

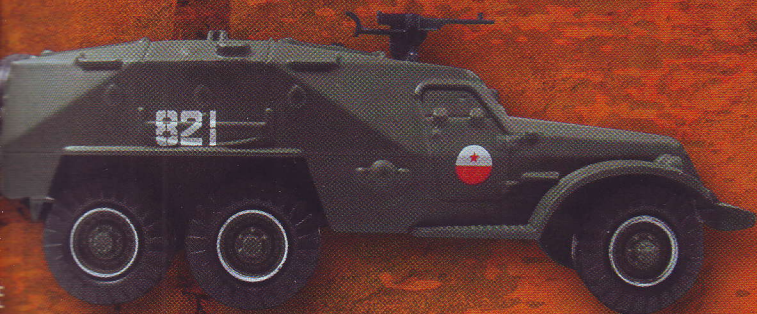
EAGLEMOSS
COLLECTIONS

РУССКИЕ ТАНКИ

ВЫПУСК

78

И ДРУГИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ МОДЕЛИ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ



БТР-152 МОДЕЛЬ НОМЕРА



БРОНЕТРАНСПОРТЕР БТР-152



МОДИФИКАЦИИ БТР-152



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОЛЕСНЫЕ БРОНЕТРАНСПОРТЕРЫ 8×8



ISSN 2073-543X





СОДЕРЖАНИЕ

EAGLEMOSS
COLLECTIONS

РОССИЯ

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Российской Федерации
ПИ № ФС77-47398 от 24.11.2011 г.

Учредитель и издатель:
ООО «Иглмоосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:
105064, г. Москва, ул. Земляной Вал, д. 8;
тел.: (+7-495) 666-44-85,
факс: (+7-495) 666-44-87,
e-mail: info@eaglemoss.ru

Главный редактор: Павел Звонов
Рекомендуемая цена: 329 руб.

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз».

УКРАИНА

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины
КВ № 18523-7323ПР от 07.12.2011 г.

Учредитель и издатель:
ООО «Иглмоосс Едишенз»

Адрес издателя и редакции:
ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21,
г. Киев, 01030; тел.: (+380-44) 373-68-74,
факс: (+380-44) 373-68-75;
e-mail: info@eaglemoss.com.ua

Адрес для писем: 01054, г. Киев, а/я 37
Главный редактор: Наталия Павловская
Рекомендуемая цена: 54,95 грн

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен»,
г. Киев, тел.: (+380-44) 494-07-92.

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау
Пресс», Алматы; тел.: (+7-727) 311-12-41.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «РЭМ-ИНФО», 220037, Республика
Беларусь, г. Минск, переулок Козлова, д. 7;
тел.: (+375-17) 297-92-74.

Отпечатано в типографии «Юнивест Принт»
ООО «Компания «Юнивест Маркетинг»
01054, г. Киев, ул. Дмитриевская, 44Б
Тираж: 24 000 экз. Сдано в печать 01.08.2013 г.

© 2013 Eaglemoss Ltd

Право пользования принадлежит
ООО «Иглмоосс Эдишинз»
и ООО «Иглмоосс Едишенз».

Модель БТР-152 является неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно!

P043-N

12+

Текст: М. Князев

Художник: Андрей Аксенов
Фотографии из архива М. Князева

www.eaglemoss.ru



**ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА
БРОНЕТРАНСПОРТЕР БТР-152**

4-6



**ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ
МОДИФИКАЦИИ БТР-152**

7-8



**БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОЛЕСНЫЕ
БРОНЕТРАНСПОРТЕРЫ 8x8**

9-15



РОССИЯ

ОТДЕЛ ПО РАБОТЕ С КЛИЕНТАМИ Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте www.russiantanks.ru или связавшись с нами по телефону 8 (4852) 64-99-73.

Написать нам можно по адресу: а/я 71, «Иглмоосс Эдишинз», Ярославль, 150961.

ПРОШЛЫЕ ВЫПУСКИ Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт www.eaglemoss.ru/shop или позвонив по телефону 8 (4852) 64-99-73. Стоимость каждого выпуска состоит из цены номера (указана на обложке), почтового сбора и платы за упаковку. Рассылка заказанных журналов зависит от их наличия на складе. В случае отсутствия журналов редакция оставляет за собой право аннулировать заказ.

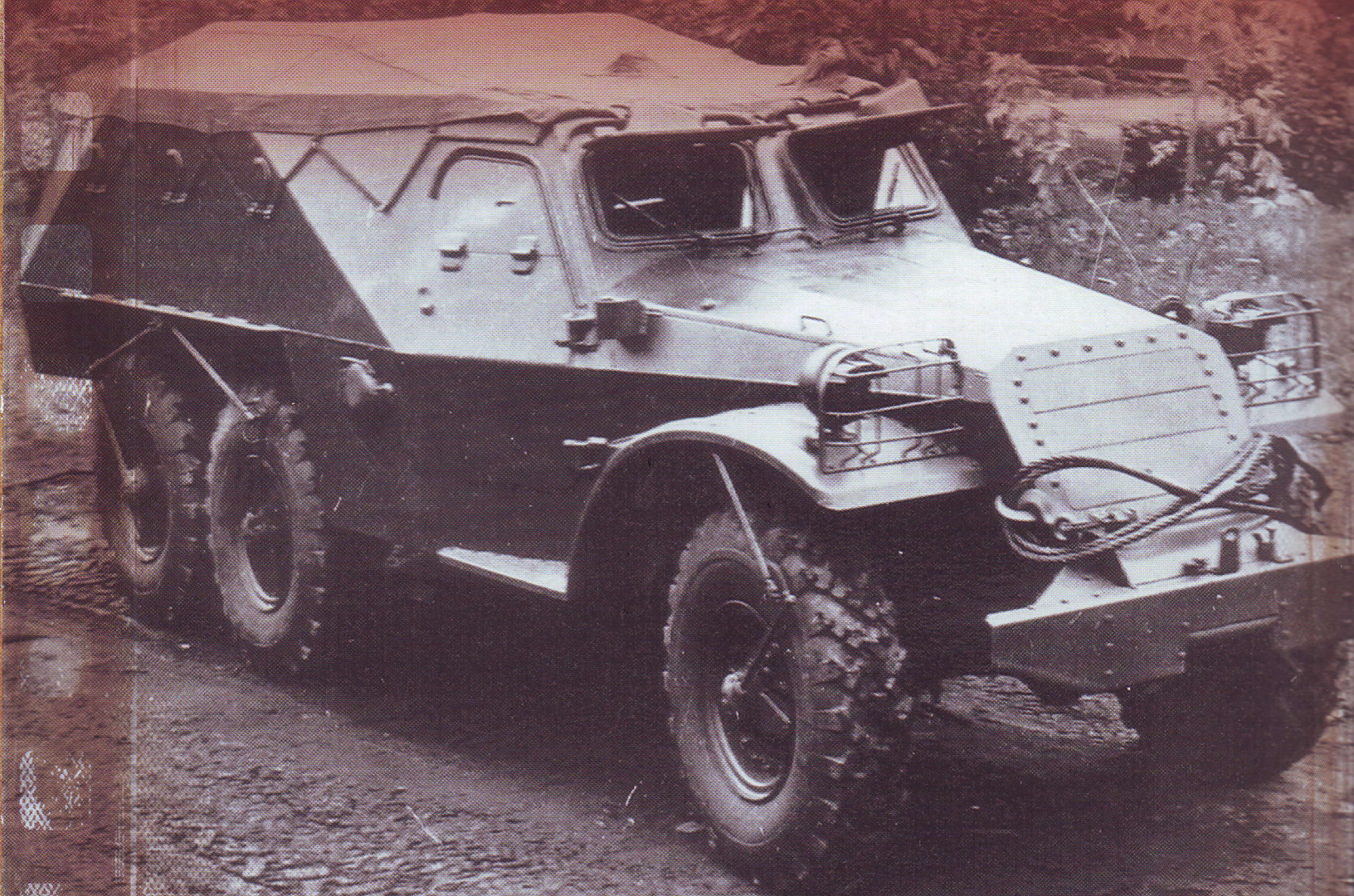
ДРУГИЕ СТРАНЫ

Ответы на часто задаваемые вопросы вы найдете на сайте www.russiantanks.ru.

БТР-152



Как известно, в годы Великой Отечественной войны в Советском Союзе бронетранспортеры не производили. Вместе с тем война со всей очевидностью показала, что этот вид техники необходим армии, поэтому в послевоенный период началось проектирование сразу нескольких образцов бронетранспортеров. На Автомобильном заводе им. Сталина (ЗИС) в Москве был создан колесный бронетранспортер БТР-152.





БРОНЕТРАНСПОРТЕР

Летом 1946 года ЗИС получил тактико-техническое задание на колесный трехосный бронетранспортер «объект 140».

В соответствии с заданием машина должна была иметь полную массу до 8,5 т, перевозить десант из 15–20 человек, быть защищена противопульной броней и вооружена одним станковым пулеметом. Работа над «объектом 140» началась в ноябре того же года в сравнительно небольшом конструкторско-экспериментальном отделе ЗИС под руководством главного конструктора завода кандидата технических наук Б. М. Фиттермана. Проектируемый БТР получил заводское обозначение ЗИС-152.

Шасси и бронировка

Шасси имело классическую трехосную схему. Вся трансмиссия была заимствована у шасси ЗИС-121. Двигатель форсировали путем увеличения степени сжатия до 6,5 и повышения максимальной частоты вращения коленчатого вала. Для нормальной работы радиостанции система зажигания двигателя и электрооборудование были экранированы. В конструкции БТР в отличие от базового шасси были применены односкатные шины увеличенного сечения с развитыми грунтозацепами, размером 9,00-20", с универсальным рисунком протектора «Вездеход» («елка»). Колея у всех мостов была одинаковой.

Цельносварной корпус бронетранспортера с открытым сверху десантным отделением набирался из раскря листов гомогенной брони «2П». Броневые листы в основном располагались под рациональными углами наклона – 30–45° к вертикали. Такое бронирование защищало от осколков мин и снарядов массой до 12 г и пуль нормального калибра на всех дистанциях, а лобовые листы – и от бронебойных пуль. Не пробивали их и обычные крупнокалиберные 12,7-мм пули, а с дистанции свыше 500 м – бронебойные.

Серийное производство

К марту 1947 года были собраны два первых ЗИС-152 с макетными (неброневыми) корпусами. Для проведения полигонных испытаний подготовили еще четыре таких машины, но уже с настоящими бронекорпусами, которые изготовили в Муроме. В мае в районе города Чехова начались заводские испытания. Весной 1949 года, не дожидаясь завершения испытаний, результаты которых вполне



★ Бронетранспортер БТР-152В1 в танковом музее в Латуне (Израиль).

можно было спрогнозировать, на заводе начали интенсивно готовиться к серийному производству БТР с предполагаемым суточным выпуском до десяти машин в специально созданном новом цехе МСЦ-7 на отдаленной закрытой территории завода. Одновременно началась технологическая подготовка к массовому выпуску бронекорпусов на

Серийное производство БТР-152 началось в июле 1950 года. До конца года было изготовлено 600 плановых машин (из них 301 – с радиостанциями). Всего же было выпущено 12 421 бронетранспортер различных модификаций. Производство шло с 1950 по 1959 год на Московском автозаводе им. Сталина и с 1959 по 1962 год на Брянском автомобильном заводе.



БТР-152



Вне боевой обстановки боевое отделение сверху закрывалось брезентовым тентом. Для этой цели вдоль бортов внутри корпуса, в верхней его части, были установлены трубчатые дуги.

★ Бронетранспортер БТР-152.

Муромском паровозостроительном заводе и Выксунском заводе дробильно-размольного оборудования (ДРО) № 177.

Компоновка

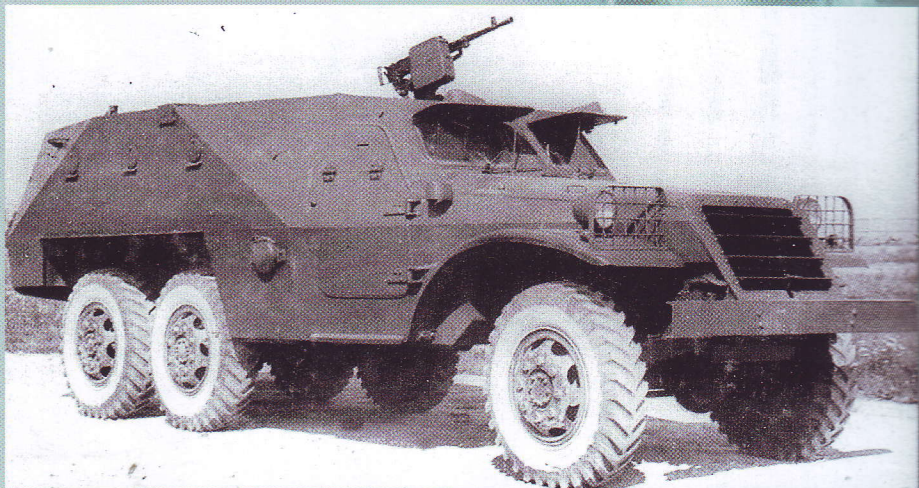
Бронетранспортер имел классическую капотную компоновку. В передней части корпуса находилось моторное отделение, в средней — отделение управления и в кормовой — боевое (десантное). В вертикальных бортовых листах корпуса было по три круглых амбразуры для наблюдения и стрельбы из личного оружия десанта, еще две — в кормовом листе корпуса. Амбразуры закрывались сдвижными броневыми крышками. Для безопасного спешивания десанта назад, под защиту бронекорпуса, служила кормо-

вая двухстворчатая дверь. К сожалению, на последующих моделях советских бронетранспортеров такая схема высадки десанта уже не применялась. Посадка и высадка командира и механика-водителя производилась через боковые двери с откидными верхними частями. Наблюдение за местностью вне боя командир и механик-водитель вели через два застекленных смотровых окна. В боевом положении они закрывались броневыми крышками, в которых были смонтированы приборы широкого обзора Б-1. На машинах ранних выпусков приборы Б-1 устанавливались и в верхних откидных щитках боковых дверей. Позже сочли достаточным оставить в дверях только смотровые щели с регулируемыми заслонками.

Вооружение и характеристики

Машина, в зависимости от модификации, была вооружена 7,62-мм пулеметом СГМ или СГМБ. На первых образцах бронетранспортеров устанавливали пулеметы СГ-43. Оружие обеспечивало поражение открытых и находившихся за небольшими складками местности огневых средств и живой силы противника на расстоянии до 1000 м. Для установки пулемета использовалась верхняя часть штатного станка, состоявшая из вертлюга, сектора и постели. Пулеметная установка располагалась на одном из четырех вертлюжных кронштейнов. Основной был установлен на верхнем лобовом листе корпуса БТР над отделением управления. Два кронштейна находились на бортах корпуса, четвертый — на поперечине кормы корпуса. Боекомплект к пулемету составлял 1250 патронов. На эти же кронштейны можно было устанавливать ручные пулеметы ДПМ или РПД, входившие в состав вооружения десанта. Для этого в гнезда кронштейнов вставляли два съемных переходника. Мощность шестицилиндрового рядного карбюраторного двигателя ЗИС-123 была увеличена до 110 л. с. В системе питания двигателя имелись два топливных бака емкостью 150 л каждый.

БТР-152 имел две, независимо действовавших системы тормозов: систему ножного тормоза, действовавшую на все колеса, и ручного (стояночного), действовавшую на ведомый вал коробки передач. Двухколесные тормоза





ИСТОРИЯ И ТЕХНИКА

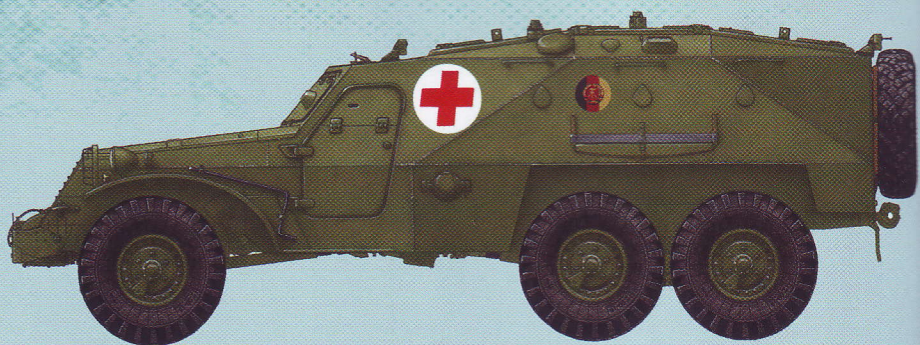
Боевое крещение БТР-152 и БТР-152В получили во время событий 1956 года в Венгрии, где эти открытые сверху машины оказались легкоуязвимыми, особенно в населенных пунктах. Результатом этого опыта стало появление полностью закрытой модификации.

в системе ножного тормоза имели пневматический сервопривод. В конструкции рулевого механизма были применены глобоидальный червяк и тройной ролик. Минимальный радиус поворота машины по колее наружного переднего колеса составлял 10,1 м.

Бронетранспортер обладал неплохими тяговыми характеристиками, которые позволяли ему с более высокой, чем у гусеничных тягачей, скоростью буксировать в боевой обстановке 85-мм и 100-мм противотанковые пушки, 57-мм и 85-мм зенитные орудия, а также 160-мм минометы. При этом машина на марше обеспечивала достаточную защиту орудийных расчетов от ружейно-пулеметного огня.

В мотострелковые части Советской армии БТР-152 начали поступать во второй половине 1950 года. Их освоение шло быстро, подтверждением чему стало участие большого количества этих машин в параде 7 ноября 1951 года в Москве. Поступали БТР-152 и в бронетанковые войска, где использовались в качестве машин сопровождения и технического обслуживания.

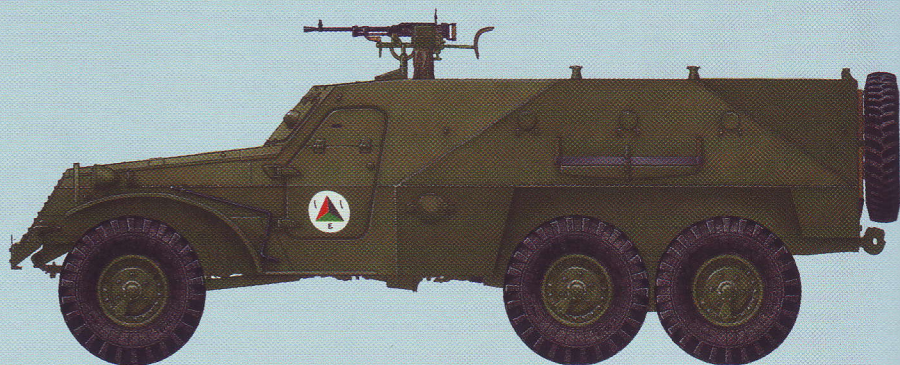
★ БТР-152 на улице Праги. Хорошо видна установка пулемета СГМБ. 1968 год.



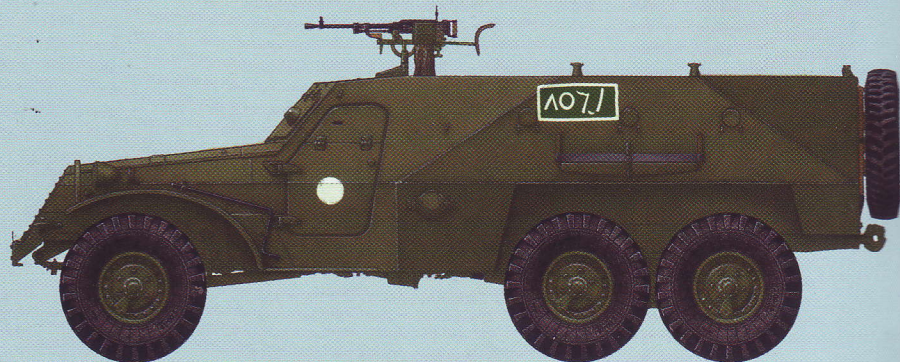
БТР-152К-1 DDR санитарный вариант Национальной народной армии Германской Демократической Республики, 1969 год.



БТР-152S штабной вариант с увеличенным объемом кузова. Группа советских войск в Германии.



БТР-152V-1 Афган Королевской армии Афганистана. Кабул, 1976 год.



БТР-152V-1 Syria сирийского контингента по поддержанию мира во время гражданской войны в Ливане. Район порта Сайда. Весна 1978 года.

БТР-152

1947
2013



МОДИФИКАЦИИ БТР-152

За десятилетие серийного производства было разработано и выпускалось несколько модификаций этого бронетранспортера.

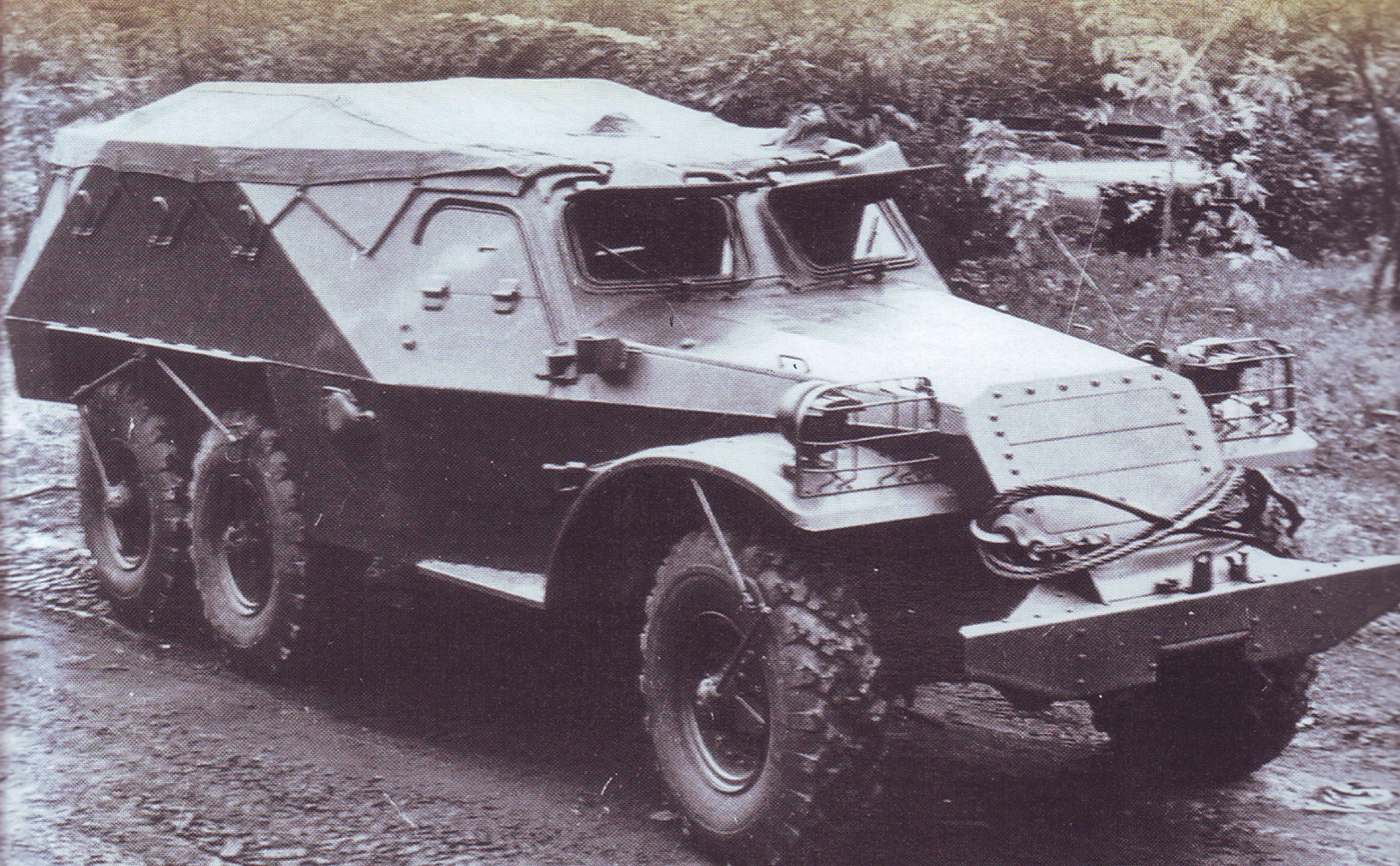
Самые значительные усовершенствования состояли в автоподкачке шин и бронированной крыше. Остальные изменения были незначительными. Так, варьировали вооружение, заменяли некоторые приборы, улучшали условия работы экипажа.

Шины регулируемого давления

В 1955 году начался выпуск БТР-152В (ЗИС-152В) – первого в мире серийного колесного бронетранспортера со сверхпрофильными шинами регулируемого давления. На

★ Бронетранспортер БТР-152В с централизованной системой регулирования давления воздуха в шинах с внешним подводом.

Машины семейства БТР-152 широко экспортировались как в страны Варшавского договора, так и в другие государства. Для целей экспорта был разработан ряд модификаций: БТР-152Э1 – БТР-152В1 в экспортном исполнении для Ближнего Востока; БТР-152Ю1 – БТР-152В1 в южном экспортном исполнении; БТР-152Т1 – БТР-152В1 в тропическом экспортном исполнении с усиленным охлаждением и тропическим исполнением электрооборудования.



ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

машине были установлены двигатель ЗИС-123В, предпусковой подогреватель, воздушный компрессор повышенной производительности и система внешнего подвода воздуха к шинам. Серийное производство продолжалось с октября 1955 по 1959 год.

В 1957 году наружный подвод воздуха к шинам был заменен внутренним, был установлен бензиновый насос повышенной производительности, а для водителя – прибор ночного видения ТВН-2. Машина вместо радиостанции 10 РТ-12 стала оснащаться более совершенной – Р-113. Агрегаты двигателя и ходовой части были усовершенствованы и унифицированы с грузовым автомобилем ЗИЛ-157. Эта модификация бронетранспортера получила обозначение БТР-152В1. Ее серийное производство осуществлялось с 1958 по 1962 год.

БТР-152К

Спустя два года на вооружение Советской армии была принята очередная модификация бронетранспортера БТР-152, получившая обозначение БТР-152К. Этот бронетранспортер был создан на базе БТР-152В1 и отличался от него наличием броневой крыши корпуса над десантным отделением вместо съемного тента. Она состояла из горизонтальных и наклонных листов, приваренных к бортовым листам, и трех броневых крышек продольного люка. На правом и левом скатах крыши имелись стеклоблоки Б-1

Помимо Советской армии БТР-152 использовались в пограничных и внутренних войсках. По мере поступления в армию более современных бронетранспортеров эти машины передавались из мотострелковых в инженерные и химические войска, а также в организации ДОСААФ. В тыловых военных округах БТР-152 последних модификаций несли службу до начала 1970-х годов. С вооружения Российской армии этот бронетранспортер был снят в 1993 году.

С 1952 года на бронетранспортере, получившем обозначение БТР-152Б, в передней части корпуса стала устанавливаться механическая лебедка.

широкого обзора и по одному смотровому люку с крышкой. В десантном отделении установили нагнетатель. Для улучшения условий для экипажа был установлен отопитель отделения управления и десантного отделения и сопло обдува ветровых стекол. Однако для сохранения боевой массы на уровне 8,95 т численность десанта сократили с 17 до 13 стрелков. Вертлюжные кронштейны 7,62-мм пулемета СГМБ были закреплены на крыше корпуса.



Бронетранспортер БТР-152К.



БТР-152

1947
2013

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОЛЕСНЫЕ БРОНЕТРАНСПОРТЕРЫ 8×8

БТР-152 стал последним советским бронетранспортером, имевшим классическое трехосное шасси с неразрезными мостами и рессорно-балансирной подвеской задней тележки. В 1957–1958 годах на конкурсной основе сразу в нескольких конструкторских бюро началась разработка новых многоколесных БТР.

Началу 1960-х годов кроме ЗИЛ-153 и «объекта 1015-Б» были построены опытные образцы бронетранспортеров: горьковский ГАЗ-49, рубцовский колесно-гусеничный «объект 19» (скорее, боевая машина пехоты) и мытищинский ММЗ-560. Все эти машины имели оригинальные конструктивные решения: ГМП, бортовые схемы трансмиссий, гидропневматические подвески, передние и задние управляемые колеса, качающиеся колесные редукторы, герметичные тормоза, дифференциалы повышенного трения, водометы, алюминиевая броня и др. В конечном счете победило горьковское ОКБ – их бронетранспортер был более подвижным, надежным, удобным и главное – хорошо технологически отработанным и сравнительно недорогим. Так была заложена основа для создания семейства бронетранспортеров БТР-60.

 Бронетранспортер БТР-60П морской пехоты ВМФ СССР. Десантное отделение машины закрыто брезентом. Штатный пулемет СГМБ установлен на носовом шкворне. На правом борту машины виден бортовой шкворень, еще один установлен на левом борту. Январь 1969 года.

БТР-60

Разработанный на Горьковском автозаводе под руководством В. А. Дедкова бронетранспортер ГАЗ-49, прототип машины БТР-60, имел несущий сварной бронекорпус с плоским дном, передним расположением отделения управления и кормовым размещением силовой установки, четыре ведущих моста с независимой подвеской всех колес. В каждом колесе имелся встроенный редуктор, использовавшийся для увеличения дорожного просвета. По воле машина передвигалась как за счет гребного эффекта вращающихся колес, так и при помощи специального водометного движителя реактивного типа.

В средней части корпуса находилось десантное отделение, вмещавшее 14 человек, в котором стрелки сидели на деревянных скамейках лицом к борту машины. Для ведения огня из автоматов в бортах машины располагались шесть амбразур. Между полом десантного отделения и днищем машины устанавливались агрегаты трансмиссии. Открытый сверху корпус был несущим, имел обтекаемую форму нижней части и днища и изготовлялся из катаных броневых листов толщиной 6–8 мм. На марше десантное отделение можно было закрыть брезентовым тентом, защищавшим бойцов от непогоды. Экипаж (2 человека) и десант обогревались теплым воздухом, поступающим из системы охлаждения двигателя.

Штатное вооружение бронетранспортера состояло из 7,62-мм пулемета СГМБ, который устанавливали на кронштейнах лобового или бортовых листов корпуса. Внутри машины были предусмотрены места для укладки автомата АК-47, гранатомета РПГ-7, сигнального пистолета и десяти гранат Ф-1.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

Новый бронетранспортер был принят на вооружение Советской армии приказом министра обороны СССР от 13 ноября 1959 года под индексом БТР-60П (плавающий). Серийное производство этой машины началось на ГАЗе в 1960 году, и уже в середине года первые экземпляры начали поступать в войска.

Колеса первой и второй осей были управляемыми. Рулевое управление имело гидроусилитель. В подвеске использовались 8 торсионных валов и 12 телескопических гидроамортизаторов. На крайних узлах подвески было установлено по два гидроамортизатора. Пулестойкие шины большого профиля (13.00-18") имели центральную систему регулирования давления воздуха. Широкая колея позволяла двигаться за танками, а четыре равномерно расположенные оси давали возможность преодолевать рвы шириной до 2 м.

Особенностью конструкции бронетранспортера была его силовая установка, состоявшая из двух двигателей ГАЗ-40П. Они были смонтированы параллельно, каждый со своими обслуживающими системами, на одной общей раме в корме корпуса. Каждый из двигателей через свою механическую трансмиссию обеспечивал привод колес двух мостов. Правый двигатель по ходу машины осуществлял привод колес первого и третьего мостов, а левый двигатель — колес второго и четвертого мостов. Трансмиссия каждого двигателя включала однодисковое сухое сцепление с гидравлическим приводом управления, четырехскоростную коробку передач, двухступенчатую раздаточную коробку, главные передачи двух ведущих мостов с кулачковыми дифференциалами повышенного трения, четыре колесных редуктора и карданные передачи, соединявшие между собой агрегаты трансмиссии. Обе коробки передач имели коробки отбора мощности. С их помощью и с помощью карданных передач мощность двух двигателей суммировалась в редукторе водометного движителя. Отбор мощности на лебедку, установленную в передней части корпуса, осуществлялся от правой раздаточной коробки. Лебедка имела длину троса 50 м и максимальное тяговое усилие 4500 кгс.

★ Модернизированный бронетранспортер БТР-60ПБ.

**Полная
масса нового
бронетранс-
портёра
достигала
9800 кг.**

★ БТР-60ПБ на улице Еревана. 2008 год.

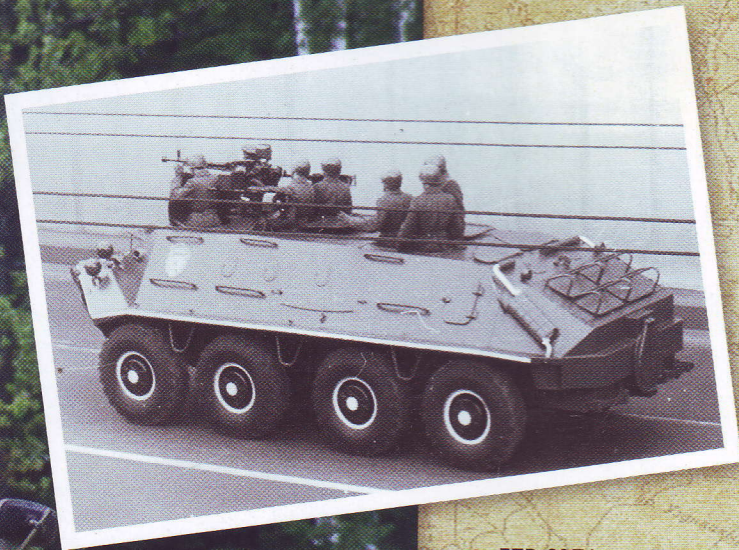


Варианты БТР-60

В 1963 году был создан модернизированный вариант бронетранспортера — БТР-60ПА (ГАЗ-49А), у которого вместо съемного брезентового тента появилась броневая крыша, а корпус стал полностью герметичным. Для доступа в бронетранспортер применяли четыре верхних люка с бронекрышками. Численность перевозимого десанта сократилась до 12 человек, зато существенно возросла степень его защищенности, особенно в условиях применения оружия массового поражения (что в начале 1960-х годов считалось весьма важным). Вооружение машины не изменилось, однако впоследствии на части машин вместо пулемета СГМБ использовали ПКБ. Боевая масса возросла до 10,2 т. Серийный выпуск БТР-60ПА шел с 1963 по 1966 год.

В 1964 году на вооружение Советской армии был принят бронетранспортер БТР-60ПБ. Эту последнюю и наиболее удачную модификацию бронетранспортера БТР-60 серийно производили на ГАЗе в 1965–1976 годах. По компоновке и форме броневых корпуса, а также всех основных узлов и агрегатов силовой установки, трансмиссии, ходовой части и водоходного движителя БТР-60ПБ не отличался





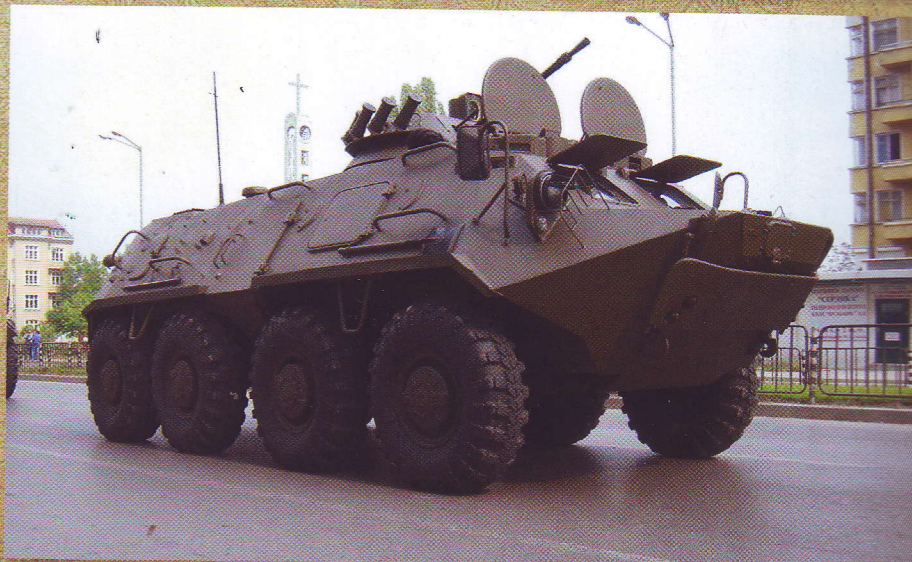
★ БТР-60ПА возвращается с парада на Красной площади. 1970-е годы.

от своих предшественников. Главным его отличием стало размещение на крыше десантного отделения башни со спаренной установкой пулеметов КПВТ калибра 14,5 мм и ПКТ калибра 7,62 мм.

Основу вооружения БТР-60ПБ составляет крупнокалиберный пулемет Владимирова. Автоматика пулемета использует энергию отдачи ствола при его коротком ходе. Темп стрельбы – 550–600 выстр./мин. Питание пулемета – из металлической нерассыпной ленты с замкнутым звеном, составляемой из кусков по 10 звеньев. Куски соединяются между собой

В 1965 году БТР-60ПА сошел с производственного конвейера. Его место заняла модель БТР-60ПА-1 с усовершенствованными агрегатами силовой установки и силовой передатчи. Ее серийное производство продолжалось до 1966 года.

★ Модернизированный БТР-60ПБ болгарской армии.



патроном во время снаряжения ленты и во время стрельбы распадаются. Боекомплект БТР-60ПБ – 500 патронов (10 лент по 50 патронов в каждой). Подача ленты двусторонняя, ее можно изменить с левой на правую и наоборот. Режим огня – непрерывный. Масса тела пулемета – 7,5 кг. Прицельная дальность стрельбы прямой наводкой – 2000 м. Пулемет используется для борьбы с легкобронированными наземными целями, огневыми точками и целями, расположенными за легкими укрытиями полевого типа, с низколетящими самолетами и вертолетами. Что касается 7,62-мм пулемета ПКТ (пулемет Калашникова танковый), то он был принят на вооружение в 1962 году и поступил на смену пулемету СГМТ. Начальная скорость пули со стальным сердечником составляет 865 м/с, темп стрельбы – 650–700 выстр./мин. Боекомплект ПКТ состоял из 2000 патронов (8 лент по 250 патронов в каждой). Пулемет ПКТ предназначен для стрельбы по живой силе противника и его огневым средствам на дальностях до 1500 м. Пулеметная установка БТР-60ПБ имеет горизонтальный угол обстрела 360°, вертикальный угол от –5° до +30°. Поворот башни осуществляется с помощью ручного привода. Для прямой наводки в цель пулеметов КПВТ и ПКТ служит перископический прицел ПП-61АМ. Он имеет кратность увеличения 2,6 и поле зрения 23°. Масса башни с пулеметами, прицелом и сиденьем – 400 кг. В БТР-60ПБ изменена схема размещения десанта, сократившегося до восьми человек. Десантники располагаются на двух одноместных сиденьях перед башней, установленных за сиденьями механика-водителя и командира, и двух поперечных трехместных сиденьях за башней.

Бронетранспортеры БТР-60ПБ начали поступать в сухопутные войска в середине 1960-х годов. Несколько позже эти машины пошли на вооружение морской пехоты и пограничных войск.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

БТР-70

Для устранения недостатков и повышения боевых и эксплуатационных характеристик бронетранспортера БТР-60ПБ в конструкторском бюро Горьковского автомобильного завода под руководством И. С. Мухина был разработан бронетранспортер БТР-70.

Основные отличия БТР-70 от БТР-60ПБ состояли в следующем:

- установлены новые более современные (на то время) и мощные двигатели ГАЗ-66;
- изменено размещение десантников, которые сидят лицом к бортам, что позволяет им вести огонь со своих мест;
- оборудованы нижние боковые люки для посадки десанта;
- бензобаки размещены в изолированных от двигателя отсеках;



Модернизированный вариант бронетранспортера БТР-70М.

Бронетранспортер БТР-70 был принят на вооружение приказом МО СССР от 21 августа 1972 года. Серийное производство осуществлялось на ГАЗе с 1976 года, а с 1981-го – на Арзамасском заводе автомобильных запчастей, входившем в ПО ГАЗ. 23 февраля 1981 года здесь был собран первый БТР-70. В сентябре 1983 года предприятие переименовали в Арзамасский машиностроительный завод (АМЗ).

- введены автоматические системы ПАЗ и ППО;
- введен раздельный привод тормозов, обеспечивающий независимое торможение первых и третьих пар колес от вторых и четвертых;
- смонтирована система отключения силовой передачи от двигателя с места водителя, которая позволяет при выходе из строя одного двигателя отключить его и работать только на другом – исправном;
- установлены два генератора; высота машины уменьшена на 185 мм.

На БТР-70 использовали иной, чем на БТР-60ПБ, водометный движитель – двухступенчатый, с диаметром рабочих колес 425 мм. Переднее колесо левого вращения приводилось от правого двигателя, заднее колесо правого вращения – от левого.

Вооружение – такое же, как и на БТР-60ПБ. Кроме основного вооружения и штатного оружия мотострелкового отделения, внутри БТР в укладках перевозили: два автомата Калашникова, два ПЗРК 9К34 «Стрела-3», один гранатомет РПГ-7 и пять выстрелов к нему, два автоматических гранатомета АГС-17 «Пламя».



Бронетранспортеры БТР-70 по пути на Красную площадь. 7 ноября 1986 года.



69-й
ОКТЯБРЬ

1986





БТР-80

В начале 1980-х годов после успешных заводских и государственных испытаний на вооружение Советской армии был принят бронетранспортер БТР-80, разработанный в КБ ГАЗа под руководством И. С. Мухина и Е. М. Мурашкина. Предприятием-производителем стал Арзамасский машиностроительный завод. Первый серийный БТР-80 покинул заводские цеха 24 февраля 1984 года.

БТР-80 (ГАЗ-5903) представляет собой модернизированный вариант бронетранспортера БТР-70. Компоновка машины, конструкция корпуса, вооружение, ходовая часть серьезных изменений не претерпели. Практически прежними остались и габариты машины. К заметным внешним отличиям БТР-80 можно отнести двухстворчатые двери для посадки и высадки десанта в бортах корпуса и семь лючков с шаровыми опорами для стрельбы из личного оружия в лобовом и бортовых его листах. По-иному расположены и люки над десантным отделением, в крышках которых имеются лючки для стрельбы из автоматов по высоко расположенным целям.

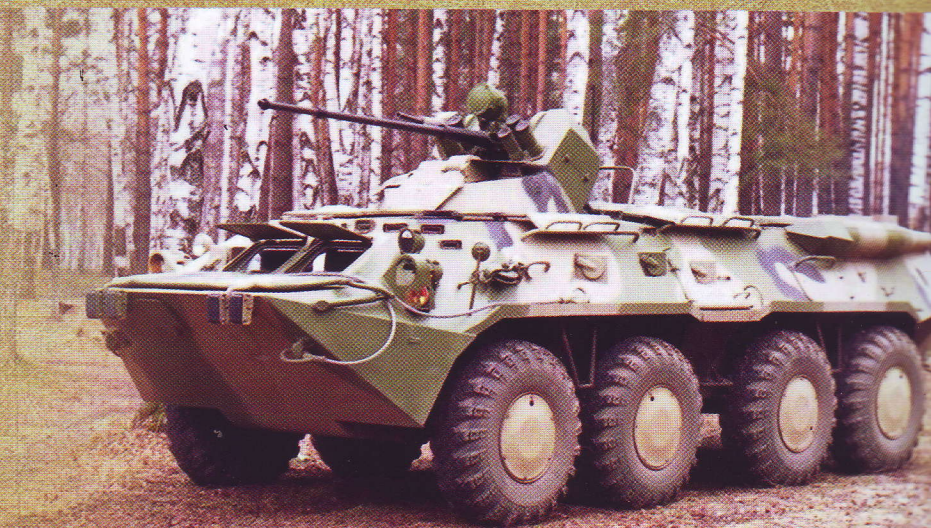
Все серийные бронетранспортеры БТР-80 оснащены автономной башенной пулеметной установкой БПУ-1, предназначенной для борьбы с наземными и низколетящими воздушными целями. В БПУ-1 установлены 14,5-мм пулемет КПВТ и спаренный с ним 7,62-мм пулемет ПКТ. Для стрельбы используется прицел ИПЗ-2, который обеспечивает поражение как наземных, так и воздушных целей. Слева от прицела в стенке башенной пулеметной установки размещен прибор наблюдения ТНП-205, а в крыше – прибор ТНПТ-1, предназначенный для наблюдения

★ Бронетранспортер БТР-70.

**Максимальная
скорость
БТР-80 на плаву
не менее 9 км/ч.
Запас хода на
плаву при средних
эксплуатационных
режимах работы
двигателя –
12 часов.**

★ Бронетранспортер БТР-80А.

башенным стрелком за дорогой и местностью, находясь в заднем секторе обзора. На кормовой стенке башни размещены 6 пусковых установок ЗД6 системы 902В «Туча» для запуска 81-мм дымовых гранат. Масса БПУ-1 в снаряженном состоянии составляет 540 кг. Наиболее важные и принципиальные изменения в конструкции БТР-80 остались незаметны глазу. В отличие от БТР-70 на этой машине силовая установка состоит из одного дизельного восьмицилиндрового V-образного четырехтактного двигателя жидкостного охлаждения КамАЗ-7403 с турбокомпрессорным наддувом мощностью 260 л.с. при 2600 об./мин, рабочий объем – 10 850 см³. Размещение одного двигателя вместо двух повлекло за собой и изменения в конструкции агрегатов трансмиссии. Вместо двух раздаточных коробок установлена одна межосевая двухступенчатая раздаточная коробка с дифференциальной раздачей крутящего момента на два потока (на 1–3-й и на 2–4-й мосты) и принудительной блокировкой дифференциала. Силовая установка позволяет боевой машине массой 13,6 т развивать максимальную скорость по шоссе не менее 80 км/ч. Запас хода по шоссе – 600 км. В 1994 году был принят на вооружение бронетранспортер БТР-80А (ГАЗ-59029). Работы по созданию этой машины вело АО ГАЗ под руководством А. Масягина в рамках темы «Буйность». Основное его отличие от БТР-80 – башенная пушечно-пулеметная установка, предназначенная для борьбы с наземными и низколетящими воздушными целями. В башенной установке размещены 30-мм автоматическая пушка 2А72 и спаренный пулемет ПКТ. Вертикальные углы наведения от –5° до +70°. Боекомплект – 300 снарядов и 2000 патронов. Все вооружение размещено на лафете, вынесенном за пределы обитаемого отделения, что уменьшает его загазованность при стрельбе. На БТР-80А установлен дневной прицел ИПЗ-9 и танковый ночной прицел ТПП-3-42 «Кристалл», позволяющий в ночных условиях поражать цели на дальности до 900 м. Боевая масса машины возросла до 14,5 т.





ИСТОРИЯ ТАНКОСТРОЕНИЯ

БТР-90

Логическим завершением семейства отечественных восьмиколесных бронетранспортеров стала бронированная машина ГАЗ-5923 «Росток», разработанная в начале 1990-х годов на ОАО «ГАЗ» под руководством Е. М. Мурашкина и А. Г. Масыгина.

Первый опытный образец машины, собранный на Арзамасском машиностроительном заводе, под условным названием БТР-90 был продемонстрирован общественности на выставке «Вооружение, военная техника, конверсия», проходившей в Нижнем Новгороде в 1994 году. В последующие годы БТР-90 неоднократно демонстрировали на различных выставках вооружения и военной техники как в России, так и за рубежом.

Сварной корпус БТР-90 выполнен из бронелистов, увеличенной по сравнению с БТР-80 толщины, что в сочетании с рациональными углами их наклона обеспечивает надежную защиту от крупнокалиберных пуль и осколков артиллерийских снарядов. Верхний передний лист корпуса не имеет излома и пары окон, характерных для всех предыдущих бронетранспортеров, спроектированных на ГАЗе. Нижний лобовой лист установлен с большим углом наклона, что позволяет бронетранспортеру преодолевать вертикальные препятствия высотой до 1,5 м. Значительно усилена противоминная защита, выполненная с учетом опыта применения бронетехники в Афганистане. Днище машины имеет У-образную форму, более стойкое к воздействию ударной волны, чем плоское.

В десантном отделении могут разместиться семь полностью экипированных пехотинцев. Для ведения огня из штатного оружия десанта в бортах имеется по три бойницы с шаровыми опорами, которые закрываются герметическими бронезаслонками. БТР-90 оснащен многотопливным дизельным двигателем 2В-06-2С с жидкостным охлаждением и турбонаддувом. Мощность дизеля, расположенного в корме машины, – 510 л.с. Доступ к двигателю возможен как изнутри машины, так и через два крупногабаритных люка на крыше моторно-трансмиссионного отделения.



★ Доработанный вариант БТР-90 на выставке военной автомобильной техники в 21 НИИ МО РФ. Бронницы. 2001 год.

Для предотвращения поражения зажигательными боеприпасами радиатор, расположенный у кормового броневых листа, защищен специальными крышками. В задней части машины находятся топливные баки, заправочные горловины которых выведены в кормовой лист. Для движения на плаву используются два водометных движителя.

Боевое отделение первого образца бронетранспортера («Росток») заимствовано у БМП-2. Вооружение включает 30-мм автоматическую пушку 2А42 (боекомплект – 500 патронов), 7,62-мм пулемет ПКТ (2000 патронов), 30-мм гранатомет АГС-17 (смонтирован снаружи башни, боекомплект – 400 выстрелов), а также ПТРК «Конкурс» (четыре ракеты с полуавтоматическим наведением по проводу). Углы наведения оружия по вертикали – от -5° до $+75^\circ$, по горизонтали – 360° .

БТР-90 с комплексом вооружения «Бережок» (разработчик и производитель комплекса вооружения – ГУП «КБ Приборостроения», г. Тула) по сравнению с базовой моделью «Росток» имеет возросшие огневые возможности, благодаря включению в состав комплекса вооружения новой автоматизированной системы управления огнем (СУО) с современным многоканальным прицельным комплексом наводчика и командира, а также установке нового мощного ПТРК «Корнет-Э» (с четырьмя ПУ) и 30-мм автоматического гранатомета АГ-30М.

БТР-90 был принят на вооружение приказом Министерства обороны от 9 июня 2008 года и стал первым новым российским колесным бронетранспортером с момента создания Российской армии. Однако серийное производство БТР-90 не было развернуто из-за отсутствия заказов.

★ Бронетранспортер БТР-80 в Ираке.



БТР-90 – первый отечественный бронетранспортер, оснащенный бортовой информационно-управляющей системой (БИУС), обеспечивающей автоматизированное управление двигателем и трансмиссией, а также контроль и диагностику основных систем машины.

БТР-152

1947
2013

В октябре 2011 года Министерство обороны РФ отказалось закупать БТР-90 и не включило их в список госпрограммы вооружения до 2020 года, а также отказалось от экспорта этой машины.

БТР-82

В декабре 2009 года на АМЗ были собраны первые опытные образцы бронетранспортеров БТР-82 и БТР-82А. Эти машины представляют собой глубокую модернизацию бронетранспортеров БТР-80 и БТР-80А. Как отмечают разработчики, новые бронетранспортеры превосходят своих предшественников практически по всем показателям. Огневая мощь повышена за счет установки унифицированного боевого модуля с электроприводами и двухплоскостным стабилизатором вооружения. В качестве основного оружия в боевом модуле могут быть использованы 30-мм автоматическая пушка 2А72 или 14,5-мм пулемет КПВТ и спаренный 7,62-мм пулемет ПКТМ. На БТР-82, где основным оружием является 14,5-мм пулемет КПВТ, появилась система питания с единой лентой на 500 патронов, то есть отпала необходимость производить перезарядку пулемета 10 раз (10 коробок по 50 патронов), как было на БТР-80. Для повышения разведывательных возможностей и эффективности стрельбы установлен комбинированный прицел (день/ночь) наводчика ТКН-4ГА (ТКН-4ГА-02) со стабилизацией поля зрения. Защищенность машины повышена благодаря использованию в новых бронетранспортерах противоосколочной защиты на внутренних поверхностях корпуса, в том числе и на полу, новой энергопоглощающей конструкции днища и специальной подвески сидений экипажа и десанта. На машине также применяется усовершенствованная система пожаротушения.

Несмотря на несколько возросшую массу бронетранспортера, показатели подвижности машины были повышены благодаря установке более мощного (300 л. с.) дизельного двигателя, новых элементов трансмиссии и подвески. Эти меры также позволили увеличить общий ресурс машины.

«Бумеранг»

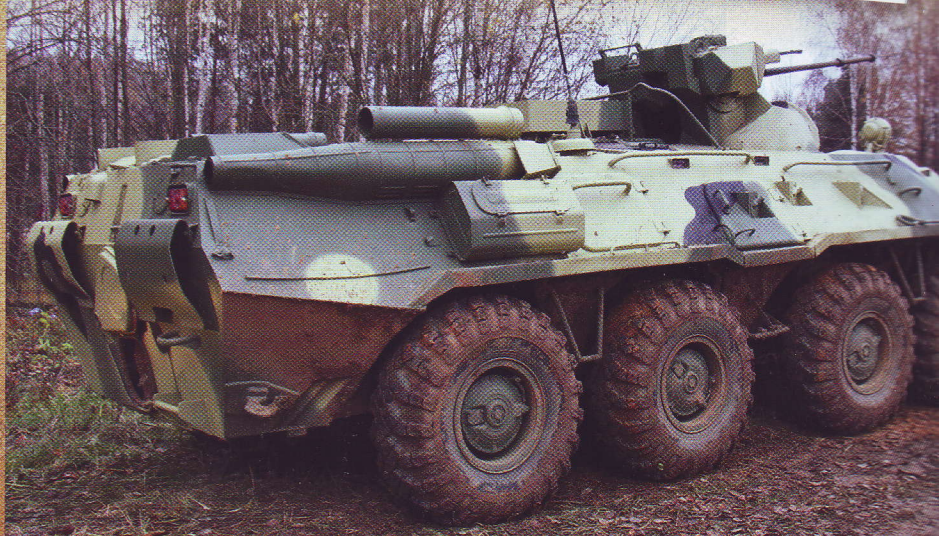
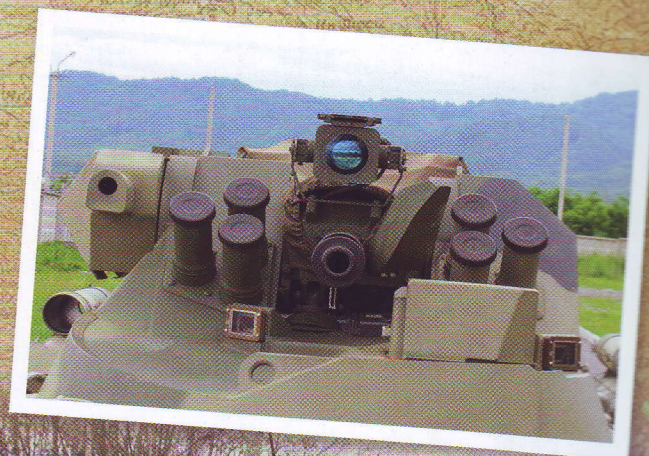
В 2011 году по заказу Минобороны РФ началась разработка модульного БТР «Бумеранг» на базе средней колесной унифицированной платформы. Разработку ведет «Военно-промышленная компания» совместно с Арзамасским машиностроительным заводом. Согласно сообщениям СМИ,

29 марта 2009 года ООО «Военно-промышленная компания» на базе Арзамасского машиностроительного завода показала новый вариант БТР-90 с комплексом вооружения «Бережок».

к ноябрю 2011 года проект БТР был уже утвержден. На базе нового БТР путем замены модулей планируется создать пусковую установку ЗРК, разведывательную, санитарную машину, машину ПТРК и БМП в колесном варианте. Новый бронетранспортер «Бумеранг» будет использоваться для перевозки мотострелкового отделения, а также для огневой поддержки во время боевых действий. БТР приспособлен для всех видов боевых действий мотострелковым отделением и подавления вражеской пехоты. Также «Бумеранг» обеспечивает поражение боевых вертолетов и танков, борьбу с равными себе бронемашинами, защиту экипажа и десанта от огня стрелкового оружия, осколков снарядов. К тому же десант и экипаж бронемашины смогут в продолжение трех дней действовать без взаимодействия с основными силами. «Бумеранг», помимо всего прочего, способен самостоятельно преодолевать водные преграды. В начале 2011 года в сообщениях для прессы говорилось о том, что разработка прототипа должна завершиться к 2015 году, но уже 21 февраля 2012 года главком сухопутных войск России заявил, что первые образцы поступят в войска в 2013 году, а массовые поставки начнутся в 2015-м.

★ Боевой модуль бронетранспортера БТР-82А.

★ Бронетранспортер БТР-82А (вид сзади).



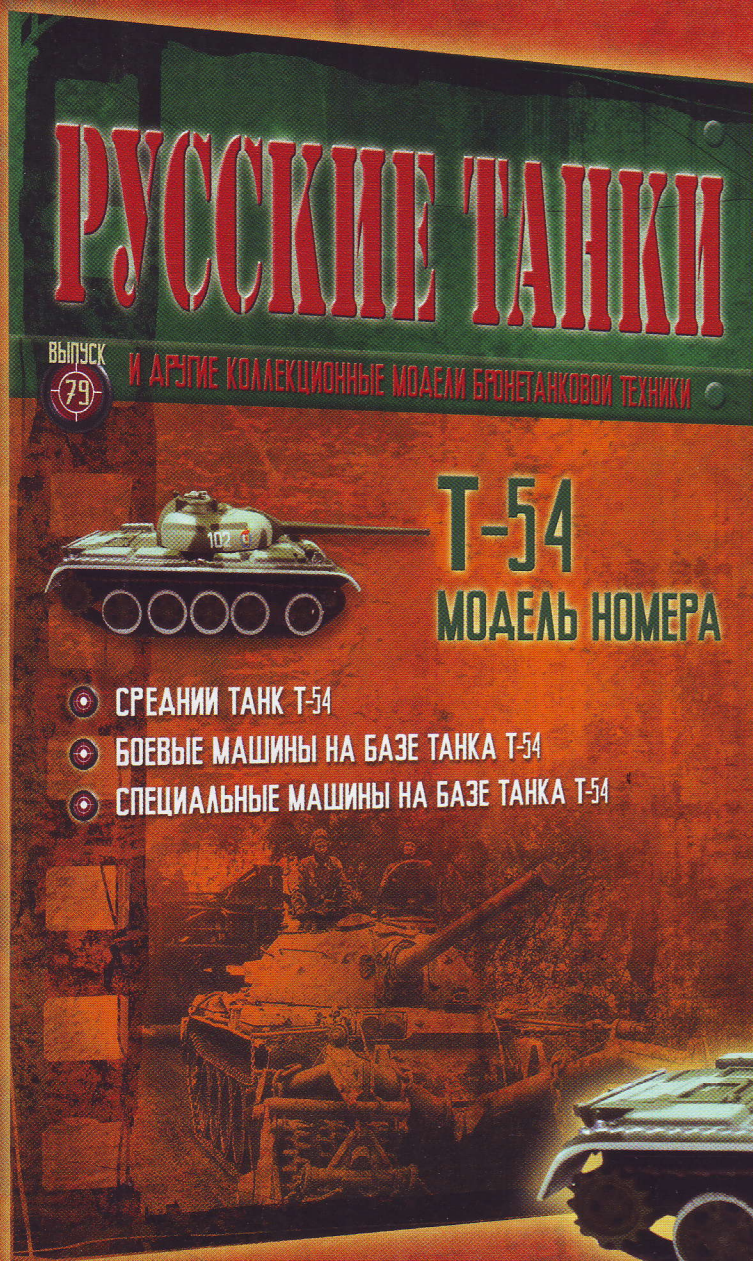
Испытания БТР-82 и БТР-82А прошли зимой 2010 года, после чего они были приняты на вооружение. В 2011 году начались поставки бронетранспортеров БТР-82А в войска. 9 мая 2013 года БТР-82А приняли участие в Параде Победы на Красной площади в Москве.

В следующем выпуске



Ваш журнал

- СРЕДНИЙ ТАНК Т-54
- БОЕВЫЕ МАШИНЫ НА БАЗЕ ТАНКА Т-54
- СПЕЦИАЛЬНЫЕ МАШИНЫ НА БАЗЕ ТАНКА Т-54



- СРЕДНИЙ ТАНК Т-54
- БОЕВЫЕ МАШИНЫ НА БАЗЕ ТАНКА Т-54
- СПЕЦИАЛЬНЫЕ МАШИНЫ НА БАЗЕ ТАНКА Т-54

Ваша масштабная
модель Т-54

