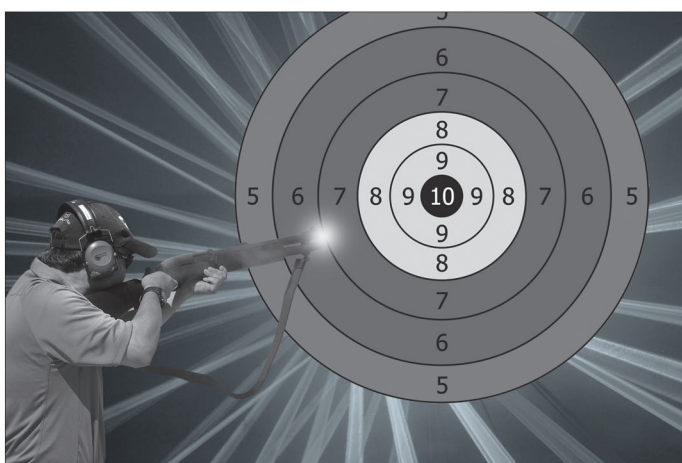


Допущено Министерством образования и науки  
Российской Федерации  
к использованию в учебно-воспитательном процессе  
различных образовательных учреждений



11  
2014

**ЛЕВША**

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**К ЖУРНАЛУ «ЮНЫЙ ТЕХНИК»**

**ОСНОВАНО В ЯНВАРЕ 1972 ГОДА**

**СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:**

Музей на столе

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ БРОНЕАВТОМОБИЛИ ... 1**

Вместе с друзьями

**ВНИМАНИЕ... ВЫСТРЕЛ! ..... 6**

Хотите стать изобретателем?

**ИТОГИ КОНКУРСА ..... 8**

Полигон

**ГИРОМОБИЛЬ НА ДВУХ КОЛЕСАХ ..... 10**

Электроника

**ОГОРОД НА ПОДОКОННИКЕ ..... 12**

Игротека

**ТРИК-СИММЕТРИК ..... 15**

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ

# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ



## БРОНЕАВТОМОБИЛИ

**В** конце 30-х годов прошлого века Горьковский автомобильный завод был основным поставщиком шасси для легких пулеметных автомобилей ФАИ, ФАИ-М, БА-20. Недостатком этих машин была их низкая проходимость, а бронекорпуса не отличались высокими защитными свойствами.

Начало Великой Отечественной войны застало сотрудников Горьковского автозавода за освоением производства легкового армейского автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-64. Учитывая накопленный опыт, горьковчане решили изготовить для армии легкий пулеметный броневедомитель на базе ГАЗ-64, и в июле 1941 года начались конструкторские работы.

В январе 1942 года броневедомитель, получивший марку БА-64, опробовали на ходу, к маю 1942 года первые три БА-64 вышли на государственные испытания, а уже летом серийные броневики приняли участие в боях на Брянском, Воронежском фронтах и позднее — под Сталинградом.

БА-64 был первым броневедомителем со всеми ведущими колесами, благодаря чему он успешно преодолевал на твердом грунте подъемы свыше 30°, броды глубиной до 0,9 м и скользкие кособогоры с уклоном до 18°. Машина не только хорошо ходила по пашне и песку, но и уверенно трогалась на таких грунтах после остановки. Живучесть броневика увеличивали пулестойкие шины ГК