

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН

№ 232



БРДМ-2

МАШИНА ДЛЯ ВОЙСКОВОЙ РАЗВЕДКИ
ПО ВОДЕ И ПО СУШЕ
ЧУДЕСА ДОЛГОЛЕТИЯ

DeAGOSTINI



«Автoлeгeнды» СССР
Выходит раз в две недели
Выпуск №232, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юкина

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.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам 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, 150961, г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», «Автoлeгeнды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220033, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

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»,

«Автoлeгeнды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛПАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000,

г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,

Тел.: +7 727 311 12 86; +7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

1250 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10 Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставляются:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Таига Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх):

© Raposarture.com; стр. 3–5, 6 (верх), 7 (верх), 10 (низ),

11, 13–15: частная коллекция Максима Шелепенкова;

стр. 6 (низ), 7 (низ) © AP/TACC

© 2016–2018 Редакция и издательство ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издательство ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь

в подготовке выпуска Эльдара Каримова,

Владимира Павленко, Александра Павленко

и Максима Шелепенкова



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

3D графика: Нанил Хуснутдинов, Алексей Радованов

Дата выхода в России 08.05.2018

TAIGA



УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Разведывательно-дозорная машина БРДМ-2 военными специалистами оценивается по-разному. Конечно, слабое бронирование, бензиновый двигатель, расположенный сзади, неудобный вход и выход через верх корпуса не добавляли ей популярности. И все же эта машина выпускалась много лет огромным тиражом и использовалась в армиях разных стран.

Новый мотор — новые качества

В 1954 году коллектив Особого конструкторского бюро Горьковского автомобильного завода, возглавляемый В. А. Дедковым, приступил к разработке бронированной машины совершенно нового типа — разведывательно-дозорной (войсковое обозначение — БРДМ). С 1958 года БРДМ выпускалась серийно и поставлялась в войска, где в основном использовалась подразделениями войсковой разведки. По сравнению с бронетранспортером БТР-40, созданным ранее на этом же автозаводе, у БРДМ есть неоспоримые преимущества: это более высокая проходимость за счет дополнительных опускаемых ведущих катков, превращающих ее в машину с колесной формулой 8х8, централизованная система регулирования давления в шинах основных колес, а также возможность преодо-

ления водных преград вплавь со скоростью до 9 км/ч за счет установленного водометного двигателя.

Однако в ходе эксплуатации БРДМ в войсках обнаружилось ее слабые стороны. В первую очередь это недостаточная мощность форсированного двигателя ГАЗ-40 (90 л.с.) и, соответственно, слабая тяговооруженность машины. Но у горьковских конструкторов тогда в распоряжении не было другого двигателя, кроме шестицилиндрового рядного мотора, ведущего свою родословную еще от довоенного мотора ГАЗ-11 (76 л.с.).

Не совсем удачной у новой машины оказалась и выбранная компоновка с двигателем спереди, унаследованная от БТР-40, ведь БРДМ (по заводскому обозначению ГАЗ-40П) первоначально задумывалась как плавающий вариант бронетранспортера, поэтому и получила к индексу букву «П» —

плавающая. Но переднее расположение пожароопасного бензинового мотора делало машину уязвимой для любого огня. К тому же ради обеспечения хороших водоходных качеств и компенсации массы двигателя на плаву пришлось искусственно увеличивать объем корпуса в передней части, что, в свою очередь, сильно ограничило обзорность вперед механику-водителю — из-за длинного и высокого капота он не видел дороги непосредственно перед машиной. Это затрудняло управление, особенно на пересеченной местности.

Слабым признали и вооружение — один 7,62-миллиметровый пулемет СГМБ, который при стрельбе приходилось устанавливать на вертлюгу снаружи корпуса. При этом стрелку для стрельбы приходилось наползину высовываться из броневой рубки, что делало его уязвимым для ответного огня.



Бронированная разведывательно-дозорная машина БРДМ-2 (ГАЗ-41)





БРДМ выпуска 1962–1965 годов
с 7,62-миллиметровым пулеметом СГМБ

В общем, БРДМ, несмотря на некоторые положительные моменты, нуждалась в серьезной переработке и модернизации. Такая возможность коллективу конструкторского бюро специальных автомобилей (КБСА — переименовано из ОКБ в 1954 году) Горьковского автомобильного завода представилась с появлением нового V-образного восьмицилиндрового мотора, предназначенного для грузовиков ГАЗ-53 и ГАЗ-66. Новый мотор развивал мощность в 120 л.с., что позволяло придать модернизированной бронированной разведывательной машине новые качества, например, усилить ее вооружение и улучшить проходимость за счет увеличения тяговооруженности. С новым

двигателем боевая машина могла уже развивать скорость до 100 км/ч (на воде до 10 км/ч) и преодолевать подъемы до 30°.

Принята на вооружение

10 февраля 1959 года Главное бронетанковое управление армии (ГБТУ) выдало тактико-технические требования на разработку новой бронированной разведывательно-дозорной машины, способной действовать совместно с новыми бронетранспортерами БТР-60, перспективными танками и боевыми машинами пехоты (БМП). По сравнению с предшественницей, она должна была обладать большей огневой мощью, лучшими ходовыми качествами и повышенным

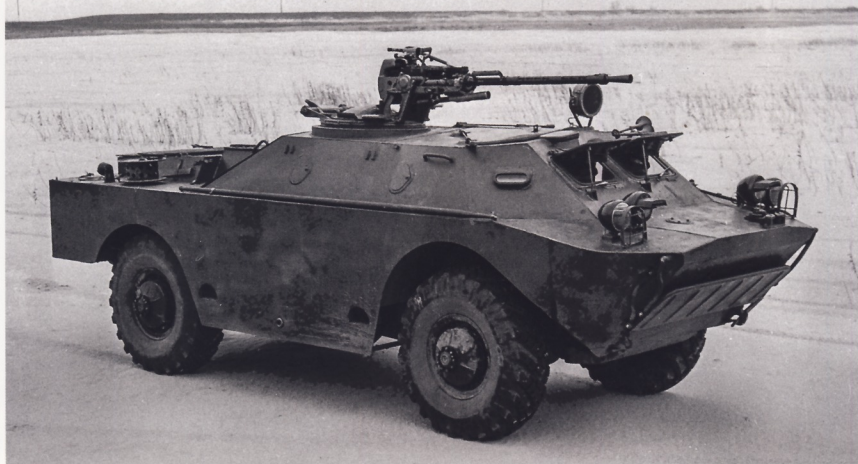
уровнем защиты экипажа. В частности, оснащаться системой противотанковой защиты и современной радиосвязью. Проект получил заводское обозначение «изделие 41», или ГАЗ-41.

Руководил проектом главный конструктор КБСА ГАЗ В. А. Дедков, ведущим конструктором машины стал А. Н. Лебедев, а вопросы по обеспечению водоходности курировал В. Г. Лазарев.

Новая боевая машина, хотя и считалась глубокой модернизацией ГАЗ-40П, на самом деле была спроектирована фактически заново. Изменилась даже компоновка основных агрегатов — двигатель переместился в корму, что улучшило не только обзорность, но и водоходность машины, так как у нее появился стабильный дифференциал в корму. Боевое отделение сместилось вперед и заняло пространство в середине машины, в пределах колесной базы. Это позволило не только улучшить обитаемость экипажа, но и несколько увеличить внутренние размеры боевого отделения. Экипаж ГАЗ-41 насчитывал пять человек — два члена экипажа и три десантника.

Общим «родственным узлом» с ГАЗ-40П у новой машины, пожалуй, являлись только оригинальные, выдвигающиеся при преодолении препятствий приводные катки —

Опытный образец БРДМ-2 с 15,5-миллиметровым пулеметом КПВТ, установленным на открытой турели





БРДМ-2 с башенной установкой со спаренной установкой пулеметов крупнокалиберного танкового пулемета КПВТ (калибр 14,5 мм) и пулемета ПКТ (7,62 мм)



колеса авиационного типа. При нормальном движении эти катки подняты и скрыты в специальных нишах корпуса, а при переезде через окопы и другие препятствия они опускаются с помощью гидروприводов на качающихся рычагах-балансирах и приводятся во вращение роликowymi цепями от ведущей зубчатки, которая, в свою очередь, связывается карданным валом с коробкой отбора мощности. Интересно, что в опущенном состоянии дополнительные колеса не касались земли, так как их основное предназначение — включаться в работу тогда, когда машине угрожает опасность сесть на днище.

Механическая трансмиссия у БРДМ-2 довольно сложная — крутящий момент от двигателя машины передавался через четырехступенчатую коробку передач и оригинальную двухступенчатую раздаточную коробку к заднему и переднему ведущим мостам с гипоидными главными передачами ($i=6,83$) и самоблокирующимися кулачковыми дифференциалами, а также к приводам водомета, лебедки и дополнительным ведущим колесам. Водомет и привод на ведущие колеса при необходимости могли работать одновременно.

Для увеличения проходимости на слабых грунтах машина оборудовалась системой централизованного регулирования давления воздуха в шинах, изменять давление в которой можно было как на стоянке, так и непосредственно в движении.

Первые две опытные машины БРДМ-2 (ГАЗ-41) изготовили в 1960 году и к концу года передали на испытания. По новым машинам замечаний оказалось очень много. Прежде всего, отмечалась неудовлетворительная работа трансмиссии, которая не обеспечивала передачу полного крутящего момента, развиваемого двигателем.

К существенным недостаткам военные отнесли и то, что командир разведывательной

машины не имел кругового обзора (обзор вправо закрывал водитель, а назад — корпус машины) и не обеспечивались условия для скрытого от противника выхода экипажа из машины — этому мешала установка механизма дополнительных ведущих катков, спрятанная в бортах корпуса, поэтому посадка и высадка экипажа предусматривалась только через верхние люки, что вынуждало экипаж взбираться на машину через ее борта.

К тому же установка пулемета КПВТ (калибр 14,5 мм) на открытой турели (аналогичной использовавшейся на тяжелом танке Т-10М) не обеспечивала достаточной защиты стрелка при ведении огня, нарушала герметизацию

БРДМ-2 с опущенными дополнительными катками для увеличения проходимости



Почтовая линия сборки БРДМ-2 на Арзамасском машиностроительном заводе

корпуса и сводила на нет всю работу системы противотанковой защиты, наличие которой предписывалось техническим заданием. В целом машина заказчика устраивала — благодаря более мощному двигателю она продемонстрировала отличную проходимость и водоходность, превосходя по этим параметрам БРДМ. Возросли скорость передвижения и запас хода. Поэтому, пусть и с оговорками об обязательном устранении выявленных недостатков, разведывательную машину постановлением Совета министров СССР от 13 апреля 1962 года приняли на вооружение Советской армии под обозначением БРДМ-2. Но в серийное производство, как это обычно происходило после принятия подобного решения, БРДМ-2 не запустили. Причиной тому был не до конца решенный вопрос о ее вооружении.

Одним из вариантов стало использование башни со спаренной установкой крупнокалиберного танкового пулемета КПВТ (калибр 14,5 мм) и пулемета ПКТ (7,62 мм). Вообще-то эту башню разрабатывали для установки на очередной вариант горьковского бронетранспортера БТР-60ПБ, у которого тоже была проблема с вооружением, но в процессе работы родилась мысль приспособить башню и на БРДМ-2. Для БРДМ-2 эта башня была тяжеловатой, к тому же она существенно сократила



внутренний объем боевого отделения, так что даже пришлось сократить экипаж с пяти человек до четырех: командира и механика-водителя, располагавшихся в отделении управления справа и слева, стрелка, находящегося в башне, и наблюдателя, занимающего место по левому или правому борту в боевом отделении. Но размещенная в самом центре башенная установка практически не нарушала центровку машины и не снижала ее проходимость и водоходные качества.

Зато новое вооружение значительно повышало огневую мощь разведывательно-дозорной машины — она теперь не уступала более тяжелому бронетранспортеру. К тому же размещение унифицированной с БТР башни решало много вопросов, в том числе производственного и технологического характера — наладить производство одной унифицированной башни для двух боевых машин, выпускаемых на одном заводе, было гораздо проще, чем двух разных. Тем более что новая башня обеспечивала необходимую герметичность внутреннего пространства для эффективной работы системы противотанковой защиты.

Прототип перевооруженного варианта подготовили к апрелю 1963 года и продемонстрировали министру обороны СССР маршалу Р.Я. Малиновскому, который признал оснащение БРДМ-2 башенной установкой целесообразным и выдал разрешение на подготовку к производству. Но освоить серийное производство БРДМ-2 с башней сразу тоже не удалось — в это время все силы предприятия были брошены на подготовку к серийному выпуску бронетранспортера БТР-60ПБ. В результате первые пять предсерийных машин ГАЗ-41 покинули сборочный цех только в декабре 1964 года. Производство раскручивалось неспешно — за 1965 год построили только 80 БРДМ-2, а в следующем году вместо запланированных 600 машин изготовили всего 440. Первая публичная демонстрация БРДМ-2 состоялась в 1966 году во время военного парада на Красной площади в Москве.



БРДМ-2 во главе похоронной процессии на Красной площади в Москве



БРДМ-2 поздних лет выпуска

До 1967 года новые машины приходилось выпускать параллельно со старыми БРДМ, которые в основном использовались как шасси для различных спецмашин, а с 1982 года производство БРДМ-2 перевели на Арзамасский машиностроительный завод, входивший в Производственное объединение «АвтоГАЗ».

БРДМ-2 показала чудеса долголетия, продержавшись в производстве целых 25 лет — до 1989 года. За это время было построено около 9400 единиц — правда, почти половина из них в качестве шасси для специализированных автомобилей. Машины первых выпусков отличались двигателем мощностью 120 л.с. Позже на БРДМ-2 стали устанавливать двигатель ГАЗ-41 мощностью 140 л.с. Не было на первых машинах и пневматического усилителя тормозов, который появился чуть позже. Существовали небольшие отличия по топливным бакам, конструкции водяных рублей и т.д.

В процессе производства в конструкцию БРДМ-2 постоянно вносились изменения. Наиболее заметным внешним отличием, по которому БРДМ-2 можно условно разделить на машины ранних, средних и поздних производственных серий, стало устройство воздухоприготовок на крыше двигательного отсека. Так, поздний вариант ГАЗ-41-06, запущенный в производство в 70-х годах, имел воздухоприготовки в виде шести выпуклых грибовидных крышек-коллапов, аналогичных по конструкции устанавливаемым воздухоприготовкам на БТР-70. Они препят-

ствовали попаданию в моторное отделение ricochetирующих пуль, осколков, а также затеканию напалма (загущенного бензина, используемого для поджога техники). Кроме того, эти машины оснащались башней с прибором наблюдения в крыше. Этот вариант БРДМ-2 на Западе даже получил отдельное обозначение — БРДМ-3, но в СССР отдельным индексом не выделялся. В Советском Союзе БРДМ-2 поступали в разведывательные и штабные армейские подразделения, в войска связи и химические войска. Они использовались во внутренних войсках МВД, пограничных войсках и морской пехоте ВМФ. Кроме того, БРДМ-2

поставлялась в государства Варшавского договора — было отправлено около 6 тыс. машин. В некоторых странах для них вводились собственные обозначения: так, в Германской Демократической Республике БРДМ-2 именовался *SPW-40P2*. Кроме стран Варшавского договора, машины поставлялись на экспорт в Алжир, Анголу, Афганистан, Бенин, Бурунди, Вьетнам, Гвинею, Египет, Замбию, Индию, Индонезию, Ирак, Йемен, на Кубу и Мадагаскар, в Конго, Ливию, Мали, Мозамбик, Монголию, Намибию, Никарагуа, Перу, Сирию, Судан, Танзанию, Чад, Уганду, Эфиопию и Югославию.

Боевое крещение БРДМ-2 получили на Ближнем Востоке во время арабо-израильской войны в 1973 году, они принимали участие в многочисленных военных конфликтах в Африке и в ирано-иракской войне, а также в подразделениях ограниченного контингента советских войск в Афганистане.

Кроме того, БРДМ-2 использовались в торжественных траурных мероприятиях, организованных Министерством обороны. Так, 3 декабря 1966 года в Москве был совершен ритуал переноса праха неизвестного солдата из братской могилы на Ленинградском шоссе в Александровский сад. Бронированная машина буксировала артиллерийский лафет с останками неизвестного героя. В последующие годы подобные ритуалы были проведены в ряде советских городов, и в них тоже принимала участие бронированная машина.

Продолжение на стр. 10



БРДМ-2 в траурной процессии во время похорон Л. И. Брежнева





БРДМ-2



Частично траурная церемония повторилась в Москве 15 ноября 1982 года на похоронах Л. И. Брежнева, когда БРДМ-2 была использована для буксировки лафета с телом генерального секретаря ЦК КПСС. 14 февраля 1984 года подобным образом в последний путь провожали Ю. В. Андропова, а 13 марта 1985 года — К. У. Черненко.

Варианты модернизации

В постсоветское время большинство БРДМ-2 подверглось реконструкции в ходе капитальных ремонтов как в Российской Федерации, так и в странах ближнего и дальнего зарубежья. Модернизация БРДМ-2 охватывала несколько ключевых моментов, прежде всего установку дизельного двигателя вместо бензинового, усиление огневой мощи и средств защиты. При этом в большинстве случаев демонтировалась система дополнительно опускаемых ведущих колес, за счет чего удавалось несколько облегчить машину и увеличить объем боевого отделения, а главное — установить боковые люки для десантирования экипажа, устранив тем самым один из наиболее существенных недостатков бронированной разведывательно-дозорной машины. Правда, при этом ухудшалась проходимость, так как машина терла способность переезжать рвы и окопы.

Наиболее существенную модернизацию машины проходили на Арзамасском машиностроительном заводе. На модернизированные БРДМ-2А (изделие 41-20) устанавливали белорусские дизельные двигатели Д-245,9 мощностью 136 л.с. Кроме того, машины оснащались современными радиостанциями Р-173 и переговорным устройством Р-174 на четыре абонента.

На БРДМ-2А устанавливались элементы трансмиссии и ходовой части от БТР-80 с независимой подвеской колес, за счет чего клиренс увеличивался с 330 до 450 мм

и повышалась средняя скорость движения по пересеченной местности, исключалась склонность к переворачиванию в поворотах и на косогорах. За счет демонтажа системы дополнительных колес в бортах кузова обустроились дополнительные люки с дверками от БТР-70. Благодаря этому удалось решить проблему быстрой посадки и высадки экипажа и получить дополнительное пространство в боевом отделении — экипаж машины увеличился с четырех до шести человек.

Модернизацией БРДМ-2 в России занимался



Модернизированная БРДМ-2А (изделие 41-20) во время демонстрационных показов на военном автомобильном полигоне в Бронницах



На БРДМ-2А установлен дизельный двигатель, подвеска колес, унифицированная с БТР-80, и боковые люки для высадки десанта

и завод «Муромтепловоз», предлагавший сразу несколько вариантов переоснащения машины. Помимо демонтажа дополнительных опускаемых катков и установки минского дизеля Д-245.9 (136 л.с.) или Д-245.30Е2 (156 л.с.), обновленные БРДМ-2 могли оснащаться новой башней МА1, которая вооружалась 14,5-миллиметровым пулеметом КПВБ (максимальный угол возвышения увеличен в два раза, до +60°) и 7,62-миллиметровым пулеметом ПКТМ. Другая башня, МА4, оснащалась 23-миллиметровой пушкой и 7,62-миллиметровым пулеметом. На нее

линдоровый дизельный двигатель ЯМЗ-534.10 мощностью 160 л.с. С этим современным экономичным мотором при несущественном снижении максимальной скорости движения по дороге (90–95 км/ч вместо 100 км/ч) удалось значительно увеличить запас хода машины (до 1000 км) и увеличить на 67% крутящий момент. Для обеспечения возможности установки нового мотора у машин приходится переделывать и приподнимать крышу моторного отсека.

В Республике Беларусь модернизацией БРДМ-2 с 2007 года занимается 140-й

«Адунок» с пулеметом НСВТ 12,7 мм и более совершенной системой видеонаблюдения с видеокамерами и мониторами. Экипаж машины увеличился до семи человек. Штатный корпус этих машин подвергался такой переделке, что признать в них бывшие БРДМ-2 непросто. Днище приобретало V-образную противоминную форму, спереди для улучшения обзорности устанавливались большие бронестекла, а вместо боковых катков в корпус врезались десантные двери. Мосты, колесные редукторы и независимая торсионная подвеска заимство-

БРДМ-2 показала чудеса долголетия, продержавшись в производстве целых 25 лет — до 1989 года

дополнительно на внешней стороне мог быть установлен 30-миллиметровый автоматический гранатомет АГ-17. А вот башня МА2 оснащалась только 23-миллиметровой пушкой и спаренным с ней пулеметом калибра 7,62 мм. Один из вариантов модернизации предлагает установку башни МА7 с 12,7-миллиметровым пулеметом «Корд» и 7,62-миллиметровым пулеметом ПКТМ.

С 2005 года на модернизированные БРДМ-2 «Муромтепловоз» устанавливает четырехци-

ремонный завод. Здесь также меняют бензиновый мотор на дизель Д-245.30.Е2 (155 л.с.) в паре с коробкой передач российского производства (СААЗ-3206) и соответствующим образом дорабатывают раздаточную коробку, демонтируют водометные движители и боковые дополнительные колеса, обустраивая боковые люки десанта. С 2011 года белорусской армии поставляются глубоко модернизированные машины БРДМ-2МБ1 с боевым модулем

ваны от БТР-60. Несмотря на глобальные изменения в корпусе, машина сохранила плавучесть, а для обеспечения движения на плаву установлены внешние водометы. Дальнейшим развитием этого проекта стало созданное в 2015 году мобильное транспортное средство (МБТС) «Кайман». Казахстан в 2014 году представил свой вариант модернизации БРДМ-КЗ, разработанный казахскими компаниями Semey Engineering и Kazakhstan Aselsan



Engineering. Колея бывшей БРДМ-2 расширена за счет установки независимой подвески от БТР-80, а двигатель заменен на дизель *Iveco*.

В Армении на БРДМ-2-23М устанавливают дизельный двигатель СМД-21-08 украинского производства, а пулеметы КПВТ и ПКТ заменяют на 23-миллиметровую автоматическую пушку 2А14, для отвода пороховых газов на башне устанавливают дополнительный вентиляционный клапан.

В Азербайджане в 2013 году разработана машина *ZKDM «Зубастик»*, оснащенная усиленной противоминной защитой, новой башней (в которой установлены 23-миллиметровая двухствольная пушка ГШ-23, 7,62-миллиметровый пулемет, 30-миллиметровый автоматический гранатомет АГС-30 и четыре 81-миллиметровых дымовых гранатомета) и дизельным двигателем Д-245.30Е2. Водометные движители и до-

полнительные колеса демонтируются, а в корпусе обустраиваются люки десанта. На Украине Николаевский ремонтно-механический завод (бывший 346-й бронетанковый ремонтный завод) еще в 1999 году первым предложил БРДМ-2ЛД с двигателем СМД-21-08 украинского производства, а в 2007–2008 годах — БРДМ-2Ді с дизельным двигателем *Iveco*. Эти машины неоднократно демонстрировались на выставках вооружения и принимали участие в военных учениях. В январе 2015 года завод приступил к переделке бронированных разведывательно-дозорных машин в БРДМ-2Ді «Хазар», в том числе по заказам из-за рубежа.

Завод «Маяк» в Киеве предложил свою версию модернизации БРДМ-2ДП, вооруженную пулеметом ДШКМ калибра 12,7 мм и двумя бортовыми пулеметами СГМБ калибра 7,62 мм. Машина оборудовалась съемными противокумулятивными сетками.

Украинский вариант модернизации БРДМ-2. Помимо установки дизельного двигателя и устройства боковых люков, видна установка автоматического гранатомета на башне

Еще одна украинская модернизация БРДМ-2Т предложена киевским НПК «Техимпекс». Комплекс модернизации стандартный: установлены боковые люки десанта, как у БТР-70, радиостанция Р-173, новый дизельный двигатель Д245.30Е2, а пулемет КПВТ заменен на 12,7-миллиметровый НСВТ.

Экспериментальный механический завод в Виннице предлагал БРДМ-2М — у нее штатный бензиновый двигатель заменен на дизель *Isuzu* (156 л.с.). При этом водометная установка и противоокопные колеса при модернизации были сохранены, дополнительно установили электронную систему централизованной подкачки шин украинского производства. БРДМ-2 «ВЕПР» — украинская модернизация, предложенная компанией ВЕПР. У машины улучшена обзорность за счет остекления кабины экипажа большими бронестеклами. В дополнение к штатному вооружению появился кормовой пулемет. В носовой части предусматривалась установка курсового автоматического гранатомета.

В Грузии продемонстрировали модернизированную государственным Научно-техническим центром (НТЦ) «Дельта» машину БРДМ-2. В качестве вооружения установлен разработанный НТЦ «Дельта» дистанционно управляемый огневой модуль, применяемый также на грузинской БМП *Lazika*, оснащенный 23-миллиметровой автоматической пушкой 2А14 и спаренным 7,62-миллиметровым пулеметом ПКТ. Водометные движители и дополнительные колеса демонтированы. Польский вариант *BRDM-2M-96i* создан в 1997 году. На машину устанавливался шестицилиндровый дизельный двигатель *Iveco Aifo 8040* и новые тормоза. В 2003 году разработана модификация *BRDM-2M-96ik «Szakal»* с новой радиостанцией *RRC-9500*, кондиционером и решетчатыми противокумулятивными экранами. Вместо 14,5-миллиметрового пулемета в башне установлен 12,7-миллиметровый пулемет *WKM-B*. Дальнейшая модернизация машины привела к созданию *BRDM-2M-97 «Żbik-B»*, которая оснащалась ко всему прочему новой трансмиссией.



Мобильное транспортное средство (МБТС) «Кайман» из Республики Беларусь создано путем глубокой модернизации конструкции БРДМ-2

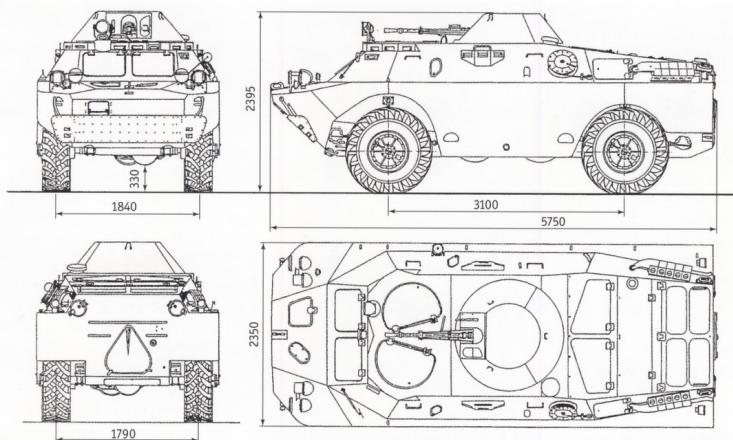


Схема ГАЗ-41 (БРДМ-2)

Технические характеристики ГАЗ-41 (БРДМ-2)	
Экипаж	4 чел.
Максимальная скорость	95–100 км/ч
Скорость на плаву	8–10 км/ч
Запас хода по шоссе	750 км
Размер шин	13.00-18
Масса, т	7,0
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	330
под задней осью	330
Наименьший радиус поворота, м	
габаритный	10
Подвески передняя и задняя	
зависимые, на полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	
Тормоза	
рабочие — с барабанными тормозными механизмами на все колеса, привод гидравлический с пневматическим усилителем	
стояночный — с механическим приводом от рычага, на трансмиссию	

Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Передаточные числа	
I — 6,55; II — 3,09; III — 1,7; IV — 1,00; задний ход — 7,77	
Раздаточная коробка	
двухступенчатая с понижающей передачей, передаточные числа: I — 1,0; II — 1,98	
Двигатель	
ГАЗ-41, V-образный, бензиновый, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый	
Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	88
Рабочий объем, см ³	5526
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8
Максимальная мощность (брутто)	
140 л.с. при 3200–3400 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
36 кгс.м при 2000–2500 об/мин	

Помимо базового варианта боевой машины разведки и сопровождения, БРДМ-2 отлично подходила на роль автомобиля-носителя различного вооружения — от противотанковых управляемых ракет до пусковых установок зенитно-ракетных комплексов.

На базе БРДМ были созданы машина управления командира батальона БРДМ-2У с радиостанцией Р-123, машина химической разведки БРДМ-2РХ, боевые машины противотанковых ракетных комплексов: 9П122 — для ПТРК 9К11М «Малютка-М», 9П124 — для ПТРК 2К8М «Фаланга-М», 9П133 — для ПТРК 9К11П «Малютка-П», 9П137 — для ПТРК 2К8П «Фаланга-П», 9П148 (ГАЗ-41-08) — для ПТРК 9К113 «Конкурс». А также боевая машина 9П31 — для зенитно-ракетного комплекса 9К31 «Стрела-1», звуковещательные станции средней мощности ЗС-72Б и ЗС-82 и др.

АТМ-1 «ИНГУЛ»

Универсальная аварийно-транспортная машина АТМ-1 «ИНГУЛ» была разработана в Киевском конструкторско-технологическом центре и изготавливалась на Никола-



Аварийно-транспортные машины на базе БРДМ-2 использовались на спасательных и восстановительных работах

евском ремонтно-механическом заводе в 90-е годы. Она предназначена для проведения спасательных и аварийно-вос-

становительных работ в районах стихийных бедствий, крупных аварий и катастроф и могла перевозить аварийную бригаду

(до четырех человек) с необходимым оборудованием (до 500 кг). В том числе машина комплектовалась набором специального оборудования, включая ацетиленовый генератор АСВ-1,25-4 среднего давления, два кислородных баллона вместимостью по 40 л каждый, кислородный редуктор РК-53БМ.

АТМ «Алесья-1»

Универсальная аварийно-транспортная машина «Алесья-1» изготавливалась в Республике Беларусь 140-м ремонтным заводом на базе шасси БРДМ-2 и могла осуществлять буксировку транспортных средств в тяжелых дорожных условиях, перевозку аварийных бригад (8–10 человек) при аварийно-спасательных работах на объектах промышленного и гражданского назначения, обеспечивать проведение изыскательских работ. При этом с машины демонтировались водометы и дополнительные колеса и довольно существенно переделывалась верхняя часть корпуса с обустройством боковых дверей и увеличенного остекления.





БРДМ «УМКА»

Одно время было модно переделывать боевые машины для охотников, рыболовов и любителей экстремального отдыха. Наиболее впечатляющим в этой области стал переделанный в Киеве частным образом внедорожный кемпер «УМКА», впервые продемонстрированный в 2009 году. Кажется, что машина названа в честь белого медвежонка, героя популярного мультфильма, но на самом деле это аббревиатура — «Универсальный Мобильный Кемпер Амфибия».

Внутри машины шесть кресел для водителя, штурмана и четырех гостей. На ночь возможно оборудование четырех спальных мест. Для комфортного пребывания на борту имеется встроенный кухонный блок с холодильником, термощафом (подогрев до +60 °С) и кофеваркой. Бортовую навигацию обеспечивают ударопрочный компьютер «Хаммерхед» и прибор ночного видения второго поколения. К внешнему убранству «УМКИ» стоит отнести экспедиционный рамный багажник, выдерживающий нагрузку до 1 т. К нему крепится надувная лодка с мотором Honda (15 л.с.), а сзади — мотоцикл класса «Эндуро». Есть и съемное армейское оборудование: электростанция на 3 кВт и дизель-обогреватель непрямого действия «Ташкент».

Для улучшения обзорности машину оборудовали большими передними и боковыми

стеклами, но сохранили защищенность от обстрела — переднее стекло (толщиной 60 мм) выдерживает выстрел снайперской винтовки СВД, а боковые (20 мм) — автомата Калашникова. Четырехслойная внутренняя обшивка салона обеспечивает шумо-, вибро- и термоизоляцию. Первый слой,

наносимый под броню, — термоизолирующая керамика *Alufot* из США. Следующий — шумовиброизоляция из изоплена и изолон. Третий слой — защитный с рифленным алюминием и ковровым покрытием. И, наконец, декоративный слой из натурального пробкового покрытия в авторском исполнении.



TAHUKI

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



В каждом выпуске журнал
об истории отечественной
бронетехники и модель танка
с металлическим корпусом
и пластиковыми деталями

НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ**

НАТИ-2

**DeAGOSTINI**