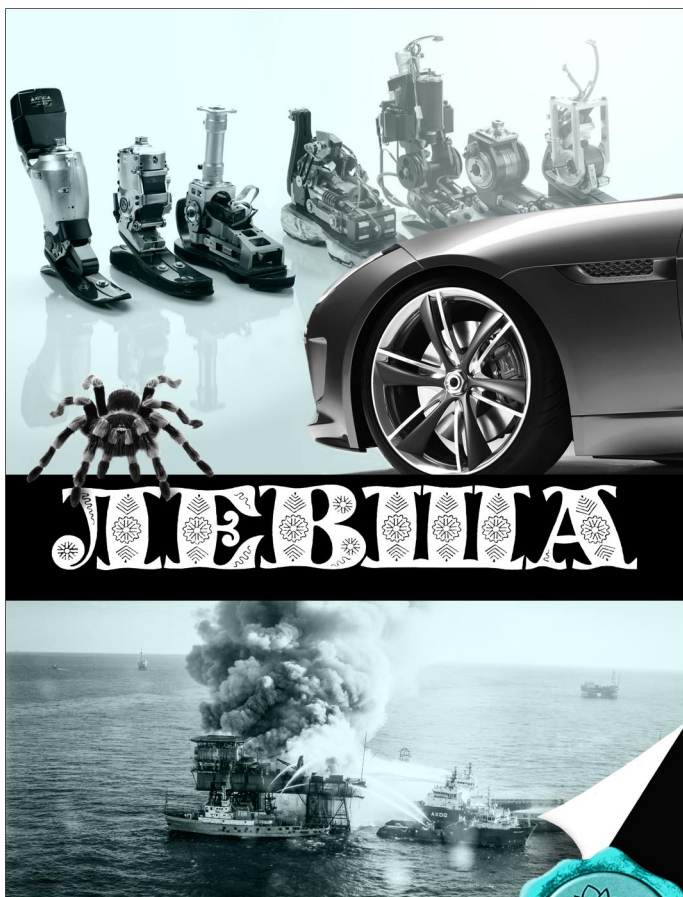


Допущено Министерством образования и науки  
Российской Федерации

к использованию в учебно-воспитательном процессе  
различных образовательных учреждений



4  
2016

**ЛЕВША**

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

**К ЖУРНАЛУ «ЮНЫЙ ТЕХНИК»**

**ОСНОВАНО В ЯНВАРЕ 1972 ГОДА**

**СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:**

Музей на столе

«КРАСНАЯ ЗВЕЗДА» ..... 1

Полигон

ВЕЗДЕХОД ДЛЯ МАРСА ..... 5

Хотите стать изобретателем?

ИТОГИ КОНКУРСА ..... 8

Вместе с друзьями

ТРИ, ДВА, ОДИН... ПУСК! ..... 10

Электроника

ТОКАРНЫЙ СТАНОК С ЧПУ ..... 12

Игротека

МУЛЬТИКУБИК ..... 14



## «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА»

Работы по созданию бронедрезин начались в СССР в начале 1930-х годов. В течение нескольких лет появились дрезины Д-37, ДТ-45, БД-39, выполненные на базе стандартного мотовоза М 3/2 (серийно выпускавшегося калужским заводом) и имевшие башни от танков Т-26).

Однако малая мощность двигателя (40 л. с.) и слабое бронирование (9...15 мм) не позволяли бронедрезинам эффективно решать стоящие перед ними боевые задачи. Поэтому широкого распространения они не получили и массово не производились — к 22 июня 1941 года на вооружении Красной армии их было всего 9 штук.

Коломенский паровозостроительный завод им. В. Куйбышева (вернее то, что осталось в Коломне после эвакуации завода в октябре 1941 года) начал в декабре 1941 года ремонт танков КВ и дизельных двигателей В-2К. Это послужило материальной базой для начала проектирования «нового тепловоза-автомоторисы с мощным броневым покрытием и вооружением».

Работы велись под руководством инженера Л. С. Лебедянского, известного конструктора паровозов (еще перед войной по заданию автобронетанкового управления Красной армии он работал над проектом бронетепловоза). Работы по новому проекту шли очень быстро, и в феврале 1942 года броневомоториса «Красная звезда» была готова.

Кузов дрезины состоял из двух продольных двутавровых балок и каркаса из уголка, к которому крепились броневые плиты. Устанавливался кузов на двух двухосных тележках оди-

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ