиком, так и командиром, причем действия последнего считаются приоритетными. Вместо командирского дневного оптического прицела может быть установлен активный прибор ночного



На полной скорости...



«Чифтен» и его наследник «Челленджер» (на насыпи) на танковом шоу



Ещё один «демилитаризованный» «Чифтен» на слете коллекционеров

го видения с подсветкой от ИК- прожектора. В походном положении прибор ночного видения и прожектор хранятся в наружном ящике с левой стороны башни.

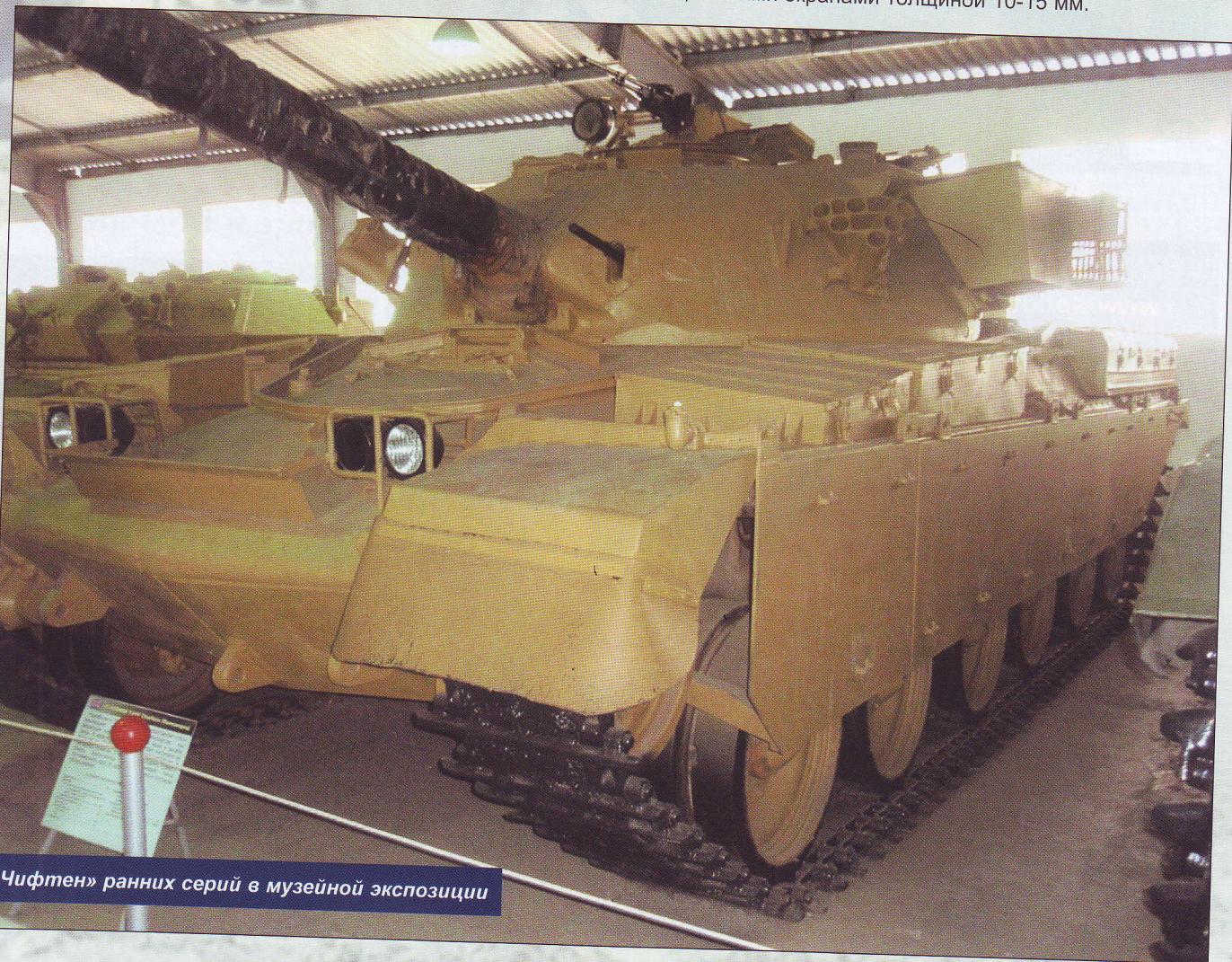
В МТО установлен многотопливный двухтактный 6-цилиндровый оппозитный дизель жидкостного охлаждения L60 фирмы «Лейланд». Он имеет вертикальное расположение цилиндров; в одном цилиндре находятся два противоположно двигающихся поршня. Запуск двигателя осуществляется в нормальных условиях с помощью электростартера, на морозе – гидростартером или вспомогательным дизелем. Работа электрогенератора и гидростартера, дублирующего электростартер, обеспечивается вспомогательным 3-цилиндровым оппозитным дизелем «Ковентри Клаймакс» мощностью 30 л.с. Трансмиссия – механическая TN12 фирмы «Меррит-Вильсон». Внутренний объем МТО примерно 6 куб. м. Для облегчения технического обслуживания дизель, трансмиссия, радиаторы, вентиляторы, система охлаждения, масляный фильтр и ряд других агрегатов смонтированы в единый блок, для замены которого в полевых условиях требуется 30 минут. Двигатель подлежит замене после 5000 км пробега, воздушные фильтры требуют замены через каждые 1500 км пробега.

Ходовая часть включает (применительно к одному борту) шесть опорных катков и имеет заднее расположение ведущих колес. Опорные катки двускатные, с резиновыми шинами и съемными стальными дисками. Поддерживающие



«Чифтен» ранних серий в музейной экспозиции

катки (по три на борт) также двускатные, обрезиненные. Ведущие колеса снабжены стальными съемными зубчатыми венцами (по 12 зубьев на венце). Гусеницы – с открытыми шарнирами последовательного типа и съемными асфальтоходными подушками (по одной на трак). Механизм натяжения гусениц – кривошипно-червячного типа. Ходовая часть для защиты от легких кумулятивных противотанковых средств прикрыта стальными четырехсекционными экранами толщиной 10-15 мм.



«Чифтен» ранних серий в музейной экспозиции

1/2014 (19) Декабрь

Журнал о военной истории

# Январь АРСЕНАЛ 1/2014 КОЛЛЕКЦИЯ

1/2014

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ



12+



В нашем интернет-магазине  
[www.worldtanks.su](http://www.worldtanks.su) вы можете в любой  
момент заказать и быстро получить  
интересующие вас выпуски нашего издания

Если вы по каким-либо причинам не смогли  
приобрести ранее вышедшие номера нашей  
серии, то вы можете заказать их у продавца  
вашего магазина

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере  
massовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия  
Свидетельство о регистрации средства массовой информации  
ПИ № ФС 77-52275 от 28 декабря 2012 года.

Учредитель П.М.Быстров; Издатель ООО «Язу-каталог»;

Главный редактор П.М.Быстров;  
Зам. главного редактора А.В.Дашьян;

Дизайн и верстка И.Онофрийчук;  
На обложке 3D графика: А.Чаплыгин.

Отпечатано с диапозитивов заказчика  
в типографии «Союзпечать», Москва

[www.worldtanks.su](http://www.worldtanks.su)

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными  
средствами в любом виде, полностью или частями, допускается  
только после письменного разрешения ООО «Язу-каталог»

Рекомендованная цена: 399 руб.

9 772306 670775  
ISSN 2306-6695

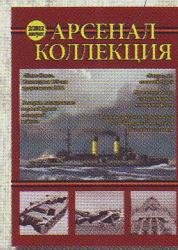
14003

Новый ежемесячный  
Военно-исторический  
журнал

## «Арсенал-Коллекция»

Журнал для любителей воен-  
ной истории и техники. В каждом  
номере этого иллюстрированного  
издания – материалы, посвящен-  
ные сухопутной технике, самоле-  
там и кораблям.

Подписку можно оформить в  
любом почтовом отделении;  
индекс по каталогу «Роспечати» –  
84963.



В следующем номере

## ТАНКИ МИРА

Приложение к журналу «Арсенал-Коллекция»

30  
Немецкая  
противотанковая  
САУ Marder III

