

Еженедельное издание

Рекомендуемая розничная цена: **349** руб.
Розничная цена: **69 900** бел. руб., **1 290** тенге

ТАНК Т-72

СОБЕРИ РАДИОУПРАВЛЯЕМУЮ МОДЕЛЬ!

№10

МАСШТАБ 1:16

Проект создан в сотрудничестве с



УРАЛВАГОНЗАВОД



DeAGOSTINI

ТАНК Т-72



Танк Т-72

Выпуск №10, 2015
Еженедельное издание

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:
105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова,
д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Старший редактор: Дарья Клинг
Финансовый директор: Полина Быстрова
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Менеджер по продукту: Надежда Кораблёва

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: **8-495-660-02-02**
Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России: **8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «Танк Т-72»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-56180 от 15.11.2013

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабблишинг», Украина

Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, д.119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт www.deagostini.ua или обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине: **0-800-500-8-40**

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Танк Т-72»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ 20526-10326Р от 13.02.2014

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», РБ, 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
тел./факс: +375 (17) 331 94 41

Телефон «горячей линии» в РБ: **+ 375 17 279-87-87** (пн-пт, 9.00 – 21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Танк Т-72»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 349 руб.

Розничная цена: 69 900 бел. руб., 1290 тенге

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

Издатель оставляет за собой право изменять розничную цену, а также повышать ее в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой производственной стоимости некоторых деталей модели. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель Танк Т-72 не является игрушкой и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели. Представленные изображения радиоуправляемой модели Танк Т-72 в масштабе 1:16 и элементов для ее сборки могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Автор-составитель: М. Коломиец

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 65 200 экз.

© ООО «Де Агостини», 2014–2015

ISSN 2409-0107



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию».

Коллекция для взрослых не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям, установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

Дата выхода в России: 18.07.2015

Библиография:

Ю. Костенко. Танки. Воспоминания и размышления. Ниж. Тагил: РЕПРИНТ, 2008
М. Савенко, В. Чобиток. Основной боевой танк Т-64. М.: «Экспресс», 2001
С. Суворов. Танк Т-64. Первенец танков послевоенного поколения. М.: спецвыпуск журнала «Танкомастер», 2001
С. Устьянцев, Д. Колмаков. Боевые машины Уралагонзавода. Танк Т-72. Ниж. Тагил: Медиа-принт, 2004

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.



Демонстрация возможностей БРЭМ-1 на полигоне во время выставки «Оборонэкспо 2014», август 2014 года.

В ОДНОМ СТРОЮ С ТАНКАМИ

В боях танки действуют не в одиночку — их поддерживают и сопровождают инженерные боевые машины, которые предназначены для эвакуации и ремонта подбитых или сломавшихся танков, а также для обеспечения преодоления различных препятствий. Поэтому инженерные машины, как правило, изготавливают на танковых шасси.

БТС-2

Танк Т-72 в этом смысле является своего рода рекордсменом — на его базе спроектировано и изготовлено значительное количество боевых машин различного назначения. Одной из них является БРЭМ — бронирован-

ная ремонтно-эвакуационная машина.

Первые боевые машины, которые подходили под категорию БРЭМ, появились в годы Второй мировой войны. Сначала в них перекладывали устаревшие или трофейные танки. Но вскоре стало ясно, что для этого

необходимо шасси более современных боевых машин. Наиболее удачной из всех созданных в годы войны ремонтных машин стал немецкий танк «Бергепантера» (Bergepanther). Эта машина, выпускавшаяся на базе серийного танка «Пантера», оснащалась лебедкой и спе-

циальным плугом-упором для эвакуации подбитых танков, кран-стрелой для демонтажа агрегатов при ремонте и другими приспособлениями. «Бергепантера» могла вытащить не только застрявшую «Пантеру», но и «Тигр».

В 1948 году на заводе № 183 (Нижний Тагил) была

Производство БРЭМ-1 (как и выпуск ряда других образцов инженерной техники на базе танка Т-72) предполагалось в Омске. Предприятие начало подготовку к производству, реконструкции цехов и разработке техпроцесса, но в 1976 году завод переориентировали на выпуск танков Т-80. В результате вопрос с изготовлением БРЭМ-1 «повисает в воздухе». Лишь в июле 1977 года было принято решение о выпуске инженерных машин на Уралвагонзаводе в Нижнем Тагиле. Для этого на предприятии планировалось построить специальный корпус. Но, как это часто бывает, строительство затянулось — первые два пролета нового корпуса площадью 13 450 м² вступили в строй лишь в 1984 году, а через два года строители сдали последнюю очередь в 9800 м². Только после этого появились возможности для нормального выпуска инженерной техники на базе Т-72, в том числе и БРЭМ-1.



БРЭМ-1М.

спроектирована машина аналогичного назначения на базе танка Т-54. В 1955 году после длительных испытаний она поступила на вооружение под обозначением БТС-2 (бронированный тягач средний). Однако после принятия на вооружение танка Т-64, а затем и Т-72, масса которых приближалась к 40 т, стало ясно, что нужна новая бронированная ремонтно-эвакуационная машина на замену 32-тонному БТС-2.

БРЭМ-1

В июле 1970 года постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР разработку такой машины поручили конструкторскому бюро Омского завода транспортного машиностроения. Проект получил условное обозначение «тема «Лебедка». Ведущим конструктором нового образца стал В.А. Степанов, а общее руководство осуществлял главный конструктор КБ Омского завода А.А. Морозов.

В качестве базы решено было использовать танк «объект 172М» — будущий Т-72. Поэтому летом 1971 года из Нижнего Тагила в Омск отправили один «объект 172М», а чуть позже — еще три такие машины.

Надо сказать, что омские конструкторы выполнили новую для себя, причем весьма непростую, работу довольно оперативно — в 1972 году был готов проект машины, получившей заводское обозначение «объект 608». Весной 1973 года был изготовлен опытный образец, который в течение 1974–1975 годов прошел полный цикл заводских и полигонно-войсковых испытаний. Результаты были получены вполне благоприятные, и приказом Министра обороны СССР от 13 июня 1975 года бронированная ремонтно-эвакуационная машина разработки Омского завода транспортного машиностроения принимается на вооружение Советской Армии под обозначением БРЭМ-1.

В 1985 году была выпущена установочная партия из пяти БРЭМ-1. Но так как к тому времени танки Т-72 изменились по сравнению с «объектом 172М», на базе

которого разрабатывался БРЭМ-1 (прошло 10 лет с момента принятия машины на вооружение), конструкторам уральского КБ пришлось переработать всю чертежную документацию. В результате новые БРЭМ-1 отличались от опытного образца конструкцией бульдозерного отвала и установкой зенитного пулемета. В 1986 году Уралвагонзавод изготовил уже 30 БРЭМ-1 на базе танка Т-72Б, после чего их производство велось возрастающими темпами.

БРЭМ-1 поступали в эвакуационные взводы ремонтно-восстановительных батальонов танковых и мотострелковых дивизий, а также в ремонтные роты танковых и мотострелковых полков и взводов технического обслуживания танковых батальонов Советской, а впоследствии и Российской армий.

СТРОЕНИЕ И ОСНАЩЕНИЕ

БРЭМ-1 предназначается для эвакуации аварийных танков и другой бронетехники из зоны действия огня противника, вытаскивания застрявших танков и помощи экипажам в ремонте боевых



Опытный образец бронированной ремонтно-эвакуационной машины «объект 608», 1975 год.



БРЭМ-1 на полигоне 2-й гвардейской мотострелковой Таманской ордена Октябрьской Революции Краснознаменной ордена Суворова дивизии, лето 2014 года.



БРЭМ-1, вид спереди. Хорошо виден сошник-бульдозер, предназначенный для упора машины при эвакуации застрявших танков. При необходимости его можно использовать для проведения земляных работ.

машин в полевых условиях. Для этого БРЭМ оснащена основной лебедкой с тяговым усилием 25 тс и вспомогательной лебедкой с тягой до 480 тс, полужестким буксирным приспособлением, сошником-бульдозером для закрепления машины при использовании лебедки (также может использоваться для земляных работ), краном, грузовой платформой и электросварочным оборудованием. Экипаж машины состоит из трех человек — командира, механика-водителя и сцепщика-такелажника.

БРЭМ-1 разделена на три отделения: впереди — отделение управления, в центре — машинное и сзади — моторно-трансмиссионное.

В отделении управления спереди по центру расположено место механика-водителя, педали и рычаги управления машиной и ее оборудованием, а также щитки контрольных приборов. Для наблюдения за дорогой водитель имеет призмный смотровой прибор. При движении ночью он может заменяться прибором ночного видения ТВНЕ-4ПА. Над креслом механика-водителя находится люк.

Вдоль левого борта установлены левый топливный бак с топливной аппаратурой, четыре аккумуляторных батареи, сиденье такелажника и пульт управления краном. Под сиденьем такелажника в днище сделан аварийный люк-лаз. В крыше находится люк и четыре призмных прибора ТНП-160 для наблюдения.

У правого борта расположены правый топливный бак, радиостанция, танковое переговорное устройство, привод управления лебедкой, а также место командира машины. Слева от командира имеется дополнительное место — оно предназначено для слесаря-ремонтника, которого можно перевозить в случае необходимости.

Над местом командира установлена вращающаяся командирская башенка с люком, с комбинированным дневным-ночным прибором наблюдения ТКН-3 и двумя призмными приборами ТНП-160.

На башенке имеется зенитно-пулеметная установка ЗУ-72 с пулеметом НСВТ-12,7, который обеспечивает стрельбу по воздушным целям на расстояниях до 1500 м

БРЭМ-1	
Масса, т	41 (с грузом в 1,5 т на грузовой платформе)
Экипаж, чел.	3
Длина, мм	7980
Ширина, мм	3460
Высота, мм	2425
Двигатель, тип x мощность	В-84, 840 л.с.
Максимальная скорость по шоссе, км/ч	60
Средняя скорость по шоссе, км/ч	50
Средняя скорость по грунтовой дороге, км/ч	35–45
Запас хода по шоссе (с учетом наружных топливных бочек)	700
Запас хода по грунтовой дороге, км	350–450
Запас хода по грунтовой дороге с буксируемым танком, км	150–350
Максимальный подъем	30°
Крен	25°
Ров, м	2,8
Стенка, м	0,85
Брод, без ОПВТ/с ОПВТ, м	1,2/5
Вооружение, тип x калибр, мм	НСВТ x 12,7
Боекомплект, шт.	840
Тяговая лебедка, тс	25
Длина троса полная/рабочая, м	222/200
Вспомогательная лебедка, тс	0,58
Длина троса, полная/рабочая, м	425/400
Диаметр троса, мм	5
Грузоподъемность крана, тс	12
Длина троса, м	30
Электросварочное оборудование	ЭСА-1, стартер-генератор CF-10-1С
Радиостанция	Р-173

и по наземным — до 2000 м. Возимый боекомплект составляет 400 патронов. Кроме пулемета БРЭМ-1 имеет укладку для трех автоматов АКС-74 с 360 патронами, а также ракетницы и 18 гранат Ф-1.

В машинном отделении, огороженном перегородками от отделений управления и моторно-трансмиссионного, смонтирована основная тяговая лебедка с редукторами, дополнительная лебедка, баки и гидросистема



Командирская башенка БРЭМ-1 с зенитной пулеметной установкой.

специального оборудования машины.

Тяговая лебедка служит для вытаскивания застрявшей или подтягивания неисправной техники. Ее трос толщиной 28,5 мм имеет длину 200 м. Тяговое усилие составляет 25 тс, но его можно увеличить до 100 тс при применении блоков полиспаста. Вспомогательная лебедка с тросом длиной 400 м используется для подачи троса с коушем основной лебедки к эвакуируемому объекту.

В моторно-трансмиссионном отделении установлены двигатель В-84, элементы системы охлаждения и трансмиссии. В основном компо-

новка МТО БРЭМ-1 такая же, как у танка Т-72Б, но между правым бортом и двигателем находится дополнительный редуктор, передающий крутящий момент от коробки перемены передач к тяговой лебедке и гидронасосу. Ходовая часть БРЭМ-1 аналогична танку Т-72Б.

Корпус БРЭМ-1 — сварной. Противорадиационная защита обеспечена за счет установки подбоя и надбоя, а также автоматической коллективной защиты, подобно танку Т-72Б. БРЭМ-1 также оснащается аппаратурой для постановки аэрозольной дымовой завесы и противопожарным оборудованием «Иней».



БРЭМ-1, вид справа. Хорошо видны труба ОПВТ и ящик ЗИП.



 БРЭМ-1 в Москве (ул. Тверская) во время репетиции парада Победы, 2015 год.

В передней части корпуса смонтирован сошник-бульдозер с гидроцилиндрами и механизм подачи троса лебедки вперед.

На левой стороне корпуса машины установлен подъемный кран, а у его основания крепятся два крюка и домкрат.

На левой надгусеничной полке имеются укладки для домкрата, ЗИПа и ящика для сварочной аппаратуры, а также дополнительный масляный бак и два блока для полиспаста.

На правой надгусеничной полке размещаются ящик ЗИП, труба ОПВТ, наружный топливный бак, блок полиспаста и приспособления для крепления БРЭМ-1 на железнодорожной платформе.

На корме машины смонтированы две бочки с топливом, включенные в общую топливную систему, приспособление для подачи троса лебедки назад и полужесткое буксирное приспособление.

На съемной крыше, установленной над МТО, размещены грузовая платформа с контейнерами ЗИП и деталями для войскового ремонта танков, а также ящик с лентами для пулемета.

В целом конструкторам удалось унифицировать с танком Т-72Б до 75% деталей БРЭМ-1, что значительно упростило их эксплуатацию и производство.

ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ

Следует сказать, что параллельно с выпуском БРЭМ-1 в Нижнем Тагиле бронетанковые заводы производили машину БТС-5, которая представляла собой переделку танков Т-72А в БРЭМ-1, но имела кран меньшей грузоподъемности. Чуть позже появился вариант БТС-5Б с краном на 12 т.

С появлением танка Т-90 конструкторы Уралвагонзавода разработали модернизи-

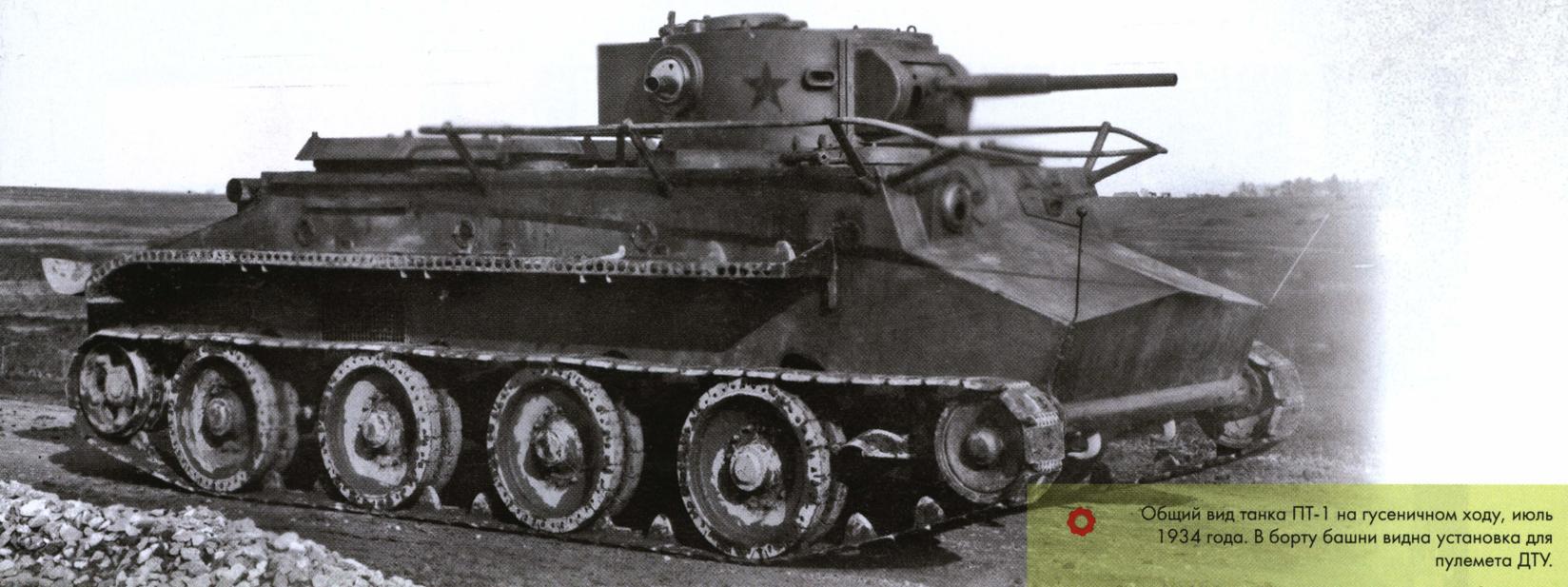
рованный вариант БРЭМ-1. На этой машине используются ходовая часть и моторно-трансмиссионное отделение от Т-90, двигатель В-92 мощностью 1000 л.с., модернизированные лебедки с большим тяговым усилием, кран грузоподъемностью 20 т. По заказу Алжира была изготовлена партия модернизированных

БРЭМ-1СА, главное отличие которых от БРЭМ-1М — наличие кондиционера.

В настоящее время БРЭМ-1 и БТС-5, помимо Российской Армии, состоят на вооружении в 11 странах мира. Они считаются одними из лучших бронированных ремонтно-эвакуационных машин в своем классе.



 Верхняя часть крана БРЭМ-1 и укладка блоков для полиспаста.



Общий вид танка ПТ-1 на гусеничном ходу, июль 1934 года. В борту башни видна установка для пулемета ДТУ.

ПЕРВАЯ АМФИБИЯ

Первый плавающий танк появился в Англии в начале 1920-х годов, но он оказался не очень удачным. У нас в стране английская машина послужила толчком для разработки легких плавающих танков Т-37, Т-38, Т-40, которые перед войной выпускались в значительных количествах. Но были у нас и другие образцы плавающих танков, не вышедшие из серии опытных, например танк ПТ-1.

В конце 1920-х — начале 1930-х годов проектированием различных боевых машин — самолетов, танков, катеров — занимались не только конструкторские бюро при заводах, но и так называемые «шарашки». Эти организации, КБ и даже целые научно-исследовательские институты, подчинялись ОГПУ (НКВД). Считается, что в них работали арестованные инженеры и конструкторы. Через эти структуры прошло значи-

тельное количество выдающихся конструкторов и ученых, создавших множество образцов вооружения и техники.

Одним из таких образцов был танк ПТ-1, спроектированный в автотракторном КБ технического отдела экономического управления ОГПУ под руководством Н.А. Астрова, впоследствии известного советского конструктора танков и других гусеничных и колесных машин. КБ размещалось

на территории московского завода «Красный пролетарий».

Работы велись довольно быстро — в конце 1931 года началось проектирование танка, а осенью 1932-го уже был готов опытный образец. В качестве базовой основы для новой машины выбрали танк «Кристи», однако по устройству ПТ-1 значительно отличался от «прародителя».

Прежде всего, машина имела привод на все четыре пары

опорных катков при движении на колесном ходу (у «Кристи» — одна пара), что значительно повышало проходимость танка. Управляемых катков при движении на колесах также было больше — передняя и задняя пары. Это позволяло повысить маневренность машины. Кроме того, в ходовой части ПТ-1 использовалась мелкозвенчатая гусеница (у «Кристи» — крупнозвенчатая), что повышало плавность хода танка. Ну и главное отличие — ПТ-1 мог плавать (отсюда и название ПТ-1 — «плавающий танк»), для чего он оснащался двумя трехлопастными винтами с рулями.

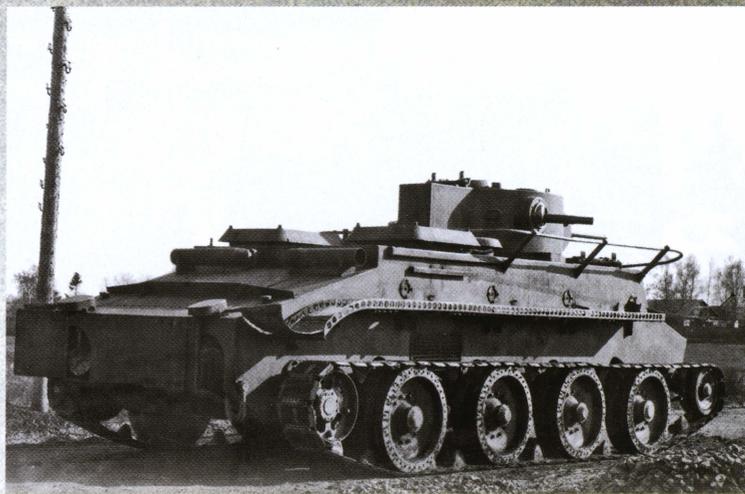
Машина имела боевую массу 14,2 т. Экипаж состоял из 4 человек. Танк был брони-

рованным: корпус и башня — броня 10 мм, крыша — 5 мм и днище — 4 мм. Вооружение состояло из 45-мм пушки, пулемета ДТ и трех пулеметов ДТУ (вариант ДТ с дополнительным кожухом для воздушного охлаждения); боекомплект 45-мм пушки — 93 выстрела, пулеметов — 3402 патрона. В качестве силовой установки предполагалось использовать 400-сильный дизель ПГЕ, но его не успели «довести» к сроку. В результате пришлось установить карбюраторный М-17 мощностью 500 л.с. Трансмиссия включала 3-ходовую коробку перемены передач, главный фрикцион сухого трения, двойной дифференциал с цилиндрическими сателлитами и тормоза колодочного типа. Для облегчения управления использовалась специальная «сервоаппаратура», работавшая от сжатого воздуха.

В конце октября 1932 года ПТ-1 был продемонстрирован И.В. Сталину на Хамовническом плацу.

После доработок ПТ-1 в июне 1934 года прошел испы-

тания на полигоне в Кубинке. Военные отмечали, что хотя танк имеет «высокие оперативно-технические свойства» по сравнению с серийными БТ, у него есть значительные недостатки: трудность управления при движении на колесах и гусеницах, большие усилия на рычагах и педали (до 65 кг), неудовлетворительное охлаждение двигателя, неудачная конструкция трансмиссии. Танк в серию не попал. Тем не менее опыт создания ПТ-1 использовался при разработке танков ПТ-1А и Т-29.



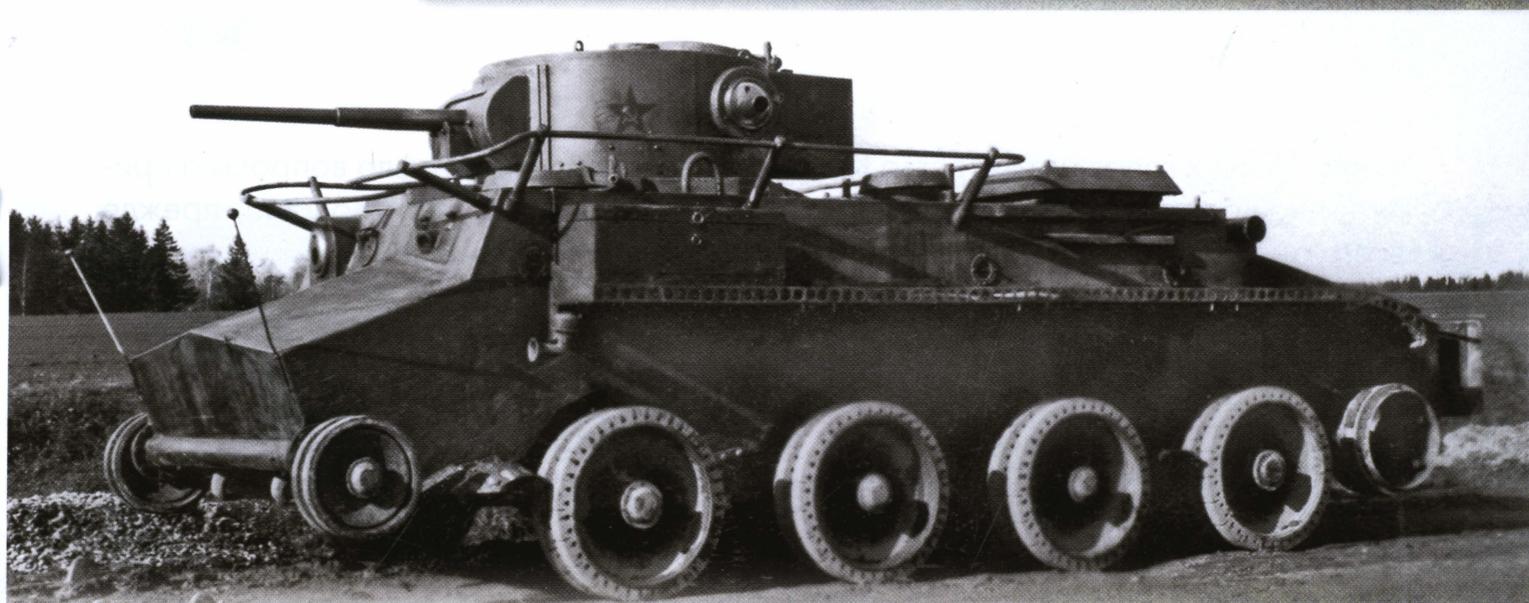
Танк ПТ-1, вид сзади справа, июль 1934 года. В кормовом листе корпуса хорошо видны ниши гребных винтов и рули для управления на плаву, а в борту башни — пулемет ДТУ.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА ТАНКА Н.А. АСТРОВА:

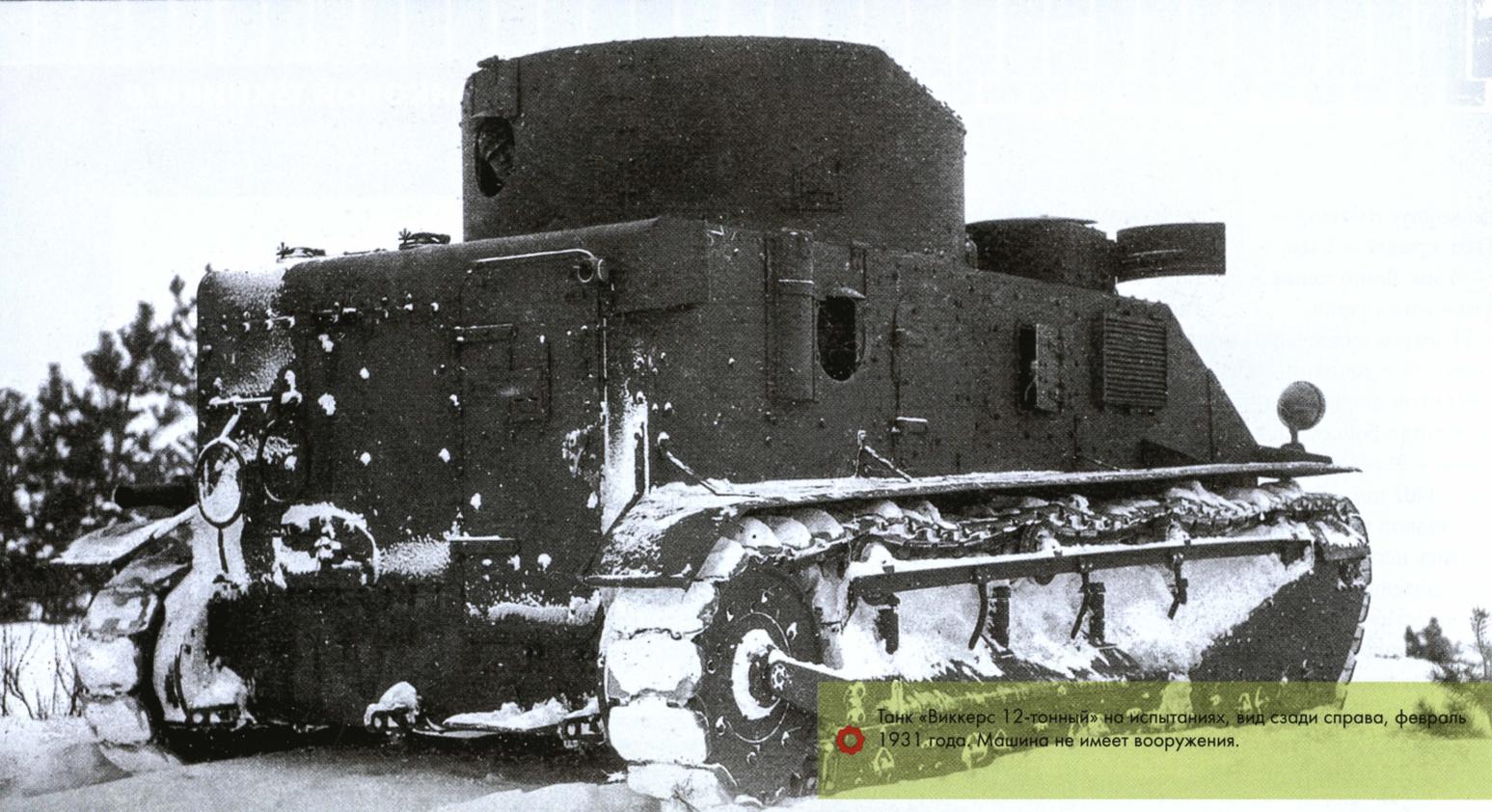
«С талин — в меховой дохе чуть ниже колен, на голове глубоко нахлобученная меховая шапка с модными в то время длинными, чуть ли не до пояса, ушами... Чуть хриплым голосом он спросил, где докладчик. Кто-то из группы, несомненно, знавший мою роль в создании ПТ-1, громко выкрикнул: «Астрова сюда, для доклада!».

Душа моя дошла почти до пяток, да и промерз я основательно — состояние не из приятных. Все же бодрой рысью приступил к «хозяйину» страны. Следуя в полушаге сзади, я по возможности четко и, главное, громко (нас всех предупредили, что слух у него плохой) стал докладывать, а вернее, просто рассказывать об особенностях нового танка. Несмотря на грязь под ногами, Сталин обошел машину, внимательно слушая меня. Потом задал несколько вопросов, которые показывали, что он неплохо знает танки, и заметил, что в ПТ-1 многое необычно...

Спросил, что за двигатель у танка, и, услышав, что авиационный, бензиновый, пробормотал с тенью неудовольствия: «А ведь обещали машину на дизеле». Осмотр занял всего пять-восемь минут. Слегка кивнув, то ли охраннику, неотступно его сопровождавшему, то ли мне, Сталин тихо, как бы про себя, буркнул: «Продолжайте!», и, не сделав никакого знака, даже не кивнув никому из начальников, уехал».



Танк Д-4, вид слева. Машина на гусеничном ходу, колеса для движения по шоссе подняты. Ходовая часть закрыта броневым фальшбортом.



Танк «Виккерс 12-тонный» на испытаниях, вид сзади справа, февраль 1931 года. Машина не имеет вооружения.

«ВИККЕРСЫ» в Красной Армии

В конце 1920-х годов руководство Красной Армии рассматривало вопросы о принятии на вооружение маневренных танков иностранного производства, прежде всего английского среднего танка МК-II фирмы «Виккерс».

Этот маневренный танк был спроектирован в 1924 году. При массе в 14 т машина имела 14 мм броню и оснащалась двигателем «Армстронг-Сидли» мощностью 90 л. с., который обеспечивал скорость до 27 км/ч. МК-II вооружался 47-мм пушкой и тремя 7,71-мм пулеметами. Экипаж состоял из 5 человек. С 1924 по 1927 год британ-

ская армия получила 100 таких танков.

С сентября 1925 года СССР предпринял ряд попыток приобрести у фирмы «Виккерс» несколько машин МК-II для проведения испытаний. Но все попытки закончились безрезультатно, как сказано в документах, «ввиду политической конъюнктуры».

Однако к 1929 году ситуация изменилась коренным образом. Начавшаяся Великая депрессия привела к тому, что значительное количество крупных фирм оказалось на грани банкротства. Чтобы как-то выйти из тяжелой экономической ситуации, компании стали активно предлагать свою продукцию на экспорт.

30 января 1930 года за границу была отправлена так называемая «закупочная комиссия» под руководством начальника УММ РККА И.А. Халепского. В ее задачу входило приобретение за рубежом различных образцов бронетанковой и автотракторной техники.

Среди прочих образцов у английской фирмы «Вик-

ккерс» комиссия приобрела и 15 танков МК-II, которые в советских документах именовались «Виккерс средний», или «Виккерс 12-тонный».

Выполнение советского заказа фирмой «Виккерс» затянулось — к 1 февраля 1931 года в СССР прибыли всего два танка, которые поступили на испытания. Каких-то бурных восторгов у советских специалистов они не вызвали — в то время военные больше заинтересовались танком «Кристи» (будущий БТ-2) и «Виккерсом 6-тонным» (будущий Т-26).

Танки «Виккерс 12-тонный» практически не применялись в Красной Армии, тем более что лишь одна машина имела штатное вооружение. Известно, что этот танк был продемонстрирован высшему командному составу РККА летом 1931 года и один раз участвовал в параде на Красной площади. Большую часть «двенадцатитонников» вскоре отправили на склады, хотя несколько машин поступило в военные учебные заведения, где их использовали в качестве наглядных пособий.

Известно, что на 1 января 1938 года 12 машин «Виккерс 12-тонный» находились на военном складе № 37, одна — на НИБТ полигоне, одна — в Ленинградском училище танковых техников и еще одна — в Саратовском бронетанковом училище.

20 августа 1938 года начальник Генерального Штаба РККА М.К. Шапошников утвердил план передачи в укрепрайоны устаревших танков. Согласно этому документу, в Ленинградский военный округ передавалось 14 машин «Виккерс 12-тонный». Еще один такой танк предполагалось оставить на НИБТ полигоне в качестве музейного экспоната.

«Виккерсы» отправили по новому назначению, но в укрепрайоны они так и не успели попасть. Есть фотодокументы, подтверждающие, что эти танки были захвачены немцами в районе Пскова (не менее пяти машин) и финнами у Видлицы, на северном берегу Ладожского озера между Питкярантой и Олонцом (не менее пяти машин).

В июне 1930 года вернувшийся из зарубежной командировки И.А. Халепский докладывал реввоенсовету СССР: «В настоящее время со средним танком, с точки зрения отечественного производства, положение обстоит наиболее катастрофически. До сих пор опытный образец не закончен и не испытан...

Не отвергая существующего строящегося образца Т-12, полагал бы переоснастить себя образцом Виккерса, имея в виду его производство на Харьковском заводе там же, где строится Т-12.

Если конструкция танка Т-12 полностью и целиком себя оправдывает, тогда от танка Виккерса следует использовать отдельные агрегаты для усовершенствования конструкции отечественного производства».



Красноармейцы на 12-тонном «Виккерсе» во время испытаний, февраль 1931 года.



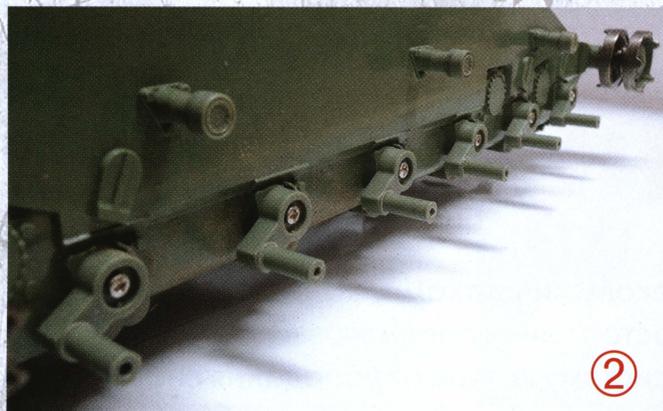
Демонстрация «Виккерса» высшему командному составу РККА, лето 1931 года. Это единственный танк из 15 закупленных в Англии, имевший штатную 47-мм пушку.



Танки «Виккерс 12-тонный», переданные для установки в укрепрайоны в качестве огневых точек и захваченные немцами, лето 1941 года.

РАДИОУПРАВЛЯЕМАЯ МОДЕЛЬ
ТАНКА Т-72





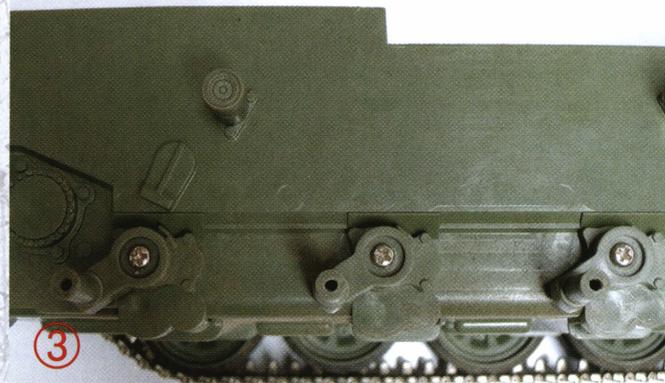
ПОДВЕСКА ТАНКА Т-72

В настоящих танках подвеска является одним из наиболее важных элементов, так как от нее зависят многие показатели, обеспечивающие живучесть и боеспособность машины: скорость езды по бездорожью и преодоление различных препятствий, быстрота маневрирования при ведении боя, точность стрельбы и т.д.

Эти показатели имеют большое значение и для радиоуправляемых моделей танков, подвеска которых приближена по строению и принципу функционирования к боевым машинам. Конечно, конструкция подвески в модели упрощена, но в целом она имитирует все действия механизма реального танка. В отличие от настоящей ходовой части Т-72 опорные катки в нашей радиоуправляемой модели несколько разнесены между собой, что сводит к минимуму износ деталей и их разрушение вследствие попадания грунта и мусора в ходовую часть (снимок 1).

Благодаря опорным каткам большого диаметра и конструктивным особенностям их крепления модель Т-72 может передвигаться по лю-

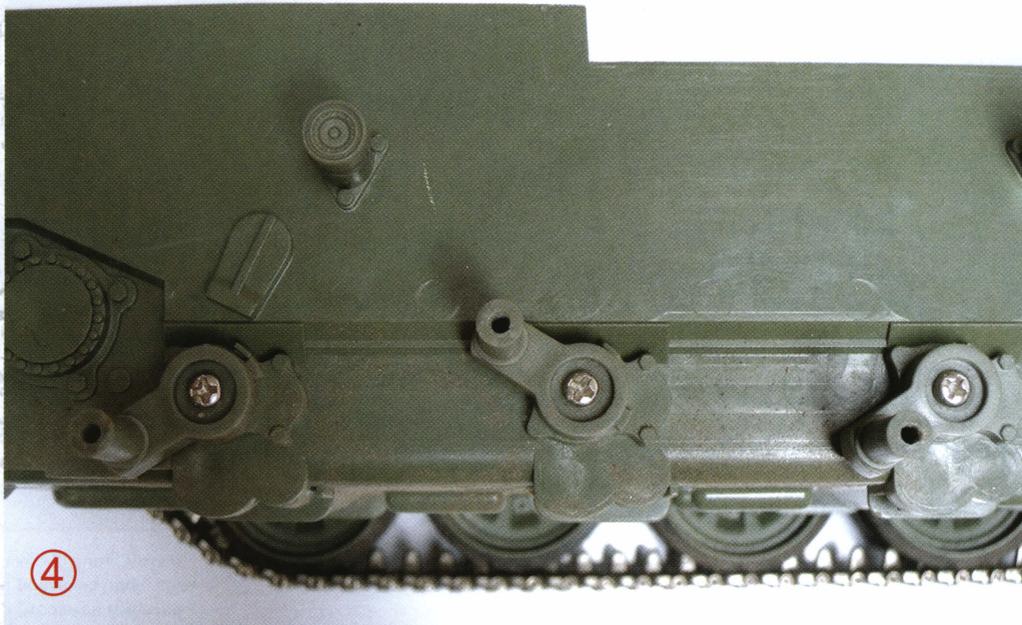
бой поверхности и совершать различные маневры. Большие опорные катки позволяют модели развивать высокую скорость на пересеченной местности, а независимая подвеска помогает тракам оптимально адаптироваться к рельефу поверхности. На фотографиях представлены составные части подвески. На каждом борту модели есть шесть опорных катков, состоящих из двух обрезиненных частей. Каждый каток оснащен индивидуальной торсионной подвеской (снимки 2 и 3) с крепкой стальной пружиной. С помощью



натяжения пружины подвеска ориентируется относительно поверхности. Когда модель передвигается по неровному грунту, подвеска поднимается вверх или опускается вниз (снимок 4), при этом поднимая или опуская опорные катки, которые могут легко преодолевать препятствия.

Радиоуправляемая модель Т-72, предназначенная для ведения «боевых действий» в условиях, приближенных к естественным, требует постоянного ухода. Система подвески является наиболее уязвимой частью модели,

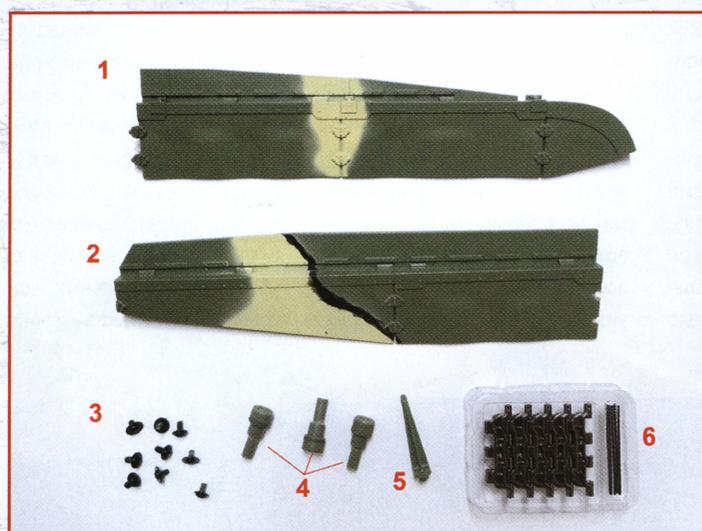
поэтому за ней надо очень тщательно следить и периодически чистить. Старайтесь не допускать попадание в нее различных крупных твердых предметов, например, камней, которые могут привести к поломке. После использования модели обязательно проведите осмотр ее ходовой части и при необходимости почистите. Для этого вам потребуется всего несколько минут. Перед чисткой ходовой части следует с модели аккуратно снять гусеницы и с помощью специальных щеток и средств осуществить чистку.



СБОРКА ПРАВОГО БОРТА МОДЕЛИ

Ходовая система Т-72 защищена боковыми щитками, которые служат для предотвращения проникновения посторонних предметов в ходовую часть танка и дополнительно защищают систему катков от попадания снарядов. С этим номером вы получили две части бортовых щитков, которые будут смонтированы на правой стороне модели, а также три небольших поддерживающих катка и кронштейн. Ниже подробно будет рассказано, как следует соединить переднюю часть бортовых щитков с первой секцией надгусеничной полки.

ЭТАПЫ СБОРКИ



КОМПЛЕКТ ДЕТАЛЕЙ

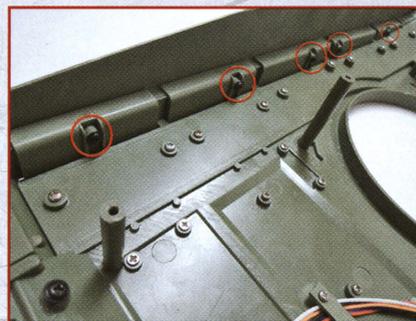
1. Передняя часть бортовых щитков
2. Задняя часть бортовых щитков
3. Винты
4. Поддерживающие катки (3 шт.)
5. Кронштейн
6. Траки и штифты (по 5 шт.)



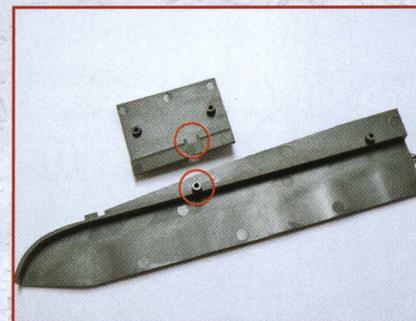
I На этом этапе сборки вам потребуется скрепить первую часть надгусеничной полки (которую вы получили с восьмым номером) с передней частью бортовых щитков. Для этого вам потребуется крестовидная отвертка.



2 На снимке показана часть правого борта модели, которую вам предстоит собрать.



3 На снимке красными кружками отмечены места крепления деталей.



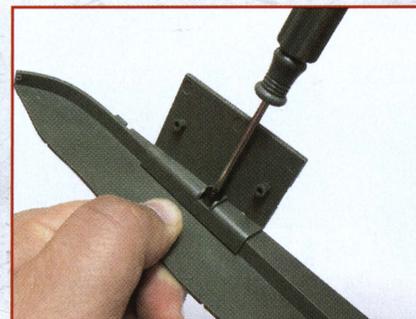
4 Разложите на рабочей поверхности приготовленные детали, как показано на снимке. Красными кружками обозначены места соединения двух деталей.



5 Совместите детали, как показано на снимке.



6 Поместите винт в отверстие, как показано на снимке.



7 Пользуясь отверткой, закрутите винт, не прилагая чрезмерных усилий.



8 Так выглядит собранный вами узел с внешней стороны.



9 Приложите к собранному узлу деталь правого крыла, но не соединяйте их пока. Сборку этой части модели вы сможете продолжить, когда получите следующие детали.

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ КО ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Модель локомотива
ДУНАЙСКИЙ ЭКСПРЕСС



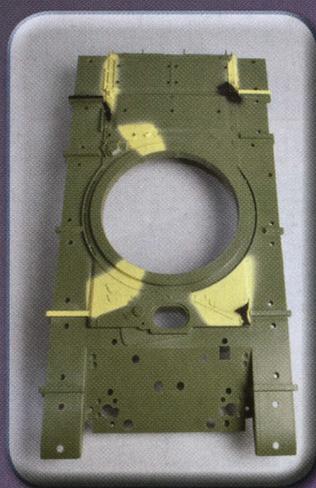
ВСЕГО ЗА
149
руб.
Рекомендуемая
розничная цена

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ИЛИ ЗАКАЖИТЕ В ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНЕ

WWW.DEAGOSHOP.RU



СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК КОЛЛЕКЦИИ
с новыми деталями легендарного танка уже через неделю!



В КОМПЛЕКТЕ:
Верхняя часть корпуса

ISSN 2409-0107



9 772409 010775

16+

DeAGOSTINI