

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины

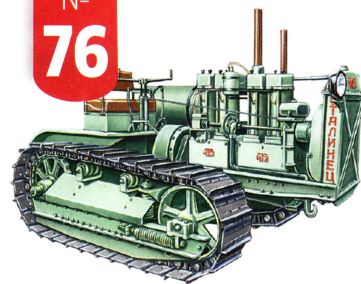


Вторая пятилетка



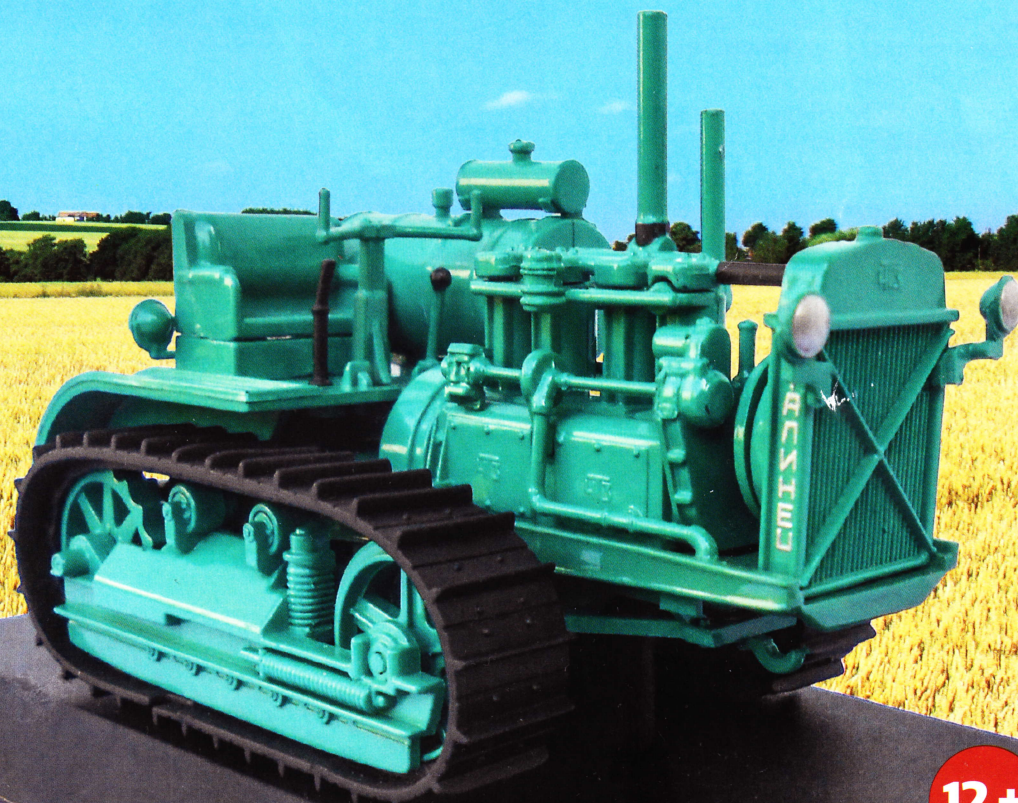
Парк «Патриот»  
и Танковый музей  
в Кубинке

№  
76



модель номера

C-60



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00076

9 772311 213707

hachette

12 +

Коллекция для взрослых



Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,  
ул. Барклай, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

**8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-  
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

#### **БЕЛОРУССИЯ**

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

#### **КАЗАХСТАН**

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

#### **УКРАИНА**

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон  
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,  
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей

Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

#### **Отпечатано в типографии:**

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7500 экз.

Цена: 629 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номе-  
ров и их содержание. Воспроизведение материалов  
в любом виде, полностью или частями, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-  
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-  
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.  
Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 19.10.2017.

Дата выхода в свет: 11.01.2018.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

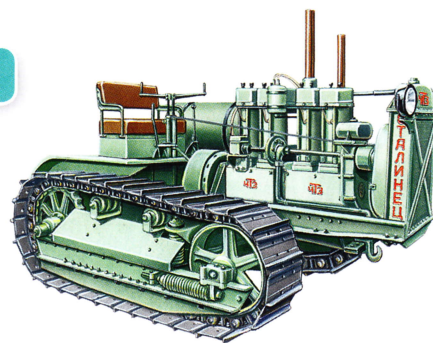
**www.traktory-collection.ru**

## **Содержание**

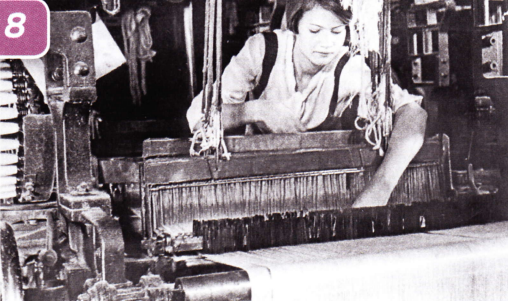
### **Модель номера**

**3**

### **Гусеничный трактор С-60**



### **В контексте времени**



### **Вторая пятилетка**

### **История заводов**

**10**

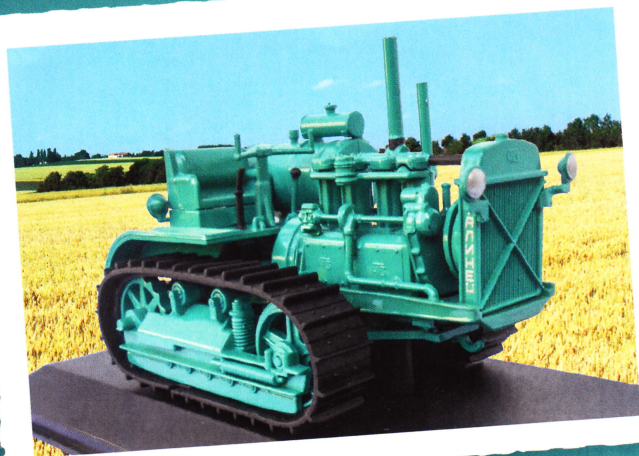
### **Парк «Патриот» и Танковый музей в Кубинке**



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (вверху), 4 (внизу), 7 (внизу) © частная коллекция;  
стр. 3 (внизу) © ИТАР ТАСС; стр. 4 (вверху) © М. Кондаков;  
стр. 5 (вверху), 7 (вверху), 10, 11 © фотобанк Лори;  
стр. 5 (внизу) © АКС; стр. 6 стр. 6 © О. Иванов; стр. 8, 9 © РИА Новости.

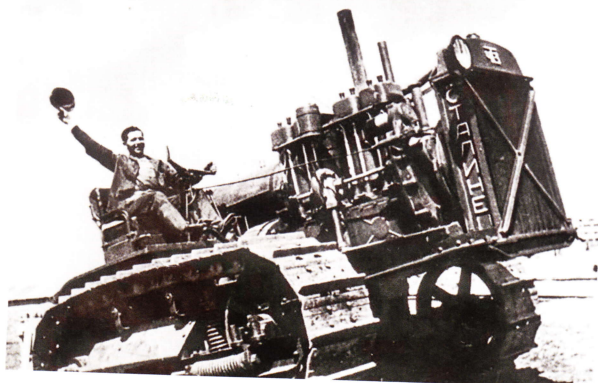
Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.





*Гусеничный трактор С-60 производился на Челябинском тракторном заводе (ЧТЗ) и предназначался для сельскохозяйственных работ, работ в строительстве, лесозаготовках, а также в Красной Армии в качестве тягача.*

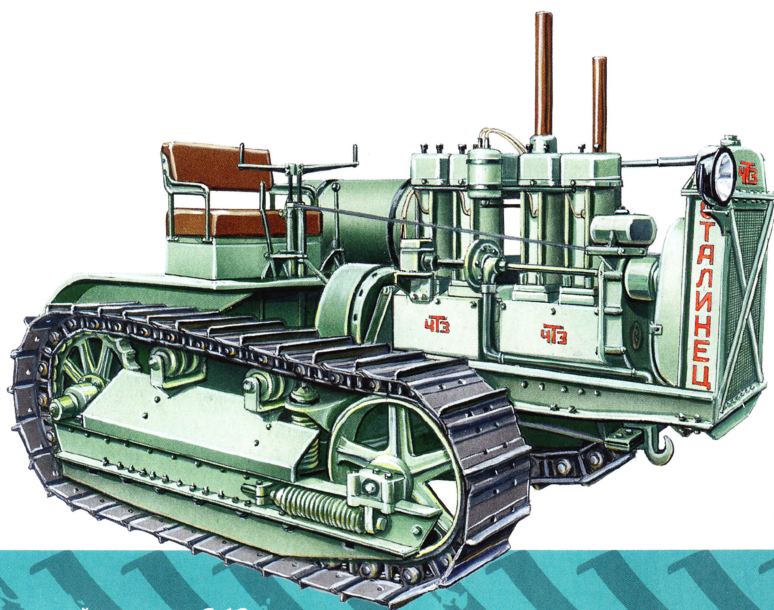
В начале 1930-х годов в СССР быстрыми темпами проводилась коллективизация сельского хозяйства. Объемы сельхозработ постоянно увеличивались. Имевшиеся колесные тракторы не справлялись с ними, в распутицу они и вовсе не могли выезжать на полевые работы. Поэтому остро встала задача по обеспечению сельскохозяйственных предприятий надежной гусеничной тракторной техникой. В ней крайне нуждались и различные строительные организации, армия. Поставки тракторов по импорту покрывали лишь самую минимальную потребность. В этих условиях было принято решение о развертывании производства гусеничных тракторов на строящемся Челябинском тракторном заводе.





# Гусеничный трактор С-60

*В качестве образца для подражания при создании отечественного трактора был использован трактор «Sixty» американской фирмы «Катерпиллер».*



Гусеничный трактор С-60.

## Производство

Первый серийный трактор «Сталинец-60» (С-60) сошел с конвейера Челябинского тракторного завода 15 мая 1933 года. Завод полностью вошел в строй 1 июня того же года. К 7 ноября 1933 года на ЧТЗ выпустили тысячный трактор С-60. Всего за 1933 год было выпущено 1650 машин. Выпуск тракторов С-60 был прекращен в марте 1937 года, а 20 июня с конвейера сошел первый серийный трактор С-65. Общее число изготовленных тракторов С-60 составило 69 261.

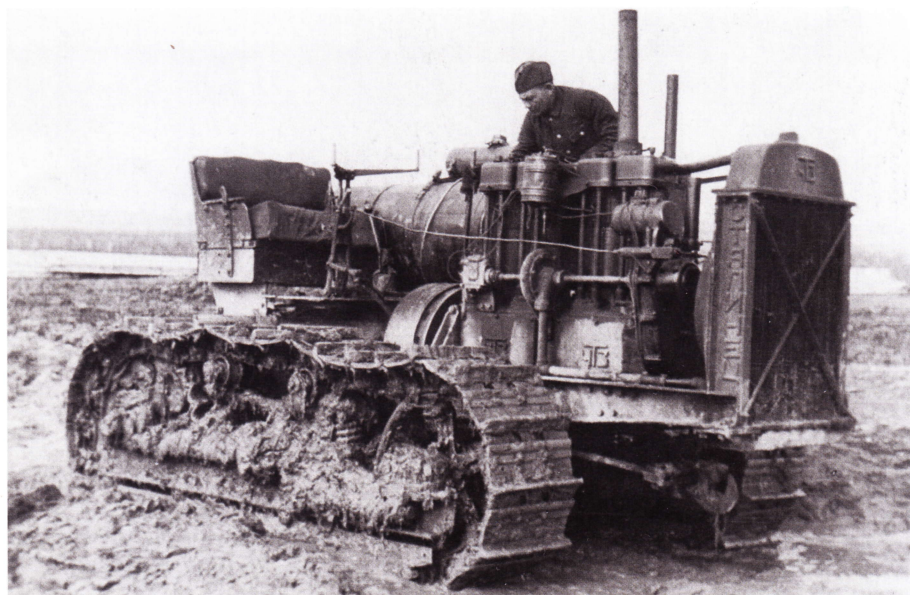
Тракторы «Sixty» приобретались для нужд народного хозяйства и военного ведомства. Они неоднократно подвергались испытаниям, неизменно демонстрируя высокие эксплуатационные характеристики, и завоевали репутацию исключительно мощной и надежной машины. На основе результатов испытаний и опыта эксплуатации закономерно было принято решение об организации на ЧТЗ производства советской версии трактора «Sixty».

Летом 1931 года и зимой 1931–1932 годов опытные тракторы проходили в Подмосковье испытания совместно с американским прототипом. В итоге трактор № 3 испытаний не выдержал и идею скоростной гусеничной машины пришлось отложить. При этом трактор № 4 продемонстрировал удовлетворительную надежность и основные эксплуатационные показатели на уровне прототипа, трактора «Sixty». Его и утвердили в качестве серийной машины.

## Создание

Основной недостаток в целом надежного и тяговитого трактора «Sixty» – низкие скоростные показатели – был не критичен для сельского хозяйства и строительства, но существенно ограничивал область применения трактора в армии и на некоторых транспортных работах. Поэтому сразу было принято решение о создании скоростной версии трактора.

Первый опытный (еще не скоростной) трактор собрали на Опытном заводе тракторостроя в Челябинске к 15 февраля 1931 года и 27 апреля отправили в Москву, чтобы показать правительству. Следующий трактор отправили к лету. Вслед за опытными тракторами № 1 и № 2 изготовили № 3 («Сталинец-3») с четырехскоростной коробкой передач специальной конструкции. Именно эта машина предполагалась в качестве скоростной. Наконец, последним изготовили прототип № 4 с обычной трехскоростной коробкой передач.



Военнослужащий обслуживает гусеничный трактор С-60. Великая Отечественная война.





Трактор Т-60 «Сталинец» с прицепленной пушкой на военно-патриотической акции «Мы насмерть стояли у стен Ленинграда» на Дворцовой площади.



Трактор С-60 в музее военной техники «Боевая слава Урала», Верхняя Пышма, Свердловская область.

## Конструкция

Трактор С-60 фактически являлся почти точной копией американского трактора «Катерпилер-Sixty», различия касались лишь метрической системы мер, производственного исполнения и конструктивного исполнения некоторых узлов и агрегатов. Силовой агрегат трактора С-60 – четырехтактный карбюраторный лигроиновый (лигроин – продукт переработки нефти, занимающий промежуточное положение между керосином и бензином) двигатель жидкостного охлаждения мощностью 60 л. с. при 650 об/мин. Двигатель устанавливался в передней части рамы открыто, для облегчения доступа при ремонте. Для своего времени он отличался легким запуском и высокой надежностью. Для пуска и прогрева двигателя использовался бензин, который подавался из специального бачка.

Массивный топливный бак на С-60 располагался с левой стороны, рядом с сиденьем водителя. Из него топливо самотеком поступало в расходный бачок, а оттуда опять-таки самотеком поступало в карбюратор с восходящим потоком смеси. Перед двигателем на раме монтировался радиатор. Рубашки цилиндров двигателя с помощью общей трубы соединялись в верхней части с баком радиатора, а в нижней – с насосом, к которому вела труба от нижнего бака радиатора. Следует отметить, что полной рамы трактор не имел. Две балки в виде штампованных швеллеров, связанные поперечинами, крепились по бокам к корпусу коробки передач. В таком виде рама опиралась на тележки гусениц в задней части через полуоси, а в передней – через балансирное устройство.

## С ТЕНТОМ И БЕЗ

Наиболее характерным внешним отличием трактора С-60 от американского прототипа было отсутствие массивного металлического тента на стойках, закрывавшего всю машину. Так как испытания показали низкую надежность тента, от него решили отказаться и применить складной матерчатый тент с металлическим каркасом. Но его конструкция также оказалась не слишком удачной, и на большей части «Сталинцев» он не использовался.

Главный фрикцион беспружинный, кулачкового типа, включался и выключался ручным рычагом, установленным с правой стороны около сиденья водителя. Коробка передач двухходовая трехскоростная, обеспечивавшая три передачи вперед и одну назад. Главная передача представляла собой коническую пару шестерен, помещенную в среднем отсеке заднего моста, а бортовая передача – цилиндрическую пару шестерен, смонтированную в специальном картере, прикрепленном болтами к заднему мосту трактора. Трактор имел полужесткую подвеску, состоявшую из левой и правой тележек. Каждая тележка имела по пять опорных катков и по два поддерживающих ролика. Зацепление цевочное. Управление трактором осуществлялось при помощи сухих многодисковых бортовых фрикционов и ленточных тормозов на ведомых барабанах бортовых фрикционов. Гусеница трактора состояла из неразборных звеньев, к которым болтами крепились башмаки, выполненные в виде плиты с выступающим гребнем с наружной стороны. Такая конструкция гусеницы обеспечивала «Сталинцу» великолепную проходимость на всех видах дорог и по бездорожью, за исключением гололеда и плотного снега. Электрооборудование трактора включало в себя генератор постоянного тока завода АТЭ и три фары. Сцепной прибор трактора С-60, в отличие от американского прототипа, обеспечивавшего крепление прицепа в двух положениях по высоте, допускал лишь одно положение. По



специальному заказу на некоторых машинах устанавливался и передний буксирный прибор. Его отсутствие на большинстве тракторов, использовавшихся в сельском хозяйстве и мобилизованных в армию в 1941 году, вызывало большие затруднения при эксплуатации. Так, например, без него была невозможна буксировка тяжелых прицепов двойной тягой (цугом), взятие на буксир аварийной машины и т. д.

### Эксплуатация в народном хозяйстве

Тракторы С-60 нашли самое широкое применение в народном хозяйстве. В строительстве они использовались при проведении земляных работ (в качестве буксировщиков скреперов, например). В сельском хозяйстве «Сталинцы» использовались на наиболее трудоемких работах (пахоте и т. д.). С-60 легко тянул два пятикорпусных плуга или два прицепных (а других тогда и не было)

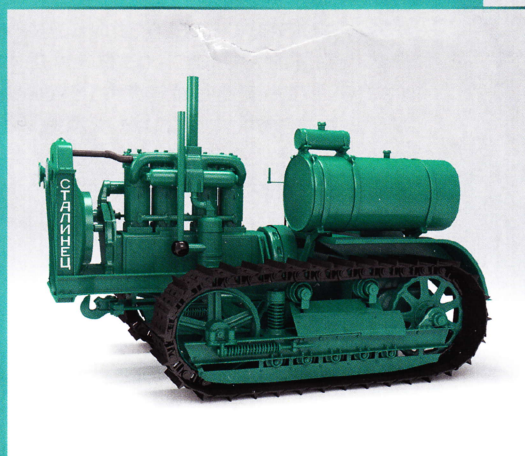
зерноуборочных комбайна. Внедрение этих тракторов в лесной отрасли позволило в значительной степени механизировать разработку леса.

«Сталинцы» успешно эксплуатировались в районах Крайнего Севера, работая при температурах до -55 °С. Они принимали участие и в полярных экспедициях. Так, например, на острове Рудольфа, где создавалась база для обслуживания полярных полетов и экспедиций, трудились четыре трактора С-60.

## ХАРАКТЕРИСТИКА С-60

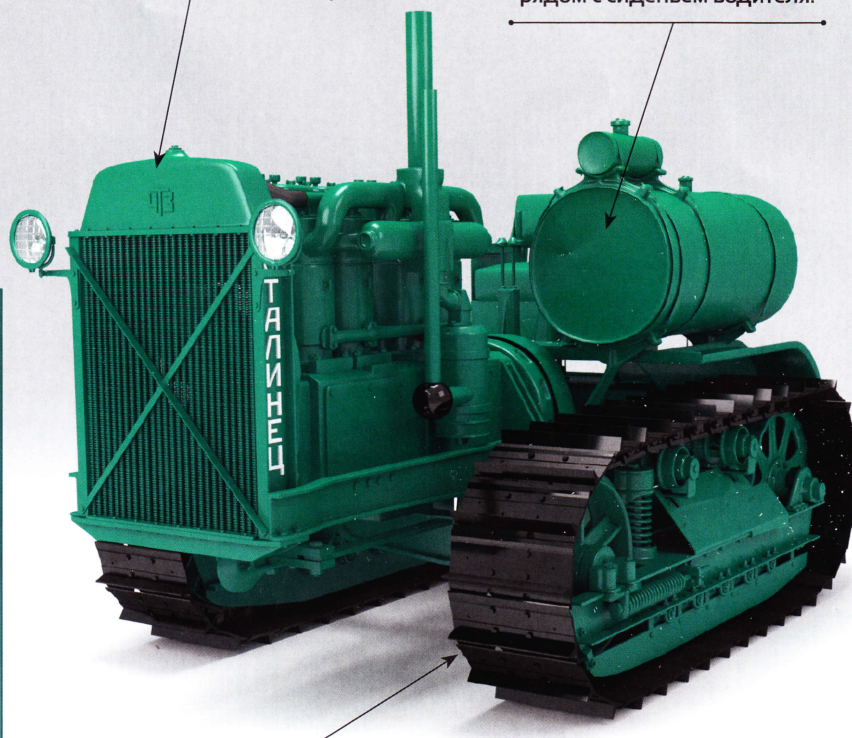
### Назначение

использовался в сельском хозяйстве, строительстве и в качестве тягача в народном хозяйстве и в армии.



Перед двигателем на раме монтировался радиатор

Массивный топливный бак располагается с левой стороны рядом с сиденьем водителя.



Гусеница состоит из неразборных звеньев, к которым болтами крепятся башмаки, выполненные в виде плиты с выступающим гребнем с наружной стороны.

Изготовитель	Челябинский тракторный завод
Время выпуска	1933–1937
Мощность двигателя, л. с. (кВт):	60 (44,13)
Конструктивная масса, кг	10 000
Число передач вперед / назад	3/1
Габаритные размеры (длина, ширина, высота), мм:	4090, 2395, 2030





Первый трактор С-60 «Сталинец». Челябинск, Челябинский тракторный завод.

## Артиллерийский тягач

Трактор С-60 использовался в артиллерии в качестве тягача 107-мм пушки обр. 1910/30 гг., 107-мм пушки обр. 1940 г., 122-мм гаубицы обр. 1910/30 гг., 122-мм пушки обр. 1931/37 гг., 152-мм гаубицы обр. 1909/30 гг., 152-мм гаубицы обр. 1938 г., 152-мм гаубицы-пушки обр. 1937 г. и ряда зенитных артсистем. Иногда при отсутствии соответствующих тягачей он использовался для буксировки более тяжелых орудий.

средств механической тяги в годы войны отмечал: «Тракторы С-60 как тягачи для 152-мм гаубицы-пушки непригодны в силу их малой скорости движения, громоздкости и слабости ходовой части». Однако за неимением лучшего С-60 продолжали использоваться в артиллерии вплоть до конца войны. Число их в войсках постоянно уменьшалось по причине как естественной убыли, так и замены на более современную и скоростную технику (главным образом поступавшую по ленд-лизу). Тракторы С-60 несли службу не только в артиллерии, но и в танковых войсках в качестве эвакуационных тягачей (хотя и ограниченно), в инженерных войсках и частях аэродромного обслуживания. В авиации они довольно широко использовались в качестве буксировщиков тяжелых самолетов.

Почаствовали тракторы этого типа и в разного рода экстремальных экспедициях. В январе 1936 года С-60 преодолели горные перевалы на Памире и доставили грузы в занесенный снегом город Мургабу, расположенный на высоте свыше 4 тыс. метров. После завершения серийного производства тракторы С-60 продолжали эксплуатироваться в народном хозяйстве еще больше двух десятков лет, во многом благодаря высокой ремонтнопригодности и хорошо организованному снабжению запчастями.

полагалось иметь всего 44 штуки, фактически же в частях эксплуатировался 1631 такой трактор. По состоянию на 1 сентября 1942 года в Красной Армии насчитывалось 9164 трактора С-60.

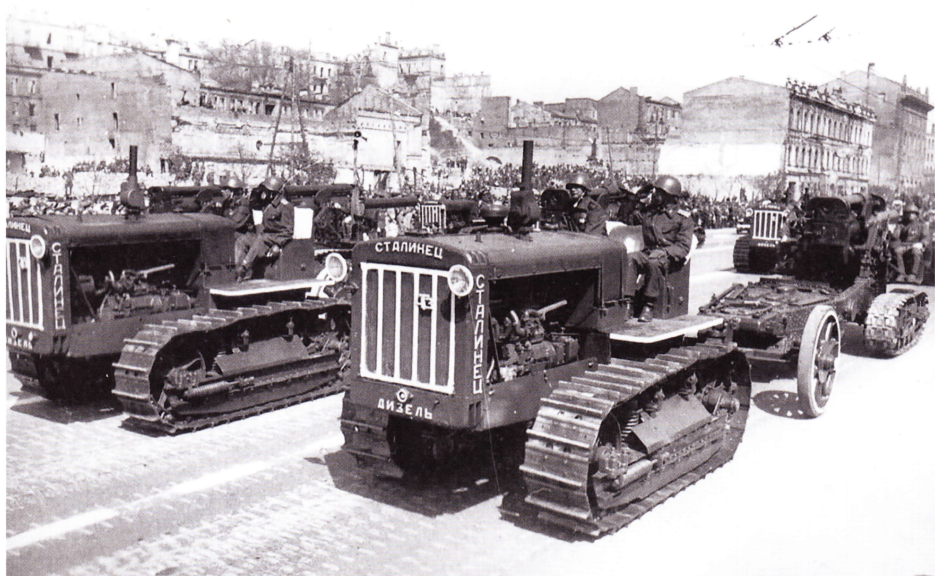
По отзывам войск, трактор С-60 не отвечал требованиям службы в артиллерии. Так, например, в отчете 147-й армейской пушечной артиллерийской бригады указывалось, что этот трактор мало пригоден для буксировки орудий. Командир 68-й армейской пушечной артиллерийской бригады в отчете о работе

## На защите Родины

Совершенно очевидно, что массовый трактор не мог не найти применения в Вооруженных Силах, особенно в период, когда развернулся процесс их механизации и моторизации. В артиллерии тихоходные С-60 использовались в первую очередь для буксировки старых артсистем массой до 14 т, не прошедших модернизацию в части поддрессирования и не допускавших их буксировку с большими скоростями.

Следует отметить, что использование в армии в качестве средства механической тяги артиллерии народнохозяйственных тракторов общего назначения было не лучшим решением. Объяснить это можно только хронической нехваткой специализированных тягачей. С другой стороны, применение в армии таких тракторов позволяло в случае войны мобилизовать чуть ли не весь тракторный парк страны. Что и произошло в 1941 году.

К началу войны 60 % парка тягачей в войсках составляли народнохозяйственные тракторы. При этом устаревших «Сталинцев-60»



«Сталинец» С-65 – первый советский серийный дизельный трактор.



# Вторая пятилетка

*История трактора «Сталинец» неразрывно связана с реализацией второго (1933—1937) пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР.*

**Э**тот план был утвержден XVII съездом партии, так называемым «Съездом победителей», в январе 1934 года. План второй пятилетки на съезде представляли видные государственные деятели – председатель Совнаркома Вячеслав Молотов и председатель Госплана Валериан Куйбышев.

## Итоги первой пятилетки

Прежде чем делегаты съезда ознакомились с планом на вторую пятилетку, были подведены итоги первой – завершенной, как утверждалось, досрочно, за четыре года и три месяца (справедливости ради надо отметить: в 1947 году на заседании Политбюро было открыто заявлено, что в действительности план не был выполнен). Объявленные съезду итоги первой пятилетки казались поистине впечатляющими, достойными эпохи «великого перелома», как тогда именovali курс на индустриализацию страны.

Многочисленные современные заводы, мощные электростанции, новые железные дороги, начало строительства московского метро – все это в отечественной истории связано с первой пятилеткой, как и строительство силами заключенных Беломоро-Балтийского и Московского каналов. В то же время в стране обострились серьезные проблемы: голод 1932-1933 года заставлял принимать меры по поддержке сельского хозяйства, пострадавшего и от природных, и от политических причин.

## Планы второй пятилетки

Поэтому вторая пятилетка была объявлена «пятилеткой коллективизации», то есть окончательного перевода сельского хозяйства на новые, социалистические рельсы. Конечно, планировалось и продолжение индустриализации страны, но особый акцент делался на обеспечении колхозов современной

сельскохозяйственной техникой. Оговаривалась необходимость создавать новые опорные базы индустриализации в восточных районах страны: на Урале, в Сибири, на Дальнем Востоке, в Казахстане и Средней Азии.

## Челябинский тракторный завод

Развитие Челябинского тракторного завода, на котором выпускался трактор «Сталинец», отвечало всем поставленным съездом задачам. «Пуск Челябинского тракторного завода, – писала советская пресса, – новая блестящая победа генеральной линии партии в борьбе с оппортунизмом за социалистическую индустриализацию, коллективизацию и за укрепление независимости Страны Советов».

## Амбициозные цели

**Выполнение второго пятилетнего плана, по мысли партийного руководства, должно было превратить Советский Союз не только в «технико-экономически независимую страну», но и в «самое передовое в техническом отношении государство в Европе». В этом отношении вторая пятилетка продолжала курс первой, основные лозунги которой «Кто – кого?» и «Догнать и перегнать!» отражали соперничество с Западом.**



Строители московского метро стали первыми его пассажирами. 1935 г.

## Результаты второй пятилетки

В ходе реализации второго пятилетнего плана в Советском Союзе было введено в действие 4,5 тысячи крупных промышленных предприятий, среди них – Уральский и Краматорский заводы тяжелого машиностроения; Криворожский, Новолипецкий и Новотульский металлургические заводы, а также «Азовсталь» и «Запорожсталь»; Уральский вагоностроительный завод. Продолжала развиваться электроэнергетика, было запущено семь новых электростанций. Деятельность Челябинского тракторного завода в годы второй пятилетки можно назвать образцовой. Огромный литейный цех завода советская пресса назвала «одним из самых мощных не только в Европе, но и в Америке»; кузнечный цех и размерами, и оборудованием превосходил другие





Строительство домны машиностроительного завода в Краматорске.

## ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ XVII СЪЕЗДОМ

*«Ликвидация капиталистических элементов и классов... частной собственности на средства производства... многоукладности экономики Советского Союза и установление социалистического способа производства как единственного способа производства... Завершение технической реконструкции всего народного хозяйства СССР на базе, созданной в период первой пятилетки и идущей по пути дальнейшего быстрого подъема промышленности, производящей средства производства».*

современные советские заводы, такие как Харьковский и Сталинградский. Продукция, которую выпускал ЧТЗ, должна была обеспечить создание советского сельского хозяйства. «Бито оппортунистическое неверие, биты предсказания оппортунистических вещателей о невозможности создать и освоить такие заводы, биты требования рабски подражать капиталистической технике и контрреволюционная теория троцкистов о невозможности построения социализма

в нашей стране», – говорилось в Обращении рабочих и специалистов ЧТЗ ко всем колхозникам и колхозницам. Тракторы «Сталинец» на колхозных полях были гораздо убедительнее пафосных фраз.

### *Не только индустриализация...*

Вторая пятилетка была отмечена и активизацией строительства для народа – жилищного и социально-культурного. На новый уровень вышло образование в стране: речь

теперь шла не о ликвидации неграмотности, а о создании новой интеллигенции. Почти половина студентов, начавших обучение в начале второй пятилетки, пришли в вузы из рабфаков. Менялся облик городов и в особенности столицы. В 1935 году в Москве начало действовать метро: первая линия включала 13 станций – от «Сокольников» до «Парка культуры». Театры и кинотеатры, клубы и библиотеки, дома отдыха и санатории открывались по всей стране.



Инициатор стахановского движения многостаночниц в текстильной промышленности Дуся Виноградова. Вичугская прядильно-ткацкая фабрика им. В. П. Ногина в Ивановской области. 1935 год.



Советская молодежь прибыла на строительство судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре. 1937 г.



# Парк «Патриот» и Танковый музей в Кубинке

*Российские вооруженные силы создали военно-патриотический парк культуры и отдыха под Москвой, где испытания танков шли еще до войны.*

**И**стория подмосковной Кубинки неразрывна связана с историей советской и российской армии. На расположенном поблизости полигоне с конца 1930-х годов проходили танковые испытания, рядом с городом также расположены авиабаза и авиаремонтный завод. Хранившиеся на полигоне образцы бронетанковой техники стали музеем под открытым небом задолго до того, как музей был открыт для широкой публики. Так что, когда уже в наше время встал вопрос о создании военно-патриотического парка под Москвой, выбор места был фактически предопределен.

## Парк «Патриот»

Под парк выделена огромная территория в Одинцовском районе Подмосковья – более пяти тысяч гектаров. Транспортная

Российский современный пушечно-ракетный комплекс 2К22 «Тунауска» (SA-19 Grison) в парке «Патриот».

доступность обеспечена за счет специально построенной железнодорожной ветки длиной 10 км, отходящей от станции «Кубинка» Белорусской железной дороги. Торжественная закладка военно-патриотического парка произошла летом 2014 года, а уже через год там был открыт Конгрессно-выставочный центр Вооруженных сил Российской Федерации. Первым мероприятием, проведенным в новом центре, стал международный военно-технический форум «Армия-2015». Парк – это место не только для демонстрации новейшей военной техники и вооружений, проведения различных



## «Штурм Берлина» под Москвой

Весной нынешнего года в парке «Патриот» была проведена историческая реконструкция «Штурм Берлина». Мероприятие это отличалось масштабом: 125 клубов-участников из России и из-за границы, советская и трофейная немецкая техника, включая танки и артиллерийские установки, специально выстроенный макет Рейхстага, над которым, в соответствии с историей, после ожесточенных боев был поднят советский флаг.

мероприятий Министерства обороны, но и активного отдыха москвичей и гостей столицы, в первую очередь – молодежи. Спортивные соревнования, реконструкторские бои, знакомство с военной историей своего Отечества – все это составляет патриотическую часть деятельности парка.

## Все рода войск

Что касается собственно военной части, то планируется, что все без исключения рода и виды вооруженных сил получают в «Патриоте» свои особые кластеры. В парке будут представлены Сухопутные войска, Военно-воздушные силы, Военно-морской флот, Воздушно-космическая оборона, Ракетные войска стратегического назначения и Воздушно-десантные войска. Экспозиции по военной истории будут представлены в трех музеях – бронетанковой техники, авиации и артиллерии.



Плавающий гусеничный транспортер ПТС-4 на Международном военно-техническом форуме «Армия-2015». Парк «Патриот».





Российская боевая машина 9А35 зенитного комплекса 9К35 «Стрела-10» (SA-13 Gopher) в парке «Патриот».

## Танковый музей в Кубинке

Бронетанковый музей существует в Кубинке, как уже говорилось, давно, с 1938 года. Правда, в те времена Музей боевых машин оставался фактически ведомственным, рассчитанным только на военных. Для широкой публики музей, получивший название Центральный музей бронетанкового вооружения и техники, был открыт только в 1972 году, в День танкиста. В настоящее время музей занимает территорию в 12 гектаров, его экспозиции, включающие 350 единиц бронетехники, расположены как в павильонах, так и на открытых площадках. С самого начала музей был рассчитан на то, чтобы знакомить посетителей не только с отечественной, но и с зарубежной бронетехникой: на полигоне хранились образцы немецких танков. Сейчас в Кубинке представлено бронетанковое вооружение 14 стран! Более того, музей активно сотрудничает с западными танковыми музеями, такими как Бовингтонский музей танков, созданный на юго-западе Англии в 1947 году на месте

учебного центра Королевского танкового полка; Немецкий танковый музей, основанный в 1983 году на базе танковой школы бундесвера в Мунстере; Музей бронетехники во французском Сомюре, открытый для публики в 1977 году. Это сотрудничество предполагает, в том числе, и обмен экспонатами. А музею в Кубинке есть чем заинтересовать своих западных коллег: в его экспозицию входят не только серийные, но и уникальные машины. Например, здесь можно увидеть один из трех сверхтяжелых (боевая масса 188,9 т) танков «Маус», спроектированных в Германии во время Второй мировой войны, и единственный образец необычного советского танка «Объект 279» конца 1950-х годов.

## Поисковая и реставрационная работа

Как и в любом другом музее, в Кубинке ведется серьезная научная работа. Без доскональных исторических исследований невозможно восстановление образцов старой техники, а ведь

## ШЕСТЬ ПАВИЛЬОНОВ МУЗЕЯ

**№ 1. Советские тяжелые танки и САУ.**

**№ 2. Советские средние танки и САУ.**

**№ 3. Советские легкие танки, гусеничные БТР, плавающие танки, бронетанковая техника и вооружения воздушно-десантных войск.**

**№ 4. Советские бронев автомобили, бронетранспортеры, боевые машины пехоты.**

**№ 5. Бронетехника США, Великобритании и Канады.**

**№ 6. Бронетехника Германии, Италии, Японии, а также Франции, Чехословакии, Венгрии, Польши, Швеции, Китая.**

новые экспонаты, попадающие в экспозицию в результате поисковой работы, часто достаются ученым почти полностью разрушенными, и в процессе реставрации необходимо учитывать происхождение каждой боевой машины и ее боевой путь. Благодаря профессионализму сотрудников музея некоторые образцы старой бронетехники удается восстановить до ходового состояния. Получившие вторую жизнь танки и самоходные артиллерийские установки принимают участие в различных военно-исторических шоу, в реконструкторских боях, которые устраиваются по случаю знаменательных исторических дат.



Легкий колесно-гусеничный танк БТ-5 (1933 г.) в Центральном музее бронетанкового вооружения и техники, Кубинка.



Японский легкий танк «Kei type 3» в Центральном музее бронетанкового вооружения и техники, Кубинка.



# В номере 77



## В номере:

- Город Брашов
- Румынский автопром XX века

**«Универсал 445U»**

**Спрашивайте в киосках уже через две недели!**