ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 75

БРОНЕАВТОМОБИЛЬ БА-64

БРОНЯ КРЕПКА
НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОГО
СТРАТЕГИЯ ЗАЩИТЫ

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №75, 2011

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей России: 8-800-200-02-01.
Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
0-800-500-8-40**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 120 000 экз.
Рекомендуемая цена:
279 руб., 49.90 грн., 990 тенге
ISSN 2071-095X
© 2011 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх, все): © Национальная киностудия
«Беларусьфильм»;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7(лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»
Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин
**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Максима Шелепенкова
и Александра Павленко**

**При подготовке номера использована
брошюра Е. Прочко «Бронеавтомобиль
БА-64, амфибия ГАЗ-011»
(Москва, изд-во «Цейхгауз», 2006)**

**Благодарим за предоставленные
экспонаты Музей техники
Вадима Задорожного**

МУЗЕЙ ТЕХНИКИ
ВАДИМА ЗАДОРОЖНОГО

Дата выхода в России 6.12.2011

БА-64 появился в самый разгар ожесточенных боев 1941 года. Он был единственным полноприводным бронеавтомобилем, выпускавшимся нашей промышленностью в период Великой Отечественной войны. Эта маленькая полноприводная машина стала этапной не только для Горьковского автозавода, но и для советских бронетанковых войск.

На полный привод

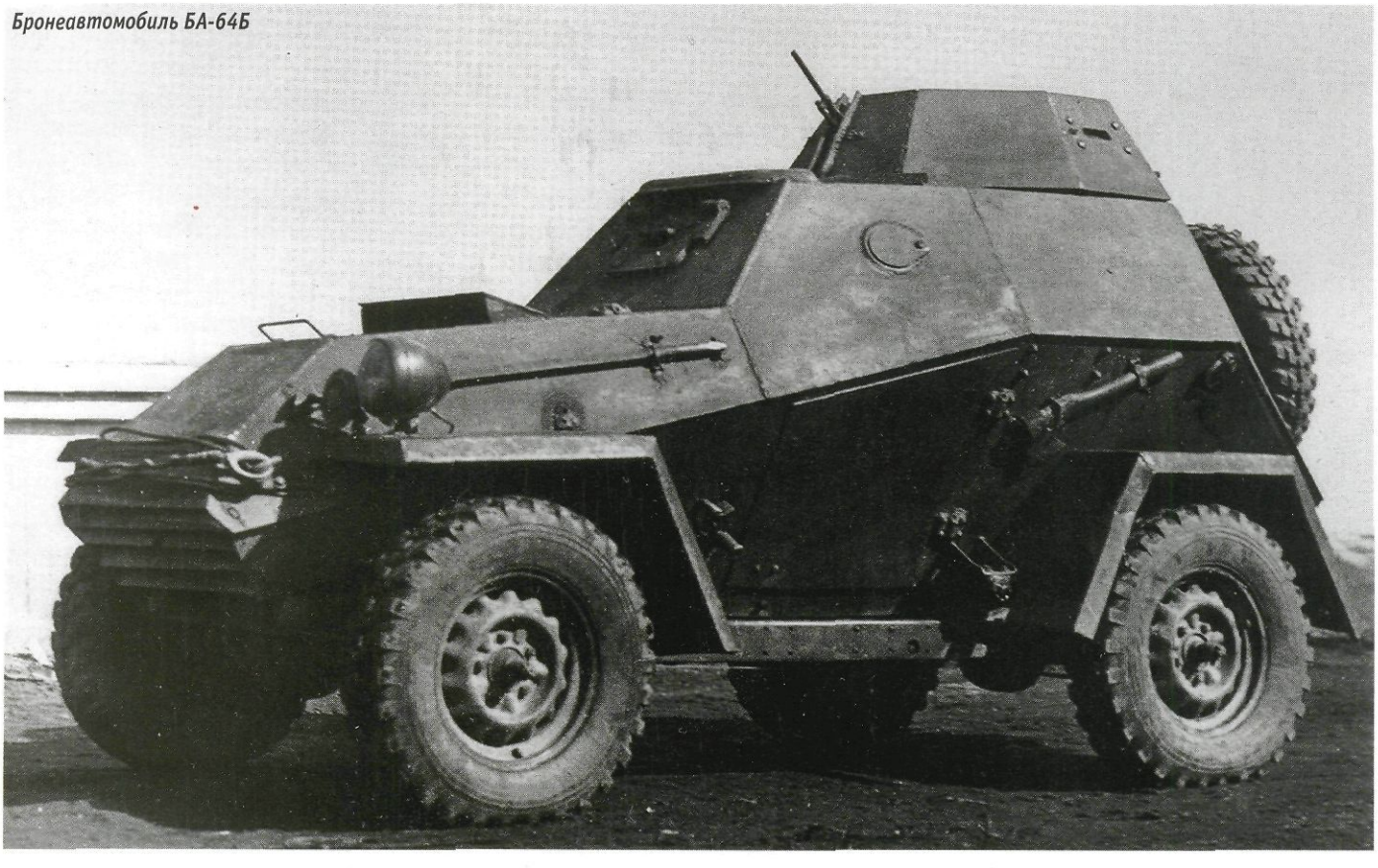
Бронеавтомобили на базе горьковских машин выпускались и до Великой Отечественной войны. Но все они имели низкую проходимость, поскольку ведущими были только задние колеса. С началом войны на Горьковском автозаводе имени Молотова задумали создать новый бронеавтомобиль на уже существующем полноприводном шасси ГАЗ-64.

Инициатива горьковчан была поддержана: завод получил задание разработать детальный проект и изготовить опытный образец нового бронеавтомобиля к 1 января 1942 года. Уже на стадии предварительной компоновки инженеры под руководством В. А. Грачева столкнулись с серьезными проблемами. Оказалось, что бронированный корпус, спроектированный по типу бронеавтомобиля БА-20 — самого массового легкого бронеавтомобиля 30-х годов, созданного на базе легкового ГАЗ-М1 («эмки»), совершенно не подходит к новому короткому шасси. Корпус был слишком громоздким, с малым внутренним объемом. Он отличался низкой пулестойкостью из-за вертикально установленных броневых листов, хотя в то время уже существовала такая эффективная мера защиты, как большие углы наклона листов брони, отработанная на гусеничной бронетехнике: под определенными углами обстрела пули с такой брони просто рикошетили.

Наглядным примером для специалистов ГАЗа стал захваченный у немцев трофей — бронеавтомобиль *Sd Kfz 221*, который даже внешне заметно отличался от тех бронеавтомобилей, что использовались в Красной армии. Стоит упомянуть, что до войны ГАЗ уже создавал в качестве опытного образца похожий на *Sd Kfz 221* бронеавтомобиль ЛБ-62, который так и не пошел в серию. Броневой корпус с сильно наклоненными листами, с одной стороны, заметно сокращал внутренний объем, до предела ужимая жизненное пространство для экипажа, а с другой, обеспечивал лучшую защиту: броневой лист одной и той же толщины намного сложнее пробить под тупым углом, чем под прямым. Это касалось, прежде всего, бронебойных пуль, от которых и следовало защищать экипаж. Рациональное расположение броневых листов позволяло экономить на общем весе бронеавтомобиля без ущерба для его защищенности, а это значит, что машины с таким бронированием были легче своих собратьев, более маневренными и проходимыми, лучше вели себя на бездорожье и в боевых условиях.

Проанализировав доступные зарубежные образцы техники и последние достижения отечественных конструкторов, новый бронеавтомобиль решили делать с малым забронированным объемом и последовательной посадкой по оси машины двух членов экипажа — водителя и командира-стрелка. При этом водитель оказывался буквально сидящим верхом на коробке передач. Это было, конечно, крайне неудобно, но только

Бронеавтомобиль БА-64Б



так получалось скомпоновать машину на коротком шасси, оставив пространство для пулеметной башни приемлемых размеров и при этом не выходя за габариты рамы автомобиля.

Пробный выезд

Новый бронекорпус, получивший на время проектирования индекс «ГАЗ-125», разрабатывался под руководством ведущего конструктора Б. Т. Комаревского с участием В. Ф. Самойлова, Ю. Н. Сорочкина, Г. А. Носова и конструктора танкового ОКБ ГАЗа А. С. Маклакова.

Корпус сваривался из бронелистов 4–15 мм. Для посадки экипажа в бортах корпуса были сделаны две двери, но из-за своеобразной формы бронеавтомобиля пользоваться ими было крайне неудобно. В походном положении водитель вел наблюдение за дорогой через небольшой лючок в лобовом листе корпуса, в бою — через смотровую щель лючка, прикрытую стеклоблоком «триплекс» от танка Т-60. Командир-стрелок размещался в открытой башне, защищенной сверху противогранатной сеткой: когда автомобиль начали эксплуатировать, от нее быстро отказались как от совершенно бесполезной. Чтобы командир мог наблюдать за полем боя, были сделаны две смотровые щели — в правом и левом бортах, также прикрытые стеклоблоками. Вооружение бронеавтомобиля ограничивалось пулеметом ДТ калибра 7,62 мм образца 1929 года.

Бронеавтомобили БА-64 (с узкой колеей) выходят из ворот завода после ремонта

Его боекомплект состоял из 20 магазинов (всего 1260 патронов). Установка пулемета позволяла вести огонь как по наземным, так и по воздушным целям (угол возвышения 75 градусов). Первоначально лишь некоторая часть бронеавтомобилей оборудовалась радиостанциями.

Для установки бронекорпуса пришлось немного переделать шасси ГАЗ-64: поскольку место водителя перенесли, изменилось расположение педалей, рычагов и рулевого управления, были усилены рессоры, установлены амортизаторы от «эмки» и торсионный стабилизатор боковой устойчивости на задней подвеске, топливный бак перенесен в заднюю часть машины (наименее подверженную обстрелу), несколько укорочена рама.

Пробный выезд первого опытного бронеавтомобиля БА-64-125 состоялся 9 января 1942 года. На следующий день машину осмотрел и одобрил маршал К. Е. Ворошилов. В течение месяца бронеавтомобиль проходил заводские испытания, которые выявили множество недочетов: в частности, плохо работала система охлаждения двигателя — он перегревался даже в сильный мороз. Не справлялась со своей задачей и подвеска машины, которую частенько пробивало на бездорожье. Первую проблему частично решили, изменив спереди воздухозаборник, но тяжелая бронированная машина все равно заставляла двигатель работать на пределе. С подвеской справиться было проще, установив на каждую ось по дополнительной паре амортизаторов. Одновременно были усилены листы всех рессор (правда, в производстве полный комплекс мер по улучшению работы подвески удалось внедрить лишь год спустя, весной 1943-го).

17 февраля в Москве новый бронеавтомобиль, получивший армейское наименование «БА-64» (бронеавтомобиль на базе ГАЗ-64), показывали наркому танковой промышленности В. А. Малышеву. Несколькими днями позже машину демонстрировали в Кремле. В осмотре участвовали член

БА-64 был первым отечественным серийным бронированным автомобилем со всеми ведущими колесами

Бронеавтомобили БА-64 в боевых условиях

Из-за слабого вооружения и бронирования боевая ценность БА-64 была невелика, поэтому такие бронеавтомобили в основном использовались для разведки и связи, сопровождения транспортных колонн и стрелковых частей. Только в уличных боях БА-64 показал себя с лучшей стороны. Благодаря большим углам возвышения пулемета экипаж имел возможность вести стрельбу по верхним этажам зданий, в то время как броня автомобиля защищала его от ответного автоматного и пулеметного огня.

Бронеавтомобили БА-64Б

Государственного комитета обороны (ГКО) В. М. Молотов, первый заместитель председателя СНК Н. А. Вознесенский, наркомы В. А. Малышев, С. А. Акопов, заместитель наркома танковой промышленности П. М. Зернов. Сталин машину не инспектировал, поскольку в этот день чувствовал себя неважно и во двор не спускался: он наблюдал за показом из фойе кремлевского здания. Машину одобрили, и вскоре вышло постановление ГКО о принятии на вооружение бронеавтомобиля БА-64 и организации его производства на Горьковском автомобильном заводе имени Молотова.

Своя колея

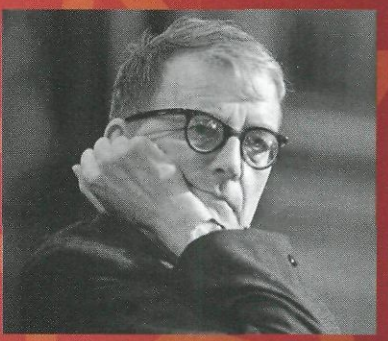
Первые бронекорпуса для серийных БА-64 изготавливали на специализированном предприятии в Выксе, правда освоить производство в полном объеме завод не мог, так как был перегружен заказами на изготовление бронедеталей для танков. Но еще до войны на самом ГАЗе был построен новый кузовной корпус, располагавший современным штампово-прессовым оборудованием, способным резать, сваривать и термически обрабатывать толстенные листы бронекорпусов. Это обстоятельство во многом и решило судьбу машины.

Готовые бронеавтомобили вышли из ворот завода 24 апреля 1942 года. Это были первые отечественные серийные бронеавтомобили со всеми ведущими колесами, что давало им огромные преимущества перед довоенными конструкциями. Но график производства БА-64 постоянно срывался, не хватало электродов для сварки бронекорпусов, специальных пулестойких шин марки «ГК», дефицитом были ведущие мосты и двигатели.

В ходе серийного производства в конструкцию БА-64 был внесен ряд изменений. Опыт эксплуатации в летней кампании 1942 года показал, что температура внутри машины может доходить до 50 градусов и выше, поэтому в передней части крыши

А в это время...

1942 год



9 августа в блокадном Ленинграде прозвучала Седьмая (Ленинградская) симфония Дмитрия Шостаковича. Работу над симфонией Шостакович закончил в декабре 1941 года. В мае самолетом в осажденный город доставили партитуру. Исполнял симфонию Большой симфонический оркестр Ленинградского радиокомитета. *На фото:* Дмитрий Дмитриевич Шостакович.

1942 год

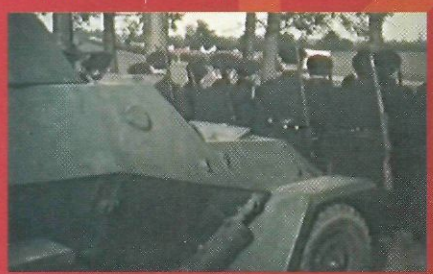
8 августа Индийский национальный конгресс, старейшая партия Индии, принял резолюцию с требованием немедленного предоставления стране независимости от Великобритании. Конгресс объявил о начале новой кампании гражданского неповиновения. На следующий день британские власти объявили партию вне закона и арестовали ее лидеров — Махатму Ганди и Джавахарлала Неру.

1943 год

22 марта гитлеровские войска сожгли белорусскую деревню Хатынь вместе со всеми жителями. В огне погибли 149 человек, в том числе 75 детей. Хатынская трагедия стала символом массового уничтожения нацистами мирного населения на оккупированных территориях СССР.

«Красные листья» (реж. В. Корш-Саблин, 1958 год)

Середина 30-х годов. В одном из польских воеводств начинаются народные волнения. Подпольщика Андрея Метельского направляют в соседний район, чтобы предупредить товарищей о карательной операции, которую готовит полиция, и отменить демонстрацию протеста. По дороге Андрей был тяжело ранен, добрался до дома помещика Шипшинского и в бреду назвал явку и пароль. Шипшинский донес на него властям, и демонстрацию встретили огнем из пулеметов и полицейской бронемашины (роль довоенного броневика сыграл бронеавтомобиль БА-64). Место Андрея занял провокатор — бывший актер Ермалович: он должен был дать показания в суде против арестованных коммунистов. Метельский явился в суд и застрелил Ермаловича.



Бронеавтомобиль БА-64 в экспозиции военной техники в Нижегородском кремле

корпуса стали устанавливать вентиляционный колпак, а в крышке моторного отсека — дополнительный лючок для лучшего охлаждения двигателя. С мая 1943 года в бронекорпусе появились дополнительные бойницы справа и слева от водителя, заметно улучшавшие обзор во время движения на марше.

В боевых условиях часто случались поломки, в частности, много нареканий вызывала надежность заднего ведущего моста. В тяжелых условиях бойцы по привычке предпочитали двигаться без включенного переднего моста, тем самым перегружая задний. Чтобы исключить поломку заднего моста, ремонтники блокировали передний во включенном состоянии, заставляя машину двигаться в любых условиях в полноприводном режиме, и в результате количество поломок заднего моста значительно снизилось. Но главным дефектом БА-64 считалась слишком узкая колея колес при сравнительно высоком расположении центра тяжести.

Из-за низкой квалификации фронтовых водителей это часто приводило к опрокидыванию машины даже на ровной дороге при скорости 30 км/ч, не говоря уже о движении по пересеченной местности. Об этой проблеме стало известно еще во время испытаний БА-64 зимой 1942 года, но производство «узких» ведущих мостов ГАЗ-64 было запущено и отлажено, и не было возможности ничего менять. Работы по увеличению колеи бронеавтомобиля завод проводил по собственной инициативе начиная с августа 1942 года, а в октябре был построен первый образец с расширенной колеей, получивший наименование «БА-64-125Б» (впоследствии БА-64Б). Производство бронеавтомобилей с расширенной колеей планировалось начать летом 1943 года, но во время налетов немецкой авиации сильно пострадал новый кузовной корпус завода. На его восстановление требовалось время. Поэтому серийное производство БА-64Б началось в сентябре 1943 года и продолжалось до начала 1946-го.

Боевое крещение

Первое боевое крещение бронеавтомобили получили летом 1942 года на Брянском и Воронежском фронтах, а позднее — под Сталинградом. Из-за слабого вооружения и бронирования боевая ценность БА-64 была невелика, поэтому бронеавтомобили использовались в основном для разведки и связи, сопровождения транспортных колонн и стрелковых частей. Только в уличных боях БА-64 показал себя с лучшей стороны. Благодаря большим углам возвышения пулемета экипаж имел возможность вести стрельбу по верхним этажам зданий, в то время как броня автомобиля защищала его от ответного автоматного и пулеметного огня. БА-64 участвовали в боях за крупные города Польши, Венгрии, Румынии, Австрии и Германии. Несмотря на то что за время боевых действий было потеряно почти две трети из выпущенных БА-64, в большом количестве они дошли до Берлина и по праву приняли участие в Параде Победы.
После войны БА-64 стояли на вооружении Советской армии до середины 50-х годов. Во время войны небольшое количество БА-64 попало в Войско польское (81 экземпляр) и Чехословацкий корпус, формировавшийся на территории СССР (10 экземпляров). На рубеже 50-х годов часть БА-64 передали Народной армии ГДР, они использовались и немецкой полицией. Эти бронеавтомобили поставлялись в Югославию, Китай и Северную Корею.

Дальние родственники

Sd.Kfz.221 (1935–1940 год)
Легкий бронеавтомобиль *Sd.Kfz.221* разрабатывался по техническому заданию управления вооружений сухопутных войск фашистской Германии. Задание было разослано в 1934 году всем крупным немецким автопроизводителям. Новый легкий бронеавтомобиль должен был быть полноприводным, приспособленным для движения по пересеченной местности, иметь четыре управляемых колеса и усиленную подвеску, быть простым в производстве, обслуживании и ремонте и к тому же унифицированным с другой техникой того же класса. Противоречивые требования, предъявляемые к новому автомобилю, не позволяли использовать уже имеющиеся шасси, поэтому необходимо было создать совершенно новую конструкцию. Предпочтение отдали шасси, разработанному фирмами *Daimler-Benz* и *Auto Union (Horch)*. После серии испытаний окончательный выбор пал на шасси фирмы *Horch*.
Легкий бронеавтомобиль *Sd.Kfz.221* предназначался для ведения разведки, патрулирования и защиты железных дорог. Экипаж состоял из двух человек. Бронеавтомобиль имел корпус из сильно наклоненных бронелистов с обратным наклоном в нижней части. На этом его сходство с БА-64 заканчивалось, так как двигатель у *Sd.Kfz.221* располагался сзади, а боевое отделение — спереди. Весил *Sd.Kfz.221* около четырех тонн. Серийное производство *Sd.Kfz.221* началось в 1935 году и продолжалось по сентябрь 1940-го. Всего было выпущено более 340 машин. Бронеавтомобиль *Sd.Kfz.221* использовался германскими войсками на протяжении всей Второй мировой войны. По мере перевооружения армии его заменяли более совершенным *Sd.Kfz.222*.

1944 год

6 июня войска союзников пересекли пролив Ла-Манш и высадились в Нормандии (Франция). Наконец-то был открыт второй фронт. Нормандская операция стала крупнейшей десантной операцией в истории человечества. Союзные войска освободили Париж и продолжили наступление на восток, к границе с Германией.

1944 год

7 ноября в США состоялись президентские выборы. В четвертый раз победу одержал тридцать второй президент США Франклин Рузвельт. 12 апреля 1945 года Рузвельт скончался. Новым президентом стал Гарри Трумэн.
На фото: Рузвельт произносит речь после принесения президентской присяги 20 января 1945 года.

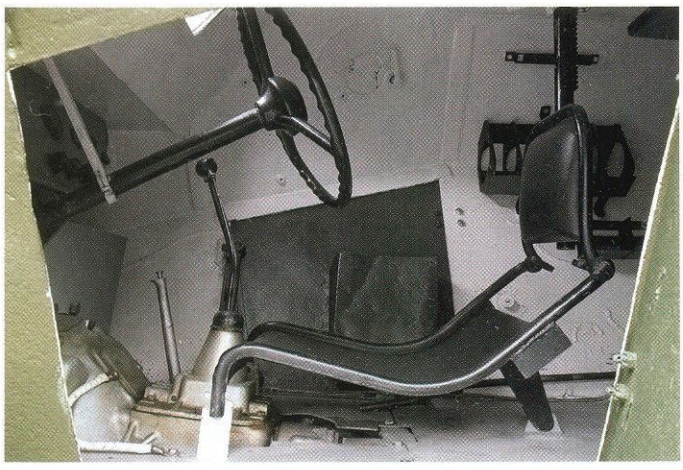
1945 год

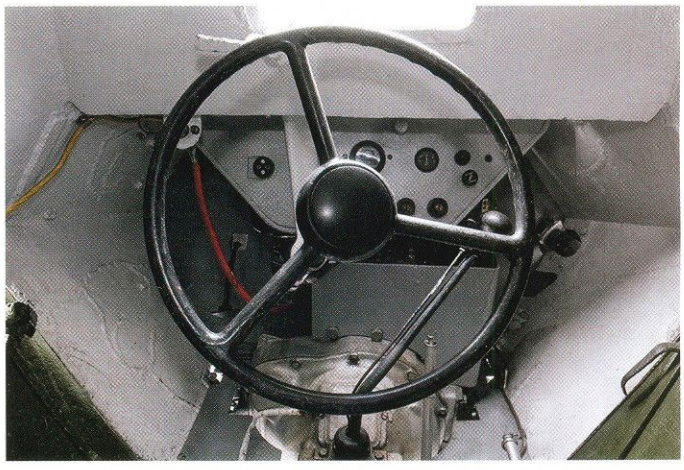
26 июня подписан Устав Организации Объединенных Наций. В Уставе ООН закреплена обязанность государств соблюдать основные права и свободы человека и принципы международного сотрудничества: равенство всех членов ООН, разрешение международных споров мирными средствами, невмешательство во внутренние дела и т. д.

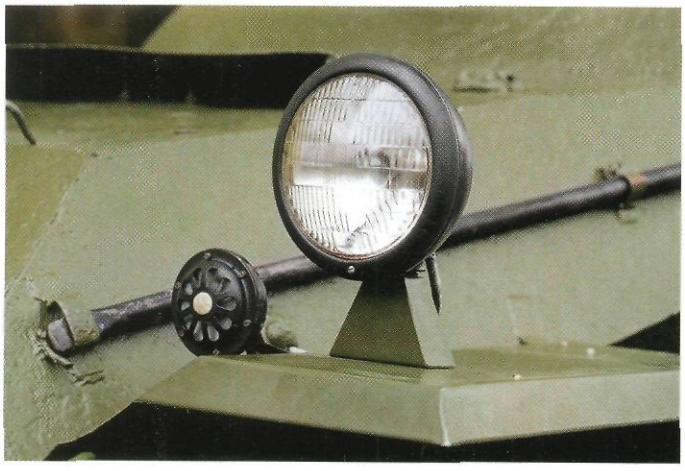
БРОНЕАВТОМОБИЛЬ БА-64

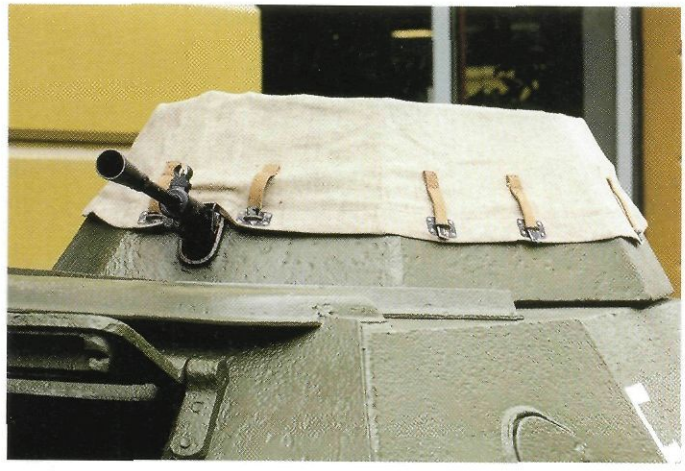
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР
НА БЕРЛИН

- *БА-64 (БА-64Б) стал самым массовым бронеавтомобилем Красной армии*
- *Из-за своеобразной формы бронекорпуса автомобиля двери получились маленькими и крайне неудобными*
- *Спартанский интерьер боевой машины*
- *Водитель сидел верхом на коробке передач, но по-другому скомпоновать маленький автомобиль не получалось*

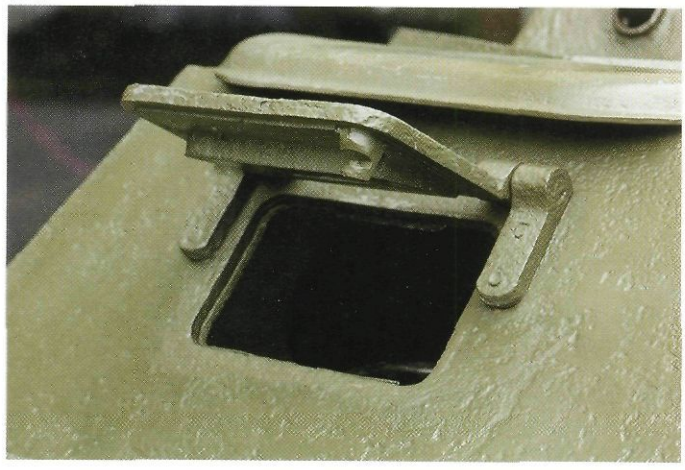


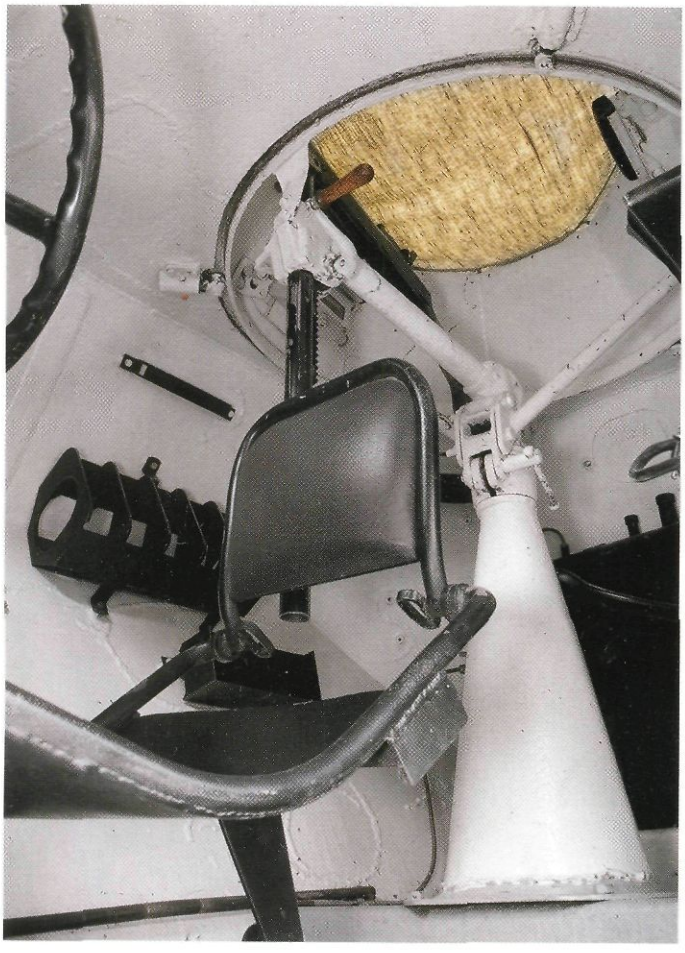


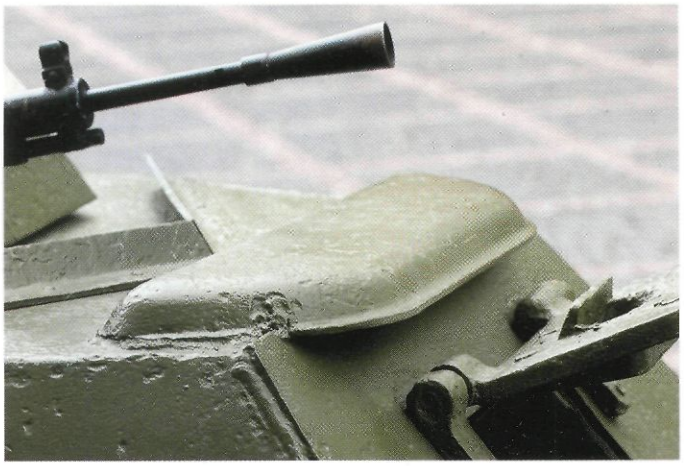




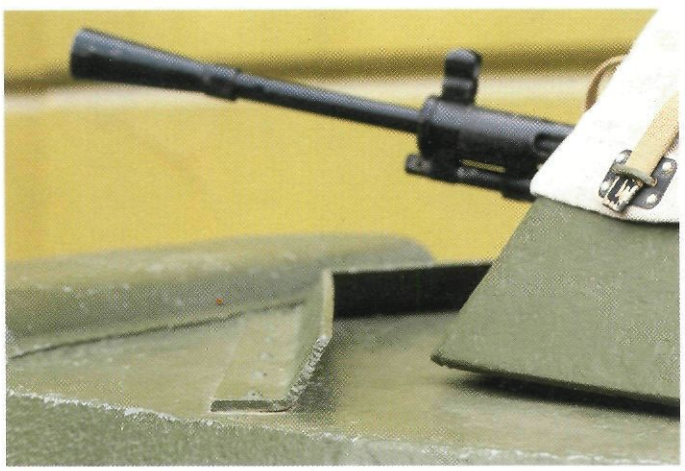
- *Единственная фара находилась с левой стороны. Рядом с фарой — электрический звуковой сигнал*
- *Установка пулемета позволяла вести огонь как по наземным, так и по воздушным целям*
- *В походном положении водитель вел наблюдение за дорогой через небольшой лючок в лобовом листе корпуса*
- *Боковые бойницы появились лишь после того, как стали поступать жалобы на полное отсутствие бокового обзора*
- *Домкрат закреплен снаружи на левом борту машины*
- *В башне размещался командир-стрелок*

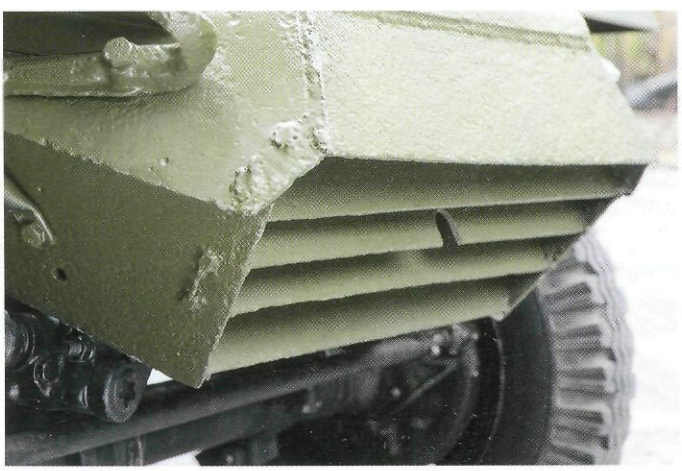


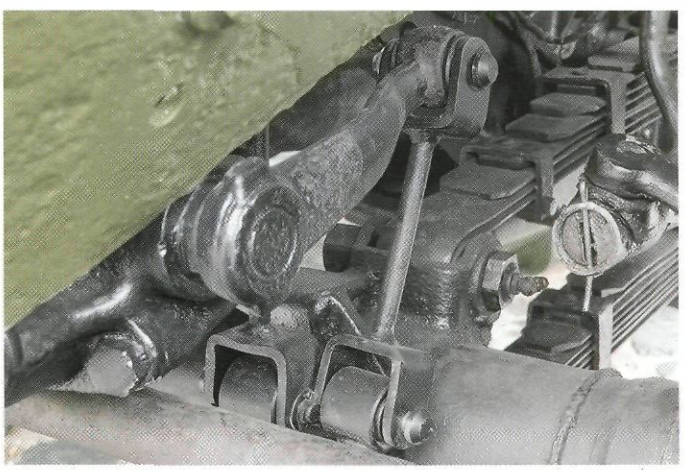


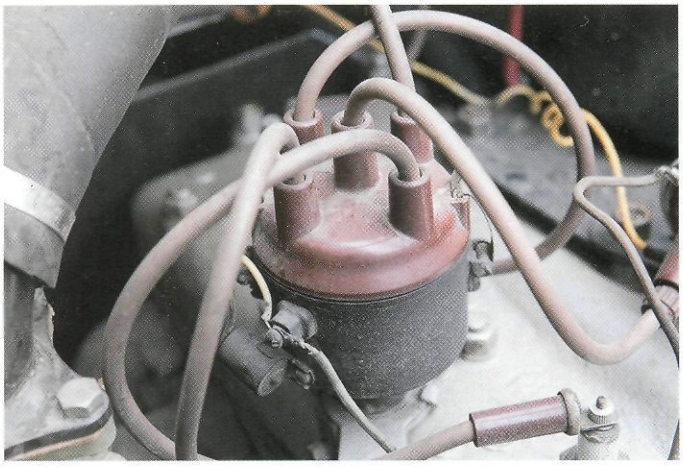


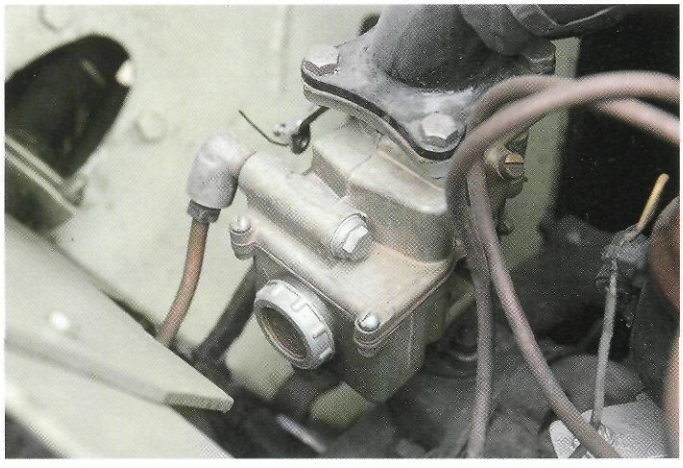
- *В передней части крыши корпуса устанавливался вентиляционный колпак*
- *Сильно наклоненные листы корпуса считаются эффективной мерой защиты бронетехники*
- *Глушитель крепился прямо поверх бронекорпуса*
- *Рычажный амортизатор подвески переднего моста*
- *Вооружение бронеавтомобиля — пулемет ДТ калибра 7,62 мм образца 1929 года*
- *Передний воздухозаборник не обеспечивал необходимый тепловой режим, поэтому двигатель часто перегревался*



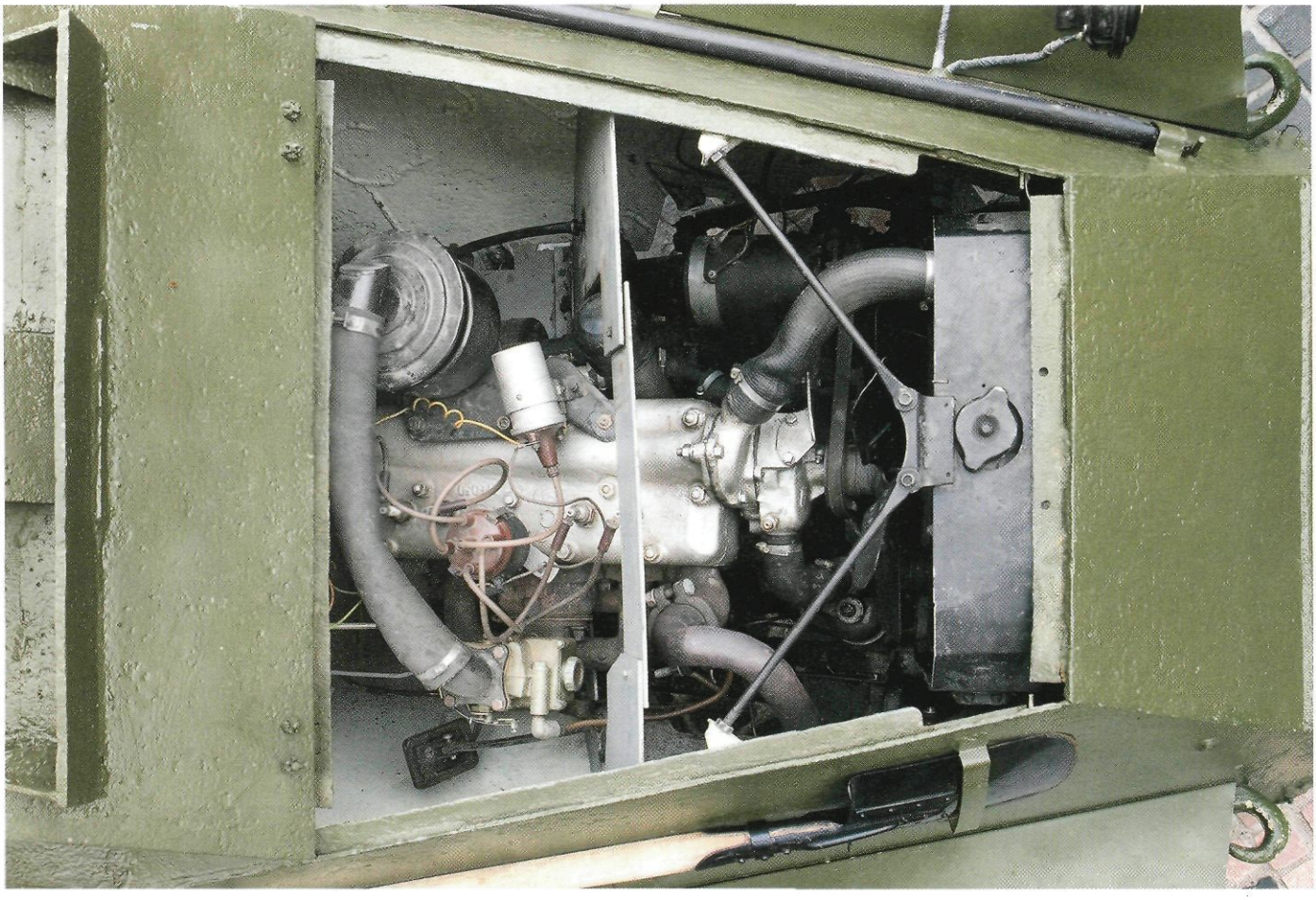








- *Воздушный фильтр соединен с карбюратором длинным патрубком*
- *Распределитель зажигания*
- *Карбюратор К-22А*
- *Расположение двигателя в бронированном корпусе автомобиля*



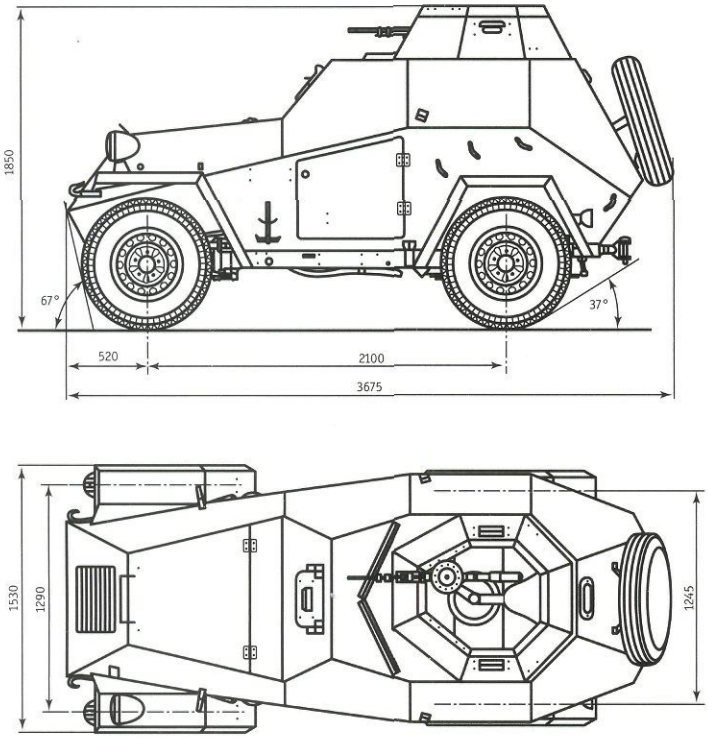
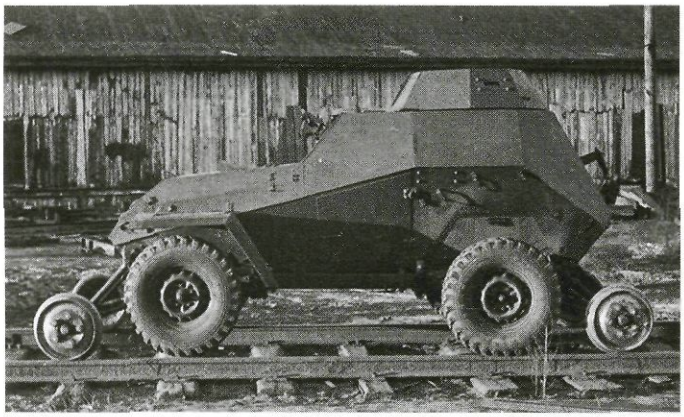


Схема бронеавтомобиля БА-64

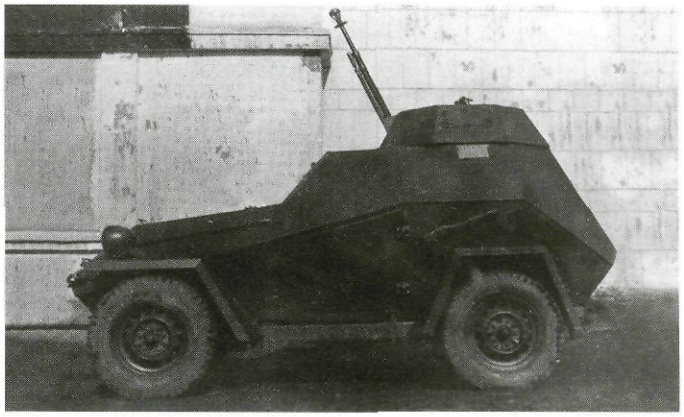
Технические характеристики БА-64	
Число мест	2
Максимальная скорость на шоссе	80 км/ч
Запас хода по шоссе	560 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	3СТ-100
Генератор	ГМ-71-Т
Стартер	МАФ-4006
Прерыватель-распределитель	Р-114Б
Свечи зажигания	М15/15
Размер шин	6,50-16
Масса, кг	
боевая, в том числе:	2360
на переднюю ось	925
на заднюю ось	1435
снаряженная	1995
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	310
под задней осью	236

Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	6,3
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двойным роликом	
Подвеска передняя и задняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими амортизаторами — двумя спереди и четырьмя сзади	
Тормоза	
рабочие — барабанные, на всех колесах, с механическим приводом	
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом от рычага	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Передаточные числа	
I — 6,40; II — 3,09; III — 1,69; IV — 1,0; задний ход — 7,82	
Главная передача	
коническая, со спиральными зубьями, передаточное число — 4,444	
Двигатель	
ГАЗ-ММ, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный	
Диаметр цилиндра, мм	98,43
Ход поршня, мм	107,95
Рабочий объем, $см^3$	3280
Степень сжатия	4,6
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Карбюратор	
К-22А	
Максимальная мощность	
50–52 л.с. при 2800 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
17 кгс.м при 1400–1500 об/мин	

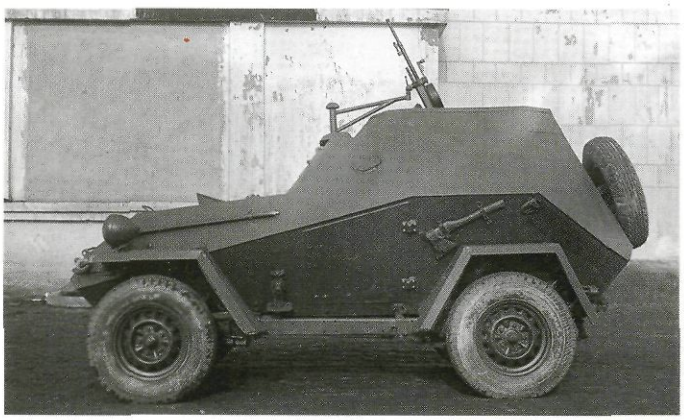
Серийный выпуск бронеавтомобилей БА-64 начался в апреле 1942 года. С сентября 1943-го завод перешел на производство модернизированной модели БА-64Б с расширенной колеей. Выпуск БА-64Б продолжался до начала 1946 года. Всего за время производства был построен 3901 бронеавтомобиль БА-64 и 5209 экземпляров БА-64Б (по заводским данным — 3903 и 5160 машин соответственно). В результате БА стал самым массовым бронеавтомобилем Красной армии и единственной серийной полноприводной машиной. На его базе создано множество вариантов и модификаций.



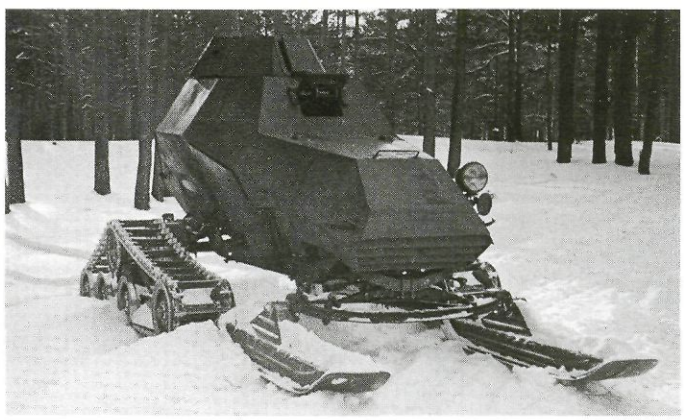
БА-64 железнодорожный. Учитывая потребности армии в легких бронедрезинах для железнодорожной разведки и довоенный опыт перестановки бронеавтомобилей на железнодорожный ход, эта модификация БА-64 просто не могла не появиться. Первыми такую переделку осуществили на заводе в Выксе: штатные колеса просто заменили на железнодорожные. Этот вариант получил условное наименование «БА-64В» (выксунский). Позже в Горьком создали свой железнодорожный вариант, сохранив штатные колеса на своих местах и добавив четыре дополнительных опускных железнодорожных колеса с ребордами. Такой вариант условно называют «БА-64Г» (горьковский).



БА-64Д с пулеметом ДШК. Низкая эффективность легкого пулемета, которым оснащался бронеавтомобиль, заставляла искать альтернативные варианты вооружения. Самым простым казалось установить в башню крупнокалиберный пулемет ДШК (12,7 мм), но его габариты, масса и отдача требовали применения не упрощенной, а полноценной башни наподобие танковой. Учитывая малые габариты бронеавтомобиля и уже работающие на пределе своих возможностей шасси, а главное, неизбежную переделку питания патронами самого пулемета и сокращение боезапаса, «модернизацию» сочли нецелесообразной. Поэтому с пулеметом ДШК существовал только опытный образец БА-64Д.



БА-64Е десантный. На Горьковском автозаводе был создан десантно-транспортный вариант БА-64Д на базе БА-64, который отличался от базового отсутствием башни, но сохранил форму основного корпуса. Для входа-выхода десантников в задней части корпуса был сделан люк. Пулемет ДТ установили на турели, как на немецких и американских бронетранспортерах. Позже от установки пулемета отказались совсем. Десантный вариант БА-64Е был изготовлен небольшой партией для войсковых испытаний.



БА-64-З с движителем Неждановского. Перед самой войной на ГАЗе провели испытания полуторки с лыжно-гусеничным движителем системы С. С. Неждановского, превращавшим грузовик в снегоход. Движитель был установлен на бронеавтомобиль БА-64. Испытания образца БА-64-З (зимний) подтвердили его высокую проходимость, но выявили неудовлетворительную маневренность, малую скорость и большой расход топлива, из-за чего он был признан непригодным для службы в Красной армии.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ИЖ-27156

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X 00075
9 772071 095723