

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

- Ш64 **Ширококорядов, Алексей Романович.**
Крейсерский танк Mk.VIII «Кромвель». На острие королевского меча /
Алексей Ширококорядов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2017. — 128 с. : ил. —
(Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-699-97333-0

Один из наиболее известных и массовых танков Второй мировой войны британский крейсерский танк Mk.VIII «Кромвель» стал основой бронетанковых соединений королевской армии в 1944–1945 годах. К концу 1942 года руководство британской армии ощутило реальную угрозу со стороны появившихся на фронтах немецких тяжелых танков. Для борьбы с ними необходимо было создать крейсерский танк, который мог бы противостоять «тиграм» и «пантерам» и одновременно выполнять традиционные задачи крейсерских танков — развивать успех, достигнутый в бою, и преследовать противника.

Из-за проведения целой серии жестких тестов первые серийные машины появились только в январе 1943 года. А боевое крещение танк получил 6 июня 1944-го в «день Д», день высадки англо-американских войск на Европейский континент.

В книге приведена полная история создания и боевого применения «Кромвеля» и машин, созданных на его базе, людей и событий, повлиявших на его судьбу от периода Второй мировой до Корейской войны. Впервые подробные тактико-технические характеристики, оценки и опыт эксплуатации от танкистов и инженеров различных стран, сравнительные данные, полученные в результате испытаний и тестов, отчеты многочисленных структур, работавших над созданием и модернизацией танка, проливают свет на ранее неизвестные страницы истории данной машины.

УДК 623.438.3(410)
ББК 68.513

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ: ОТ CAVALIER ДО CROMWELL	5
A24 Cavalier	5
A27L Centaur	12
Новый двигатель	15
A27M Cromwell	25
Новое вооружение	38
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	41
МАШИНЫ НА БАЗЕ ТАНКА CROMWELL	57
ОБОЗНАЧЕНИЯ И ОКРАСКА	65
РАСПРЕДЕЛЕНИЕ В ВОЙСКАХ	73
БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ	77
НА СЛУЖБЕ В ДРУГИХ СТРАНАХ	88
ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ	97
Арабо-израильская война (1947–1949 гг.)	97
Корейская война (1950–1953 гг.)	101
ОЦЕНКА МАШИНЫ	104
ПРИЛОЖЕНИЯ	108
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	126



*Танки Mk. VIII A27M Cromwell перед отправкой в Бирму
для прохождения войсковых испытаний*



Выражаю огромную благодарность людям, без которых эта работа не смогла бы появиться на свет. Своим родителям Роману Александровичу — инженеру, привившему мне любовь к технике, и Марине Алексеевне — филологу, который научил меня работать с литературой и грамотно выражать свои мысли на бумаге.

Отдельное спасибо
Тихомировой Людмиле — человеку, который мотивировал меня
на эту работу, верил, постоянно помогал и поддерживал.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ: ОТ CAVALIER ДО CROMWELL

A24 Cavalier

Во Второй мировой войне и предшествующий ей период все танки армии Великобритании делились на три класса — легкие, крейсерские и пехотные. Сохранив данную классификацию вплоть до окончания войны, каждый класс имел свой круг абсолютно противоположных задач. Легкие танки служили для разведки, а также охраны военных и тыловых объектов. Задача пехотных танков ясна из названия и заключалась в поддержке пехоты во время штурма укрепленных районов противника, подавлении огневых точек и полевой артиллерии. Такие машины были хорошо бронированы, чтобы противостоять огню противотанковой артиллерии, но обладали низкой скоростью, сопоставимой с темпом пехоты, и слабой подвижностью.

Цель крейсерских танков в бою — поиск и прорыв слабых мест в обороне противника, дальнейшее преследование отступающих войск и их уничтожение. Такие танки не предполагали мощного бронирования, считалось, что высокая скорость и маневренность сделают их сложной целью для ведения огня. Эта идея была популярна еще в довоенное время в Великобритании и привела к созданию танков A9 и A10, классифицированных, как крейсерские, однако на деле эти машины не смогли в полной мере удовлетворить требования армии. Их главными недостатками считались невысокая скорость и маневренность, также к недостаткам относили низкую огневую мощь и ограниченность боезапаса только бронебойными снарядами. Тем не менее машины были запущены в серийное производство и состояли на вооружении Королевского

бронетанкового корпуса (Royal Armoured Corps — RAC), к этому времени машинам были присвоены индексы Cruiser Mk. I и Cruiser Mk. II соответственно.

В сентябре 1936 года два влиятельных офицера из британской военной делегации, подполковник Жиффар ле Квесн Мартель (Giffard LeQuesne Martel) и генерал-майор Арчибальд Уэйвелл (Archibald Wavell), возглавлявший ее,

На с. 4 вверху:
крейсерский танк
поддержки
Mk. VIII A27M
Cromwell Mk. VI



Крейсерский танк
Cruiser Mk. I (A9)



Крейсерский танк
Cruiser Mk. II (A10)



Военные атташе иностранных государств наблюдают за танками БТ-5 во время военных маневров Белорусского военного округа

посетили маневры Белорусского военного округа, на которых им продемонстрировали новейшие советские танки БТ, способные развивать скорость около 40 миль/час (~65 км/ч). Военные обратили внимание на подвеску, позволявшую 15-тонным машинам развивать такую скорость. Она состояла из больших опорных катков с резиновыми бандажми, на длинных независимых пружинах, меж-

ду внутренней и внешней броней корпуса. Необычная система была разработана американским инженером и конструктором Джоном Уолтером Кристи (John Walter Christie) и приобрела широкую известность под названием «подвеска Кристи».

Вернувшись из поездки в СССР, впечатленные увиденным, Уэйвелл и Мартель высказали чиновникам и военным из им-



Крейсерский танк Cruiser Mk. III

перского Генерального штаба свое мнение о разработке и принятии на вооружение аналогичных танков.

В 1936 году лорд Наффилд сформировал компанию Nuffield Mechanisation and Aero. Он согласился вести переговоры о покупке прав на производство и проектной документации для американского танка Кристи. Конструкция этого танка легла в основу британского производства танков, и в конечном итоге Nuffield Mechanisation and Aero получали значительные заказы на производство танков на базе шасси Christie.

В ноябре 1936 года были закуплены два танка конструкции Кристи, без башен с силовыми установками V12 Liberty — авиационного двигателя времен Первой мировой войны, который, несмотря на архаичность, был запущен в производство компанией Nuffield. Оба американских танка доставили в Фарнборо (Farnborough) из США. Несмотря на то что корпус не подходил под требования британской армии, подвеска оказалась идеальной, и в сочетании с модифицированным двигателем V12 Liberty образца

1916 года танк обладал неплохими характеристиками и имел перспективы развития. Тогда же Джон Кристи и концерн Nuffield Mechanisation and Aero заключили контракт на строительство производной серии моделей, основанных на конструкции американского инженера. Первой машиной, созданной в Великобритании, стал танк Cruiser Mk. III, он прошел через процесс технических модернизаций и постоянных изменений в конструкции, которые привели к созданию танка A13 Mk. V Covenanter, а в конечном итоге к A15 Mk. VI Crusader. Несмотря на постоянное увеличение толщины брони и изменение формы корпуса и башни (последняя модификация имела новое вооружение), Crusader был по-прежнему основан на подвеске типа Кристи и оснащался двигателем Liberty, который уже был признан недостаточно мощным.

Тут следует сказать, что до ноября 1936 года высшим органом в Великобритании, ответственным за проектирование, производство и закупку танков, был кабинет Master General of the Ordnance. Под его руководством находилось

**Крейсерский
танк Cruiser Mk. V
Covenanter Mk. III
(A13 Mk. III)**





**Крейсерский танк
Cruiser Mk. VI
Crusader Mk. III
(A15)**

Управление механизации (Director of Mechanisation), контролировавшее проектные работы над танками. С началом Второй мировой войны в 1939 году Master General of the Ordnance был преобразован в Генеральное управление по производству боеприпасов (Director General of Munitions Production), при этом все обязанности по закупкам были переданы из Военного министерства в недавно созданное Министерство снабжения (Ministry of Supply). В 1940 году функции проектирования и производства танков были возложены на Генеральное управление танковой и транспортной промышленности (Director General of Tanks and Transport). Контроль за производством было передано Службе контроля Управления механизации (Controller of Mechanisation supervising the Director of Mechanisation) совместно с Бюро механизации (Mechanisation Board).

Боевые действия в 1940 году во Франции и Северной Африке показали, что существующие образцы сухопутных крейсеров типа A9, A10, A13 Covenanter и A15 Crusader уже не соответствовали требованиям, возложенным на них в ходе сражений. Главными недостатками этих машин были маломощный и ненадежный двигатель, слабое вооружение, неспособное на равных бороться с танками противника. Существующие 2-фунтовые пушки не могли пробить броню

немецких средних танков, и хотя новые 6-фунтовые орудия справлялись с этим лучше, их мощности все равно не хватало. Тонкая броня танков не могла защитить экипажи от снарядов немецких Pz.Kpfw III и Pz.Kpfw IV, с которыми британцам регулярно приходилось сталкиваться. Стало окончательно ясно, что армии срочно требуется новый крейсерский танк. В мае 1940 года, после британского поражения Франции и эвакуации Британского экспедиционного корпуса, по указанию Уинстона Черчилля (Winston Churchill) был сформирован Военный кабинет (War Cabinet), который в свою очередь создает Танковое бюро (Tank Board), главной задачей которого становится изучение недостатков в существующих танках и продвижение проектов, связанных с их улучшением. Тогда же Управление по производству бронированных боевых машин (Director of Armoured Fighting Vehicles — DAFV) предлагает включить Управление по проектированию и производству бронетехники (Directors of Design and Production) в состав Генерального управления танковой и транспортной промышленности (Director General of Tanks and Transport), выполняя функции упраздненного к этому времени Управления механизации (Director of Mechanisation).

К ноябрю 1940 года Департаментом проектирования танков (Department of Tank Design — DTD), который возглав-

лял Билл Дюран (Bill Durrant), были сформированы тактико-технические требования, которые далее были переданы английским фирмам. В то время эта организация занималась курированием проектных работ по бронетехнике. Департамент размещался в реквизированном частном особняке недалеко от Кобхэма (Chobham) в графстве Суррей (Surrey) под названием Ivy Bridge House.

По мнению военных, новый танк должен был иметь бронирование до 75 мм (лоб), башенный погон диаметром в 60 дюймов (1524 мм), в башне планировалось разместить 6-фунтовое (57 мм) орудие. Экипаж танка — 5 человек. Силовая установка — 12-цилиндровый двигатель Liberty мощностью от 400 л.с., который должен был работать вместе с планетарной трансмиссией типа Wilson. Подвеска — независимая (свечная), пружинная по типу Кристи. Скорость — не менее 25 миль/ч (40 км/ч).

17 января 1941 года состоялось заседание Танкового бюро (Tank Board), в состав которого к этому времени вошли Генеральное управление танковой и транспортной промышленности (Director General of Tanks and Transport) и Артиллерийское управление (Director of Artillery), последнее занималось проектированием танковых, противотанковых и самоходных орудий. В заседании принимали участие представители Генштаба, конструкторы и инженеры. В ходе заседания две компании представили свои предложения. Первый — танк A23 завода Vauxhall Motors (британское отделение General Motors Corporation) представлял собой облегченный вариант пехотного танка A22 Churchill, оснащенного 12-цилиндровым двигателем Bedford. Проект имел мало отличий от своего пехотного аналога, был признан неудачным и отвергнут уже в самом начале. Второй проект — A24, разработанный компанией Nuffield Mechanisation And Aero, который являлся головным поставщиком танков A15 Crusader для британской армии. Этот проект предполагал широкое применение конструкций и узлов танка A15, фактически базировался на нем, но отличался новой трехместной башней, которая оснащалась 6-фунтовым (57-мм) орудием. Конструкция башни предусматривала кормовой люк для эвакуации и бойницы для использования личного оружия.

31 января 1941 года фирма Nuffield в Бирмингеме (Birmingham) получила заказ на разработку подробных производственных чертежей и строительство 6 прототипов нового танка. В мае Министерство проектирования танков заявило,

что их взгляд сосредоточился на A24, получившему к тому времени обозначение Cruiser Mk. VII.

Еще до постройки прототипов и окончания испытаний 20 июня 1941 года для британских войск поступил заказ на 1000 танков A24, главным поставщиком должна была быть все та же компания Nuffield, но количество прототипов уже сократили до трех машин. Первый образец был готов к январю 1942 года, и 19 марта, опоздав на три месяца, его доставили для государственных испытаний в исследовательский центр в Фарнборо (Farnborough). Конструкция A24 не предполагала рациональных углов наклона брони и состояла из бронелистов, расположенных под прямым углом, соединенных с каркасом болтами с пулестойкими головками. Толщина брони составляла 65 мм в корпусе (лоб) и 75 мм в башне. Общий вес составлял 24 тонны, машина получилась гораздо более тяжелой, чем A15 Crusader. Внутри танк был разделен на три отделения: управления, боевое и моторное. Отделение управления находилось в передней части корпуса, боевое — в центре и моторное — в задней. Экипаж состоял из 5 человек: механик-водитель и стрелок-пулеметчик, исполнявший обязанности помощника механика-водителя, размещались впереди корпуса танка, командир, наводчик и заряжающий — в башне. Там же размещалось 6-фунтовое орудие и спаренный с ним пулемет BESA, второй пулемет монтировался слева от механика-водителя в лобовой части корпуса. Кроме того, в распоряжении экипажа имелся пулемет BREN и мог использоваться в качестве зенитного, а для ближней защиты в башне существовали бойницы, через которые мог вестись огонь из револьверов Webley и пистолетов-пулеметов STEN. Ходовая часть выполнена по типу Кристи и состояла, применительно к одному борту, из пяти опорных катков большого диаметра. Силовая установка танка — двигатель Liberty, который, как ожидалось, позволит развивать максимальную скорость в 24 миль/ч (~39 км/ч). И все же большая часть преимуществ машины сводилась на нет из-за решения использовать старый и ненадежный двигатель и устаревшую трансмиссию, модернизированную, чтобы выдерживать возросшую массу танка.

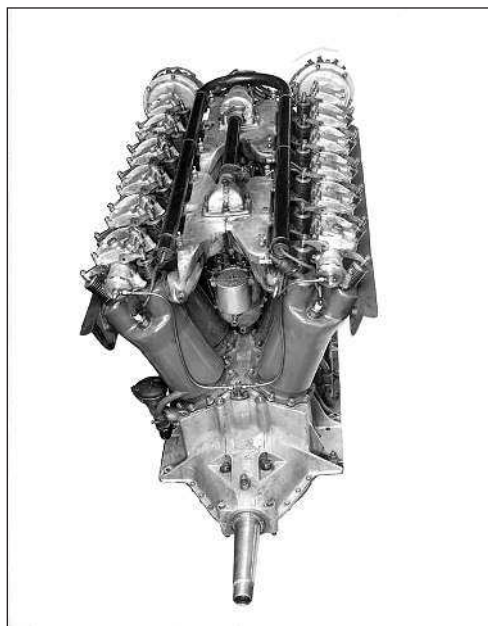
С начала 1941 года танковому бюро при Министерстве снабжения войск стало известно, что другая компания, Birmingham Railway Carriage And Wagon Co. (BRC&W), также работала над



Один из трех прототипов танка Mk. VII A24 Cavalier Mk. I произведенный в январе 1942 г.

проектом тяжелого крейсерского танка, позже получившего индекс A27. Поэтому было принято решение привлечь их к производству танка A24.

Еще в 1933 году фирмой English Electric была разработана новая трансмиссия Merritt-Brown 301c, она имела ряд преимуществ перед старой планетарной типа Wilson, которую должна была сменить. Успешно использовавшаяся на танках A22 Churchill, она не подходила для установки на A24 и A27, тогда танковое бюро при Министерстве снабжения войск постановило внести изменения в конструкцию трансмиссии Merritt-Brown 301c. Так была спроектирована и изготовлена трансмиссия Merritt-Brown Z5, достаточно компактная и надежная для установки на новые машины. В свою очередь конструкторы A24 при налаженном



12-цилиндровый двигатель Leyland Liberty должен был стать основным для танков A24 Cavalier

производстве были склонны сохранить планетарную трансмиссию Wilson, но Департамент проектирования танков постановил использовать для него новейшую Merritt-Brown Z5. Стоит отметить, что это был не последний сюрприз, ожидавший конструкторов концерна Nuffield. Фирмы Leyland и Rolls-Royce предложили новую дифференциальную пятискоростную коробку передач, но невозможность ее установки без изменения конструкции определила дальнейшую судьбу A24.

Первоначально предполагалось, что включение BRC&W в проектирование и производство танка A24 поможет ускорить работу, но вскоре стало ясно, что она была неспособна стандартизировать свое производство с компанией Nuffield, более того, BRC&W работал над более современным и перспективным проектом тяжелого крейсера A27, на который планировалось установить новую трансмиссию и коробку передач.

Несмотря на это, к сентябрю 1941 года концерну Nuffield был выдан заказ на 1000 танков A24, в то время как фирма BRC&W продолжала работу над танком A27. Это освобождало Nuffield от изменения конструкции танка для установки новой коробки передач и трансмиссии Merritt-Brown. В отчете о выполнении работ от 8 января 1942 года танковое бюро при Министерстве снабжения войск разъяснило положение дел. Так, Nuffield Mechanization and Aero должна была построить 1000 танков A24. Механически они должны были быть основаны на конструкции танка A15 Crusader, с тем же самым двигателем, КПП и подвеской Кристи. Birmingham Railway Carriage And Wagon Co. работала над перспективным проектом A27, который должен сохранить тот же корпус и форму башни, что и танк A24, но с более мощной подвеской и перспективным двигателем Meteor компании Rolls-Royce (о котором речь пойдет ниже), работающий с трансмиссией Merritt-Brown Z5.

К 20 января 1942 года танковое бюро при Министерстве снабжения войск сообщило, что работы над первым танком A27 подходят к завершению в Бирмингеме. До этого времени все проекты рассматривались под определением «тяжелые крейсеры» (Heavy Cruisers), теперь программа получила кодовое обозначение Cromwell в честь лидера английской революции Оливера Кромвелля (Oliver Cromwell), а танки A24 и A27 стали именоваться Cromwell I и Cromwell II соответственно.

В феврале 1942 года танк Cromwell I, или A24, прибыл в Фарнборо для испыта-

Производство танков A24 Cavalier

Предприятие	Количество (ед.)
Nuffield Mechanisation And Aero	203
Ruston & Hornsby	300
Всего	503

ний. До конца марта танк прошел около 1000 миль (~1600 км). Во время испытаний в самом начале был обнаружен ряд проблем в работе двигателя, системе охлаждения и подачи топлива. Последней каплей стала поломка подшипников, после чего машину вернули производителю для устранения неполадок и дальнейшей доводки. Неисправности проявились также в системе охлаждения и работе вентилятора, все из которых унаследованы от танка A15 Crusader. Испытания были продолжены в мае, когда опытный образец вернулся в Фарнборо.

Еще до окончания испытаний концерн Nuffield запустил танк A24 в серийное производство, но после их результатов вместо предполагавшегося заказа на 1000 танков его сократили до 500. Сборку танков выполняли две фирмы: Nuffield Mechanisation and Aero и Ruston & Hornsby. Все танки были изготовлены и поступили в части уже летом 1942-го – весной 1943 года. Теперь главной задачей было наладить производство моторов Meteor для A27, однако британские военные прекрасно понимали, что обеспечить достаточное количество двигателей за короткий срок будет невозможно. Поэтому было принято решение оснастить часть танков A27 моторами Liberty. При этом обозначение танков изменили. Теперь танки с двигателем Liberty именовались A27L (L — Liberty), а с Meteor — A27M.

Таким образом, получилось три машины: Cruiser Mark VII (A24) был Cromwell I; Cruiser Mark VIII (A27L) был Cromwell II; Cruiser Mark VIII (A27M) был Cromwell III. 28 августа 1942 года названия танков окончательно определились, теперь Cromwell I стал Cavalier, Cromwell II стал Centaur, Cromwell III стал просто Cromwell.

С самого начала служба Cavalier в британских войсках как-то не задалась, связано это было с неудовлетворительной работой, откровенно говоря, слабого и устаревшего двигателя Liberty, для которого масса танка была слишком большой. Из-за этого дорога в строевые части для A24 была закрыта, а его при-



**Танк A27M
Cromwell Mk. I,
разработанный
компанией BRC&W**

менение ограничилось лишь учебными. В 1943 году было принято решение оставить 160 танков, вооруженных 6-фунтовым орудием для обучения экипажей, а остальные 340 танков были переделаны в машины управления огнем артиллерийских частей для офицеров-корректировщиков. Эта модификация получила обозначение Cavalier OP (OP — Observation Post), ее отличие от серийных танков заключалось в отсутствии вооружения и боекомплекта к нему. Их место заняли дополнительные приборы наблюдения и две радиостанции, №19 и №38, поэтому эти танки имели две антенны на крыше башни. Курсовой пулемет был также демонтирован, на его месте хранилось три комплекта дополнительных батарей и три кабельные катушки, кронштейны для крепления которых находились в кормовой части танка. Cavalier OP состояли на вооружении механизированных артполков танковых дивизий, участвовавших в боях в 1944–1945 годах в Европе. Небольшое количество Cavalier было переоборудовано в эвакуационные бронетягачи (ARV). При этом башню танка снимали, а на ее месте устанавливалась лебедка со стальным тросом, а на корпусе монтировалась стальная А-образная рама крана. В 1945 году по меньшей мере 12 танков A24 Cavalier были переданы Франции и находились в распоряжении 12-го драгунского полка (12th Dragoon Regiment) 14-й пехотной дивизии (14th Infantry Division).

На примере танка Cavalier англичане получили хороший урок и сделали вывод, что запускать машину в серию без проведения предварительных испытаний как минимум нелогично. Бесполезные и непригодные для боевых действий машины стали тому наглядным примером.

A27L Centaur

На протяжении Второй мировой войны перед англичанами стояло две проблемы: отсутствие универсального танкового орудия, способного стрелять различными типами снарядов, и достаточно мощного танкового двигателя. Последняя не была решена и на танке Centaur. A27L Centaur создавался как вынужденная мера, пока промышленность не наладит производство моторов Meteor. Его конструкция предполагала все тот же двигатель Liberty с жидкостной системой охлаждения и новую трансмиссию Merritt-Brown Z5, которая была разработана компанией English Electric, сменив старую планетарную типа Wilson.

29 апреля 1942 года эта же фирма получила заказ на создание двух прототипов A27L Centaur. Ровно через два месяца, 29 июня, был изготовлен первый из них, вторую машину закончили через несколько дней и в начале июля готовые

образцы передали для испытаний в Фарнборо. В августе параллельно с серийным производством танков Cavalier ряду компаний — English Electric, Ruston-Bucyrus, John Fowler & Co., Morris Motors, LMS, Nuffield, Harland & Wolff и Leyland Motors — был выдан заказ на производство A27L, львиная доля которого была возложена на последний концерн.

После испытаний во многом претензии были предъявлены к силовой установке, которая в буквальном смысле являлась уже архаичной, однако в целом машина военным понравилась, и она была принята на вооружение под обозначением A27L Centaur. В это же время головным предприятием, выпускающим танки A27L, был назначен концерн Leyland Motors. Производство серийных машин началось в декабре 1942 года. Первые танки стали выпускать уже в январе 1943 года. К середине этого же года производство танков

Танк A27L Mk. VIII Centaur Mk. I с корпусом Тип В под бортовым №Т184515. Машина оснащена перфорированными бандажами опорных катков



Centaur фирмы Leyland резко снизилось, их стали заменять новые Cromwell. Последние танки сошли с конвейеров в феврале 1944 года.

Танки A27L Centaur отличались от A27M Cromwell различными силовыми установками: первый оснащался мотором Liberty, второй — Meteor, также машины имели разные механизмы натяжения гусениц. Так как Centaur был легче, чем Cromwell, он имел только три амортизатора на каждой стороне, в то время как танки Cromwell имели по четыре. Внешне танки были практически идентичны, единственное очевидное визуальное различие было только за башней. Машины A27M имели поднятую бронированную крышку воздухозаборника в форме прямоугольника — над моторным отделением. На A27L ее не было, и вся кормовая часть была одного уровня от башни до задней части танка. В дальнейшем многие танки Centaur оснастили мотором Meteor, тем самым доведя их до стандарта Cromwell.

В период с августа 1942-го и по февраль 1944 года всеми фирмами был выпущен, вместе с ЗСУ, 1821 танк A27L.

Сам танк Centaur не нашел применения в боевых действиях. Единственная модификация, которая использовалась в войсках, — это танки RMASG (Royal Marine Armoured Support Group — танковая группа поддержки Королевской морской пехоты).

Модификации танка A27L

Centaur I — первый вариант с корпусами клепаной конструкции типа А, В, С и гусеницами шириной 14 дюймов (~355 мм). Вооружение — шестифунтовое орудие (57 мм) Mk. III или Mk. V. Боекомплект к орудью составлял 64 снаряда.

Centaur II — опытная модель с более широкими гусеницами 15,5 дюймов (~394 мм) и ведущими катками с увеличенным количеством зубьев. Вооружение — 6-фунтовое орудие (57 мм) Mk. III или Mk. V. Боекомплект к орудью составлял 64 снаряда. Изготовлено несколько опытных образцов.

Centaur III — вариант с корпусами клепаной конструкции типа С и D, оснащенный гусеницами шириной 14 дюймов (~355 мм). Вооружение — 75-мм пушка Mk V или Mk VA, а также доведенные до стандарта Centaur III из Centaur I.

Centaur IV — вариант с корпусами клепаной конструкции типа С и D, оснащенный гусеницами шириной 14 дюймов (~355 мм). Вооружение — 95-мм гаубица. Это единственная версия танка Centaur, принимавшая участие в боях в соста-



ве группы поддержки Королевской морской пехоты. Изготовлено 114 танков. (По другим данным — 80 машин).

Машины на базе танка A27L

Centaur AA Mk. I — ЗСУ, оснащенная башней от Crusader AA Mk III. Вооружалась спаренной 20-мм установкой Polsten. Все машины оснащались вспомогательным генератором, расположенным в носовой части танка с отдельной выхлопной трубой. Эти ЗСУ никогда не использовались в боевых действиях. Первоначальный заказ составлял 450 ЗСУ, в дальнейшем был сокращен до 100 и выполнен в 1944 году.

Centaur AA Mk. II — ЗСУ отличались от первой модификации расширенной башней, которая могла вместить еще одного наводчика, сидящего рядом с командиром. Вооружение аналогично Centaur AA Mk I. Изготовлено несколько опытных экземпляров.

Centaur OP — танк артиллерийских наблюдателей. Эта модификация оборудована дополнительной радиостанцией №38 и приборами для наблюдения. Орудие демонтировалось и заменялось макетом.

Centaur ARV — бронированная ремонтно-эвакуационная машина (БРЭМ). Вместо башни монтировалась лебедка, а на корпусе — А-образный кран-стрела с полками для размещения канистр и ящиков ЗИП.

Centaur Dozer — инженерная машина без башни с бульдозерным отвалом. Отвал крепился на раме, установленной на бортах, и управлялся гидроприводом. Конструкция была разработана в 1944 году и производилась фирмой MG Cars of Abingdon. Изготовлено 250 единиц, все поступили на службу

**Танк Mk. VIII
A27L Centaur Mk. I
с корпусом Тип А
под бортовым
№T184306U
во дворе завода
Harland and Wolff.
На машине еще
не установлено
вооружение**

Инженерная машина
Centaur Dozer



Производство танков A27L

Предприятие	Количество (ед.)
English Electric	156
Harland & Wolff	125
John Fowler & Co.	529
Leyland Motors	643
LMS Railway Co. Ltd	45
Morris Motors	138
Nuffield Mechanisation And Aero	150
Ruston-Bucyrus	35
Всего	1821

87-го эскадрона Королевских инженеров (87th Assault Squadron Royal Engineers), 79-й бронетанковой дивизии (79th Armoured Division), где использовались в первую очередь для расчистки завалов после бомбардировок и обстрелов.

Centaur Kangaroo — танк с демонтированной башней, который мог перевозить в боевом отделении пехоту не более 10–12 солдат. Переоборудованы несколько единичных машин.

Centaur Taurus — артиллерийский тягач для 17-фунтового орудия. В 1944 году компанией MG Cars of Abingdon из линейных танков было переоборудовано 9 машин.