

Еженедельное издание

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

# ТАНК Т-72

СОБЕРИ РАДИОУПРАВЛЯЕМУЮ МОДЕЛЬ!

№8

МАСШТАБ 1:16

Проект создан в сотрудничестве с  
УРАЛВАГОНЗАВОД



deAGOSTINI

# ТАНК Т-72



## Танк Т-72

Выпуск №8, 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 Кораблева

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://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 Дистрибушен 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 Паблишинг», 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](http://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 дистрибутор в РБ:

ООО «Росчекр», 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 «Росчекр», «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 единственным 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: 04.07.2015

### Библиография:

*С. Суворов.*

*С. Устинцев, Д. Колмаков. Боевые машины Уралвагонзавода. Танк Т-72.*

*Ниж. Тагил: Медиа-принт, 2004*

*Ю. Костенко. Танки. Воспоминания и размышления.*

*Ниж. Тагил: РЕПРИНТ, 2008*

### 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.



# БМП-3 ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ

**П**ри проектировании и создании БМП-3, как и при изготовлении любого нового образца боевой техники, возникало множество проблем и трудностей, которые требовали своего решения.

## ИСПЫТАНИЯ НА ПРОЧНОСТЬ

После того, как в 1981 году два первых опытных образца «объекта 688» прошли заводские пробеги, на Курганмашзавод прибыла большая делегация «высокого начальства» — представители военных и различных оборонных министерств. Заводчане продемонстрировали го-

стям новые машины на ходу, после чего опытный образец захотел испытать лично начальник Главного бронетанкового управления Советской Армии генерал-полковник Ю.М. Потапов. Выяснив, как управлять «объектом 688», генерал немного «погонял» на машине и остался очень доволен, сказав, что «ездить на ней одно удовольствие, [она] прекрасно управляема»,

и надо побыстрее доводить ее до серийного производства».

Однако после отъезда делегации инженеры обнаружили, что повреждена трансмиссия — генерал Потапов, не зная особенностей ее конструкции, вывел ее из строя. Это было немудрено — гидромеханическая трансмиссия впервые применялась на отечественных боевых машинах.

Доведение ее до нормального работоспособного состояния потребовало много времени и сил инженеров и конструкторов машины.

Испытания позволяли не только доработать уже существующие узлы и агрегаты, но и внести изменения для улучшения боевых и эксплуатационных качеств машины. Так, например, на кормовом листе корпуса появилась

БМП-3	
Боевая масса, т	18,7
Габаритные размеры, мм:	
длина корпуса	6700
длина с пушкой вперед	7200
ширина корпуса	3300
высота	2450
Экипаж, чел.	3
Десант, чел.	7+2
Мощность двигателя, кВт (л.с.)	368 (500)
Максимальная скорость, км/ч:	
по шоссе	70
на плаву	10
Запас хода по шоссе, км	600
Продолеваемые препятствия, м:	
ширина рва	2,5
высота стенки	0,8
Вооружение	
100-мм пушка — пусковая установка 2А70	
Боекомплект:	
снарядов (из них в механизированной укладке), шт.	40 (22)
ПТУР, шт.	8
Прицельная дальность стрельбы, м	4000
30-мм автоматическая пушка 2А72	
Боекомплект, выстрелов	500
Прицельная дальность стрельбы, м	4000
Пулемет ПКТМ, шт.	3
Боекомплект на каждый, патронов	2000

Модернизированный экспортный вариант БМП-3 с тепловизионным прицелом Матмут и дополнительным противоосколочным покрытием корпуса.

откидная подножка, которая облегчала посадку десантников в БМП и спешивание с нее.

Одним из требований военных при проектировании новой боевой машины пехоты было обеспечить возможность ее десантирования с самолета. Это вызвало ряд проблем, так как до этого десантировались лишь машины массой до 10 т, а «объект 688» весил почти в два раза больше.

Для проверки прочности корпуса и основных механизмов машины провели испытания по ее сбрасыванию с 20-метровой высоты на блоки из пенопласта. После усиления некоторых агрегатов выполнили десантирование с самолета, но они не сразу оказались удачными. У одного «объекта 688» не раскрылись парашюты после сброса с самолета, в результате машина разбилась

что называется «в лепешку». Вторая БМП приземлилась благополучно, но при срабатывании пороховых тормозных двигателей десантной платформы загорелась сухая трава, от нее вспыхнула ткань парашютов, а затем и сама машина.

В 1984 году два образца «объекта 688» направили на полигон в подмосковной Кубинке для проведения испытаний и ознакомления с новой боевой машиной пехоты командования Сухопутных войск ВС. БМП понравилась военным, и они рекомендовали провести полный цикл полигонных и государственных испытаний. Испытания показали высокие динамические характеристики «объекта 688» — одна из машин сумела разогнаться до скорости 73,4 км/ч, хотя расчетная не превышала 72 км/ч. Но не обошлось и без «ложки дегтя» — выяснилось,





Испытание БМП-3 с новым прицельным комплексом «Сож-М».

что при стрельбе управляемыми ракетами из 100-мм пушки по щиту они попадали в цель боком. Проведенное расследование показало, что причиной «кувыркания» ракет в полете является дульный компенсатор — скос на конце ствола 100-мм орудия, предназначенный для предотвращения «увода» ствола вверх при стрельбе.

Чуть позже, уже при испытании в Кургане, неожиданно стали сбрасывать ся гусеницы, чего раньше не наблюдалось. Оказалось, что штифты и скрепляющие скобы траков имеют недостаточную жесткость для движения по твердым грунтам — испытания велись осенью, после заморозков земля промерзла, а снега еще не было. Пришлось в срочном порядке искать выход из сложившейся ситуации.

## В ГОРАХ, В ВОДЕ, В ПУСТЫНЕ

В марте 1985 года начались государственные испытания четырех новых боевых машин пехоты. Велись они в различных географических и климатических условиях — в Московском, Среднеазиатском, Сибирском, Туркестанском и Закавказском военных округах. Испытания проводились в течение одного года на сложнейших трассах и пересеченной местности.

В Средней Азии машины испытывались при температурах выше 40 градусов и в условиях сильной запыленности воздуха. Однако система очистки воздуха, спроектированная конструкторами для «объекта 688», прекрасно справлялась со своей задачей. Тем не менее по результатам этих

испытаний в конструкцию воздухофильтров внесли ряд изменений.

Новая машина пехоты испытывалась не только в жарких пустынных, но и во «влажных» морских условиях. В частности, два «объекта 688» прошли опробование в Крыму — в Севастопольской бухте на полигоне морской пехоты Черноморского флота. Испытания проводились с целью проверки возможности использования новой БМП для вооружения морских пехотинцев.

Результаты этих испытаний оказались весьма успешными. Выяснилось, что «объект 688» имеет хорошие мореходные качества и вполне может плавать в морских условиях при волнении до трех баллов. Кроме того, машина продемонстрировала и высокую огневую мощь при стрельбе на плаву. Огонь велся по установленному на берегу танку Т-55 с дистанции 1500 м. Результаты превзошли все ожидания: с Т-55 снесло все, что крепилось снаружи машины, были разбиты прицел и приборы наблюдения.

## ИСПЫТАНИЯ В ГОРАХ

**III** о условиям испытаний в Закавказском ВО в горах Армении «объект 688» должен был подняться на высоту в 4000 м. Первая попытка не удалась, но следующая оказалась удачной — машина сумела подняться на нужную высоту, поманеврировать в условиях высокогорного снега и благополучно спуститься вниз. Однако не всегда все оканчивалось благополучно — на одной из горных дорог при крутом повороте у «объекта 688» сорвало гусеницу вместе с боровой передачей, и машина только чудом не свалилась в глубокую пропасть. Для того чтобы в будущем избежать подобных эксцессов, пришлось в спешном порядке разрабатывать специальный механизм торможения.



На этом снимке хорошо видна установка вооружения в башне БМП-3.

## 6 БМП-3. ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ

ния, а ствол 100-мм танковой пушки пробит в четырех местах. Более того, появились трещины в верхнем лобовом листе корпуса Т-55.

Всего в проведении государственных испытаний нового образца БМП участвовало 27 экземпляров «объекта 688», при этом часть из них в результате различных «тестов» оказались не подлежащими восстановлению. В результате испытаний государственная комиссия отметила более 600 различных замечаний в конструкции машины и 17 отказов на 1000-км пробеге — допускается всего один случай отказа.

Конструкторам и инженерам пришлось серьезно поработать над устранением выявленных недостатков. Во второй половине 1986 года Курганский машиностроительный завод изготовил еще несколько образцов «объекта 688», в которых учли замечания комиссии. К на-



«Объект 688» во время испытаний на плаву в Севастопольской бухте.

чалу 1987 года число отказов машины на 1000-км пробеге удалось сократить до пяти, а к весне — и до установленного нормами одного. В ре-

зультате коллегия Министерства обороны СССР после обсуждения приняла решение рекомендовать опытный образец «объекта 688» для

принятия на вооружение Советской Армии.

Вскоре было составлено соответствующее постановление Совета министров СССР и ЦК КПСС (именно эти инстанции давали «доброе» на принятие на вооружение того или иного образца), и 1 сентября 1987 года приказом министра обороны СССР «объект 688» был принят на вооружение «для оснащения частей и подразделений Сухопутных войск и морской пехоты» под обозначением БМП-3.

Следует упомянуть и еще об одном этапе испытаний БМП-3, проходивших уже после принятия машины на вооружение. Речь идет об испытании машин в ОАЭ, которые велись в рамках рассмотрения возможностей закупки БМП-3 этой страной.

Для этого на Курганмашзаводе сформировали специальную группу испытателей и подготовили четыре



БМП-3, вид с левого борта. Хорошо видно крепление бревна для самовытаскивания.



Общий вид боевой машины пехоты БМП-3.

машины. Кроме того, перед отправкой в ОАЭ две БМП-3 прошли испытания в пустыне Кара-Кум.

БМП-3 испытывали маршами на максимальной скорости по грунтовым дорогам, при этом за штурвал часто садились арабские механики-водители. Они получили от своего командования указания гонять машины «по полной», видимо, для выявления недостатков. Естественно, что при этом арабы не выполняли никаких положенных по инструкции остановок для осмотра машин. В результате во время одного пробега БМП-3, управляемая арабским офицером, на полной скорости слетела в кювет и перевернулась, ехавшие в ней

двою заводских испытателей получили травмы. Но после такой аварии машину смогли завести и своим ходом загрузить на трейлер, что очень понравилось арабам. Хорошие результаты продемонстрировала и стрельба из вооружения БМП-3.

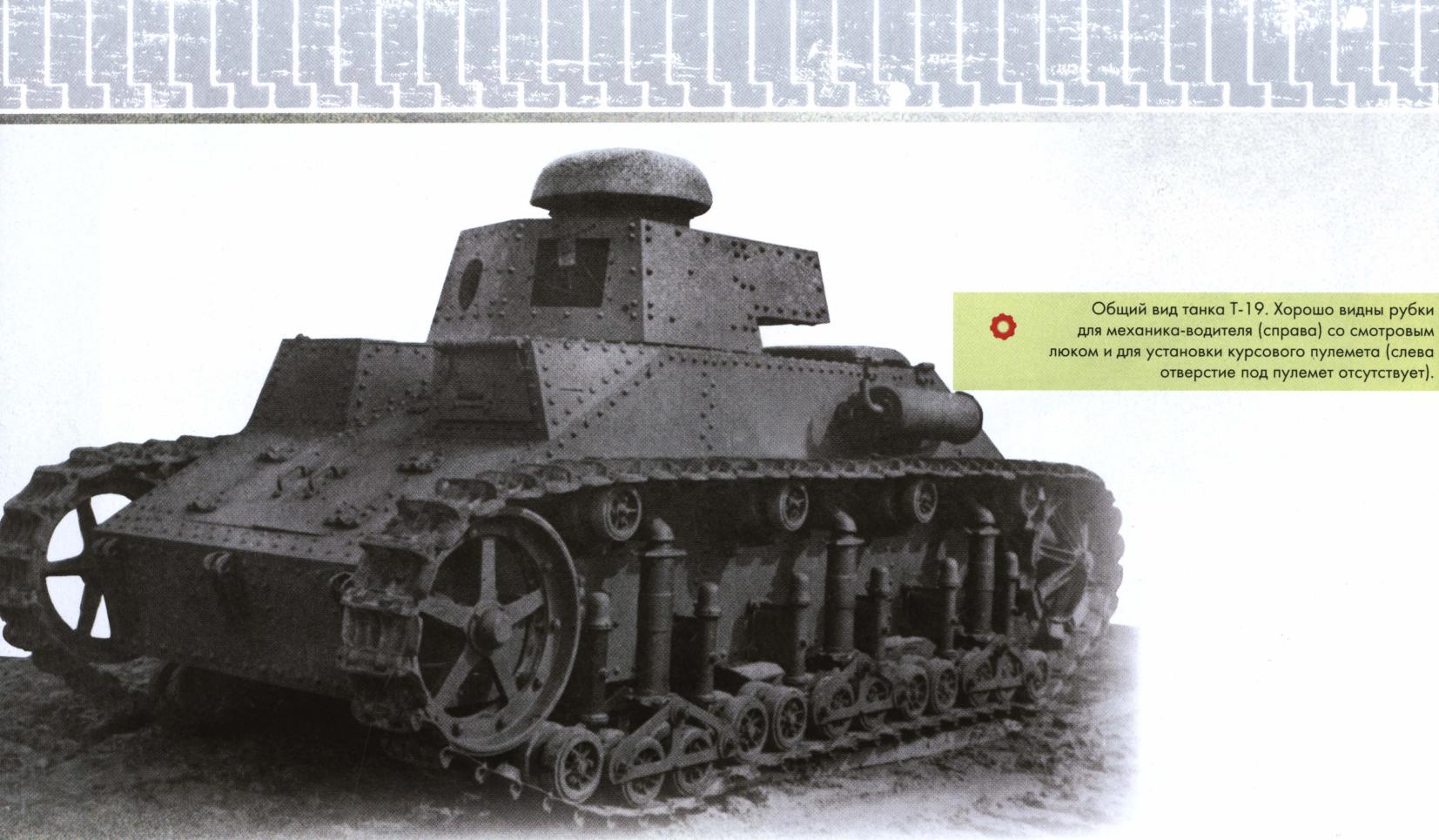
По результатам испытаний президент ОАЭ принял решение закупить для своей армии БМП-3 вместо американских БМП M2 Bradley, которые испытывались параллельно.

Несмотря на то, что с момента начала работ и до принятия на вооружение БМП-3 прошел немалый срок, армия нашей страны получила в свое распоряжение лучшую боевую машину пехоты в мире.

**В** конце июля 1991 года машины с сопровождающей группой прибыли в Абу-Даби, и после обучения арабских военных в первых числах августа начались испытания. Они велись в тяжелейших условиях – температура до 50°С, высокая влажность, пустыня. Особенно тяжелыми оказались первые 100 км движения по барханам, которые к тому же усугубились песчаной бурей. Но вскоре механики-водители Кургамашзавода освоились и без труда двигались по пескам. Машины при этом продемонстрировали высокую надежность.



Боевая машина пехоты БМП-3 на выставке в Абу-Даби, 1999 год. Машина оснащена системой активной защиты «Арена-Э».



Общий вид танка Т-19. Хорошо видны рубки для механика-водителя (справа) со смотровым люком и для установки курсового пулемета (слева) отверстие под пулемет отсутствует.

# ТАНК Т-19 АЛЬТЕРНАТИВА МС-1

**17** 18 июня 1929 года на заседании реввоенсовета СССР рассматривались вопросы оснащения Красной Армии современной бронетанковой техникой. Среди прочего обсуждались и варианты новых танков сопровождения пехоты, которые должны были заменить МС-1 (Т-18).

Новая машина, которую еще только предстояло спроектировать, получила обозначение Т-19. Основными требованиями, которым должен был удовлетворять танк, были высокая огневая мощь, «обеспечивающая преимущество на поле боя

над всеми известными боевыми машинами такой же массы», бронирование, защищающее от 20-мм и 37-мм снарядов на дистанции в 1000 м, а также возможность преодолевать рвы и окопы без «хвоста» — к этому времени стало ясно, что это на-

следие машин Первой мировой войны (танка «Рено ФТ») лишь приводит к увеличению массы и «загромождает» конструкцию машины.

Работу по новому танку сопровождения поручили Главному конструкторскому бюро

орудийно-арсенального треста (ГКБ ОАТ) под руководством С.П. Шукалова. Также в проектировании машины активное участие принимал начальник испытательной станции Управления механизации Красной Армии С. А. Гинзбург.

Проект был представлен на рассмотрение УММ РККА весной 1930 года и получил одобрение. Однако с изготовлением опытного образца машины на заводе «Большевик» в Ленинграде дело затянулось.

13 августа 1930 года на заседании реввоенсовета СССР был заслушан и вопрос о танке Т-19. Начальник Генерального Штаба Красной Армии Б. Шапошников отмечал по этому поводу:

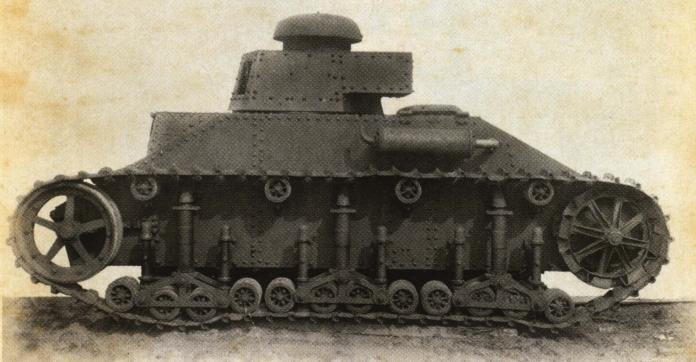
«Отмечая совершенную неудовлетворительность взятых темпов по изготовлению опытного образца Т-19, поручить Высшему совету народного хозяйства СССР закончить опытный образец к 1 марта 1931 года и выпуск первой валовой партии в IV квартале 1930/31 года с тем, чтобы с 1 октября 1931 года перейти на массовое производство танка этого типа».

На этом же заседании РВС СССР были утверждены и планы по производству танков на ближайшие три года. Т-19 предполагалось выпускать на заводе «Большевик» в Ленинграде и Мотовилихинском машиностроительном заводе в Перми. Причем масштабы планируемого выпуска впечатляли — так, в Ленинграде в 1931–1932 годах должны были изготавливать 1000, а в 1932–1933 — 1500 Т-19, а в Перми 350 Т-19 и 500 Т-19, соответственно.

Однако планам этим не суждено было сбыться: опытный образец танка Т-19 удалось сбить лишь в августе 1931 года, причем башню для него так и не изготовили.

Корпус машины склеивался из 4 мм, 8 мм и 16 мм бронелистов, причем передние и кормовые бронелисты устанавливались под значительными углами наклона к вертикали, что повышало их пустотельность. Подвеска машины была выполнена по типу французского танка «Рено» NC-27 и состояла из трех тележек с четырьмя опорными катками и четырех поддерживающих роликов на каждый борт.

**II** о утвержденным тактико-техническим требованиям Т-19 должен был соответствовать следующим характеристикам: масса не более 7,5 т, скорость движения не менее 30 км/ч, броня толщиной 18–20 мм, двигатель не менее 100 л.с., вооружение — 37-мм пушка большой мощности и два пулемета ДТ.



Танк Т-19, вид с левого борта. Хорошо видна конструкция подвески машины. На танк установлена башня от МС-1 (Т-18), вооружения нет.

В качестве силовой установки использовался шестицилиндровый карбюраторный двигатель воздушного охлаждения мощностью 100 л.с. Он был специально спроектирован для Т-19 конструкторами ГКБ. Двигатель позволял танку, имевшему массу 8 т, развивать на испытаниях скорость до 30 км/ч.

На Т-19 предполагалось установить оборудование, позволявшее танку действовать в условиях химической войны, — в то время ее вероятность считалась весьма высокой. Для этого машину оснастили специальным фильтром, который мог нейтрализовать основные отравляющие вещества того времени (фосген, иприт, синильную кислоту, хлорпикрин), а также приточной вентиляцией мощностью 180 м<sup>3</sup> в час.

Кроме того, на Т-19 предполагалось установить устройство для соединения машин — при помощи специальных замков в передней и задней части два Т-19 скреплялись, что позволяло им преодолеть рвы и окопы шириной до 3 м. Также рассматривались варианты обеспече-

ния танка приспособлениями для преодоления водных преград (надувные поплавки).

Так как танк Т-19 предполагалось использовать в качестве основной боевой машины для Красной Армии, то его базу планировали использовать для создания целого ряда боевых машин. Согласно утвержденному плану опытных работ по УММ РККА на 1931 год, предполагалось спроектировать, изготовить и испытать на шасси Т-19 следующие образцы: самоходную пушку механизированных частей (76-мм полковое орудие), истребитель танков с 37-мм противотанковой пушкой фирмы «Рейнметалл» и счетверенную зенитную установку пулеметов Максима.

Однако, как это часто бывает, всем этим планам не суждено было воплотиться в жизнь. Прежде всего возникли проблемы с вооружением: как уже говорилось, башню для Т-19 так и не изготовили. Кроме того, возникли проблемы с 37-мм пушкой большой мощности (образца 1930 года) — завод № 8

имени Калинина смог наладить ее производство лишь во второй половине 1931 года, но и то в мизерных количествах.

В результате для испытаний на Т-19 установили штатную башню от Т-18 (МС-1) без вооружения и догрузили машину до расчетной массы. Испытания показали, что двигатель Т-19 требует серьезной конструкторской доработки. Да и стоимость машины оказалась очень высокой — без малого 100 тысяч рублей (для сравнения: на эти деньги можно было построить три МС-1).

Кроме того, к моменту постройки Т-19 подоспел «иностранный конкурент»: 13 февраля 1931 года на вооружение приняли танк Т-26, явившийся фактически копией закупленного в Англии танка «Виккерс 6-тонный». Поэтому после испытаний все работы по Т-19 прекратили. Единственный образец передали в учебный парк Военной академии механизации и моторизации имени И. В. Сталина в Москве.



Танк Т-19, вид спереди. На переднем листе корпуса видны три «петли», предназначенные для соединения двух танков при преодолении широких рвов.



Танк Т-19, вид сзади.



Экипаж танка Т-34 лейтенанта  
Д. Лавриненко (крайний слева).  
4-я танковая бригада, октябрь  
1941 года.

# ТАНКОВЫЙ АС Дмитрий Лавриненко

**П**ри упоминании слова «ас» перед взором многих возникает образ бесстрашного летчика — героя многих воздушных сражений. Однако асы были не только в небе, но и на земле. И среди них было много танкистов. Но, к сожалению, в танковых войсках Красной Армии не существовало такой отработанной системы учета побед, как, например, в немецком Вермахте.

На первом месте, без сомнения, стоит Дмитрий Федорович Лавриненко, воевавший в 1-й гвардейской танковой бригаде. Родился он 1 (14) октября 1914 года в станице Бесстрашной Краснодарского края в казачьей семье. В 1931 году он окончил школу крестьянской молодежи, а затем — учительские курсы

в Армавире. После чего начал работать учителем в школе хутора Сладкий, а в 1934 году добровольцем пошел в Красную Армию.

В то время в РККА был большой недостаток грамотных командных кадров, и немудрено, что Лавриненко направили в Ульяновское бронетанковое училище,

которое он закончил в 1938 году. По отзывам его бывшего сослуживца Героя Советского Союза А. А. Рафтупулло, Лавриненко «отличался особым трудолюбием, выдержанкой, добротой и скромностью. Очень любил технику и старался как можно скорее ею овладеть. Стрелял из всех видов оружия на «отлично», так его

и называли друзья: «Снайперский глаз». В 1939 году Д. Лавриненко принял участие в походе в Западную Украину, а в 1940-м — во вводе советских войск в Бессарабию.

Начало Великой Отечественной войны лейтенант Дмитрий Лавриненко встретил командиром взвода 15-й танковой дивизии 10-го меж-



корпуса и уже в первых боях подбил 10 немецких танков.

Вновь отличился Лавриненко уже в сражении за город Мценск, когда 4-я танковая бригада полковника М.Е. Катукова действовала против частей 2-й танковой группы немцев генерал-полковника Г. Гудериана. Здесь во время боя в районе села Первый Войн взвод танков Д. Лавриненко спас от уничтожения минометную роту, на позиции которой уже почти ворвались немецкие танки. Механик-водитель его «тридцатьчетверки» старший сержант Пономаренко рассказывал об этом так:

«Выскакиваем на бугорок, а там немецкие танки, как собаки, шныряют. Я остановился. Лавриненко — удар по тяжелому танку! Потом видим, между нашими двумя горящими легкими танками БТ немецкий средний танк — разбили и его. Видим еще один танк — он убегает. Выстрел! Пламя... Есть три танка. Их экипажи расползаются.

В 300 метрах вижу еще один танк, показываю его Лавриненко, а он — настоящий снайпер. Со второго снаряда разбил и этот, четвертый по счету...

Так вот минометную роту и спасли. А сами — без единой потери!».

К 11 октября 1941 года на счету у воевавшего на Т-34 старшего лейтенанта Лавриненко было 16 танков противника, противотанковая пушка и до двух взводов немецкой пехоты.

Дважды Герой Советского Союза генерал Д.Д. Лелюшенко рассказал об одном из приемов, которые использовал Лавриненко в тех боях:

«Запомнилось мне, как лейтенант Дмитрий Лавриненко, тщательно замаскировав свои танки, установил на позиции бревна, внешне похожие на стволы танковых орудий. И небезуспешно:

немцы открыли по ложным целям огонь. Подпустив гитлеровцев на выгодную дистанцию, Лавриненко обрушил на них губительный огонь из засад и уничтожил 9 танков».

19 октября 1941 года танк Лавриненко в одиночку частично уничтожил и рассеял моторизованную колонну противника, которая двигалась по шоссе из Малоярославца в сторону Серпухова. Шоссе на тот момент оказалось не прикрытым нашими частями.

17 ноября 1941 года недалеко от села Лысцево группа старшего лейтенанта Лавриненко (три Т-24 и два БТ-7) вступила в бой с 18 немецкими танками, подбив семь машин. Свои потери составили два сгоревших БТ и две «тридцатьчетверки», которые получили повреждения.

На следующий день танк Лавриненко, находясь в засаде у деревни Шишкино, вступил в бой с вражеской колонной, подбив шесть машин.

К 5 декабря 1941 года, началу советского контрнаступления под Москвой, на счету Дмитрия Лавриненко было уже 47 вражеских танков.

За это его представили к званию Героя Советского Союза. Однако представление на Героя не утвердили, и Д. Лавриненко получил орден Ленина (к слову сказать, это была высшая награда Советского Союза в то время). Правда, награда нашла героя уже после его смерти.

Свой последний 52-й танк Лавриненко подбил на подступах к Волоколамску 18 декабря 1941 года. В этот же день он погиб от осколка мины, попавшего ему в висок.

Конечно же, в сравнении с немецкими танковыми

асами количество побед у Лавриненко не столь и велико, однако почти все самые результативные немецкие танкисты прошли всю войну от начала до конца, а Дмитрий Лавриненко уничтожил свои 52 танка всего за 2,5 месяца ожесточенных боев. За столь короткий боевой путь Дмитрий Лавриненко участвовал в 28 танковых боях и трижды горел в танке.

Героя похоронили на месте боя у шоссе между селами Покровское и Горюны, а в 1967 году перезахоронили в братской могиле в деревне Деньково Истринского района Московской области.

Приказом по 1-й гвардейской (бывшей 4-й) танковой бригаде от 7 мая 1943 года Д. Лавриненко навечно зачилили в списки части.

После войны известные советские военачальники — генерал армии Д.Д. Лелюшенко и Маршал бронетанковых войск М.Е. Катуков добивались представления Лавриненко звания Героя Советского Союза. Однако по иронии судьбы звание Героя Советского Союза Дмитрию Лавриненко присвоили (посмертно) только в 1990 году.



Танки Т-34 на марше на ближних подступах к Москве, октябрь 1941 года.

**Т**анковый ас — танкист, уничтоживший большое количество боевых машин противника. Термин возник по аналогии с авиацией в ходе Второй мировой войны. Следует сказать, что какой-то четкой системы учета уничтоженных танков противника в армиях противоборствующих сторон не было. Часто учет побед не велся вообще. Самым результативным асом-танкистом в Красной Армии считается старший лейтенант Д. Лавриненко (52 танка), в США — подполковник К. Абрамс (40), в Великобритании — лейтенант Н. Плау (20), во Франции — капитан П. Бийот (13 в одном бою).

## СТРОЕНИЕ ХОДОВОЙ ЧАСТИ ТАНКОВ Т-34, КВ-2 И «ТИГР»

Модели танков, созданных в разные исторические периоды в различных странах, очень отличаются друг от друга по внешнему виду и конструкции. Прежде всего, это относится к устройству их ходовой части, в которой использовались различные типы опорных катков и подвесок. Именно от надежности ходовой части во многом зависит живучесть танка и его боевая эффективность. Рассмотрим подробнее особенности ходовой части танков Т-34, КВ-2 и «Тигр».



# РАДИОУПРАВЛЯЕМАЯ МОДЕЛЬ ТАНКА Т-72



Модель КВ-2 — советского тяжелого штурмового танка начального периода Второй мировой войны. Подвеска танка — индивидуальная, торсионная с внутренней амортизацией для каждого опорного катка.

Ходовая часть Т-72, о строении которой было написано в предыдущем номере, типична для современных танков советского/российского производства (Т-55, Т-62 и др.), разработанных после Второй мировой войны, кроме некоторых исключений, таких как танк Т-64.

В ходовой части легендарного Т-34, признанного всеми специалистами мира как лучшего танка Второй мировой войны, использовалась подвеска Кристи, унаследованная им от серии танков БТ. С каждого борта ходовая часть состояла из пяти больших сдвоенных опорных катков диаметром 830 мм, ленивца и расположенного сзади ведущего колеса. Конструкция опорных катков могла существенно отличаться в зависимости от завода-производителя и года выпуска: использовались штампованные или литые катки, обрезиненные или с внутренней амортизацией, а выпущенные летом 1942 года — и вовсе без амортизации.

Ходовая часть танка КВ-2 состояла из шести двускатных опорных катков ма-

лого диаметра по каждому борту. Напротив каждого опорного катка к бронекорпусу приваривались ограничители хода балансиров подвески. Ведущие колеса со съемными зубчатыми венцами цевочного зацепления располагались сзади, а ленивцы — спереди. Верхняя ветвь гусеницы поддерживалась тремя малыми обрезиненными поддерживающими катками по каждому борту. Подвеска танка была индивидуальная, торсионная с внутренней амортизацией для каждого опорного катка.

У немецкого танка «Тигр» ходовая часть была совсем другой. Она состояла с каждого борта из 8 опорных катков большого диаметра конструкции Г. Книпкампа, расположенных в шахматном порядке. В качестве упругих элементов подвески исполь-



Модель немецкого танка «Тигр». Подвеска — индивидуальная торсионная. Опорные катки — большого диаметра, без поддерживающих роликов. Ведущее колесо — спереди.

зовались двойные торсионы, передняя и задняя пары катков снабжались гидравли-

ческими амортизаторами. Такая ходовая часть обеспечивала хорошую плавность

хода и более равномерное распределение давления на грунт в сравнении с иными техническими решениями. Но, с другой стороны, такая конструкция ходовой части была сложна в производстве и ремонте, а также имела большую массу. Так, для замены одного катка из внутреннего ряда требовалось демонтировать от трети до половины внешних катков.

Модели танков Т-34, КВ-2 и «Тигр» являются уменьшенными копиями настоящих машин и отражают все их внешние особенности, в том числе и в ходовой части. Но это совершенно не отражается на скорости движения радиоуправляемых моделей и их маневренности. Как правило, эти показатели в большей степени зависят от надежности деталей моделей, их правильности сборки и электродвигателей.

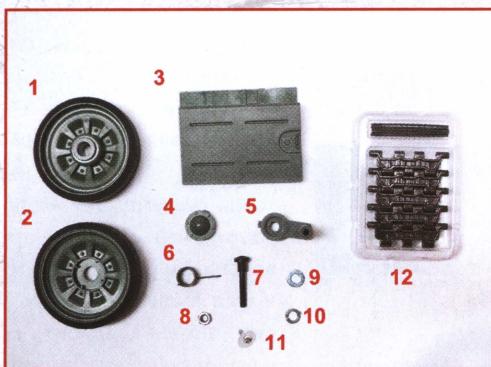


Радиоуправляемая модель танка Т-72, вид сбоку. Подвеска танка — индивидуальная, с торсионными валами полной длины (от борта до борта).

# СБОРКА ОПОРНОГО КАТКА, СЕКЦИИ ПРАВОГО КРЫЛА И ПЯТИ ТРАКОВ

**С** этим выпуском вы получили детали, необходимые для сборки опорного катка, секцию надгусеничной полки и траки со штифтами. Ниже будет подробно рассказано, как следует собрать опорный каток, соединить две секции правого крыла, а также собрать следующие пять траков.

## ЭТАПЫ СБОРКИ



**1** На фотографии показано точное местостыковки двух секций правого крыла.

## КОМПЛЕКТ ДЕТАЛЕЙ

1. Внутренняя часть опорного катка
2. Внешняя часть опорного катка
3. Секция надгусеничной полки
4. Диск-венец (колпак)
5. Торсционная подвеска
6. Пружина
7. Контактный шуруп колеса
8. Гайка
9. Пружинная шайба
10. Пружинная шайба
11. Болт колесный
12. Траки и штифты (по 5 шт.)



**2** С шестым номером вы получили правое крыло, за которым следует первая секция надгусеничной полки. Обе детали имеют одинаковую ширину.



**3** Чтобы не потерять детали, временно соедините их, используя кусок клейкой ленты, которая может быть удалена после окончания сборки.



**4** Опорный каток состоит из двух частей и диска-венца (колпака).



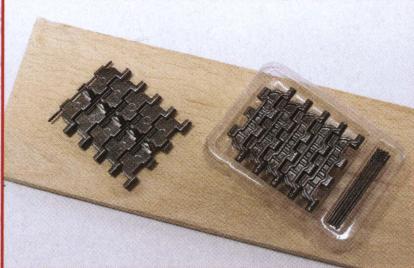
**5** На внутренней поверхности двух частей находятся ограничители вращения опорного катка. На снимке они обведены красными кружками.



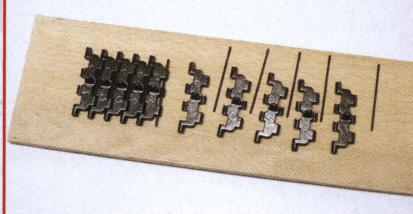
**6** Каждую часть катка, которая состоит из резиновой покрышки, корпуса-диска и втулки-крепежа, вы получаете уже в готовом виде.



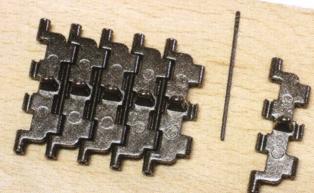
**7** Соединив все детали вместе, вы получите опорный каток. В собранном виде он должен выглядеть так, как показано на снимке.



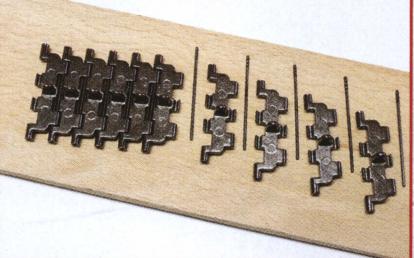
**8** У вас уже есть пять собранных траков. Присоедините к ним траки и штифты, полученные с этим номером.



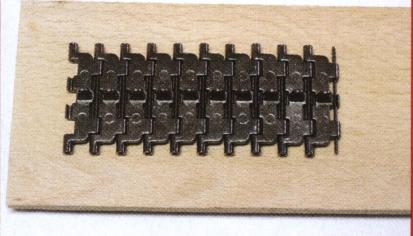
**9** На этом этапе сборки вам потребуется небольшая деревянная дощечка и небольшой металлический молоточек. Перед сборкой убедитесь, что траки плотно прилегают друг к другу, и через них лапки легко проходит штифт.



**10** Вытащите из собранного сегмента гусеницы последний штифт. Вращательным движением вставьте его гладким концом в лапки трака. Протолкните штифт через лапки, чтобы снаружи осталась только часть штифта с резьбой. Молоточком сделайте несколько ударов по окончанию штифта, чтобы он полностью вошел в лапки трака.



**11** Аналогичным способом присоедините остальные траки. Поместите последний штифт в конце собранного сегмента, чтобы не потерять его.

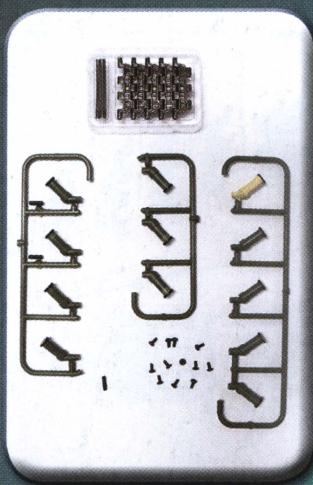


**12** Так должен выглядеть собранный вами сегмент гусеницы.

# Оформите подписку на всю коллекцию на сайте [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru) и получите замечательные подарки!

Для белорусских читателей:  
заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

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



**В КОМПЛЕКТЕ:**  
Дымовые гранатометы (12 шт.)  
Винты  
Ствол пулемета  
Траки и штифты (по 5 шт.)

ISSN 2409-0107

