

Герои войны. Техника.



КАК ПОБЕДИТЬ "ТИГРА"

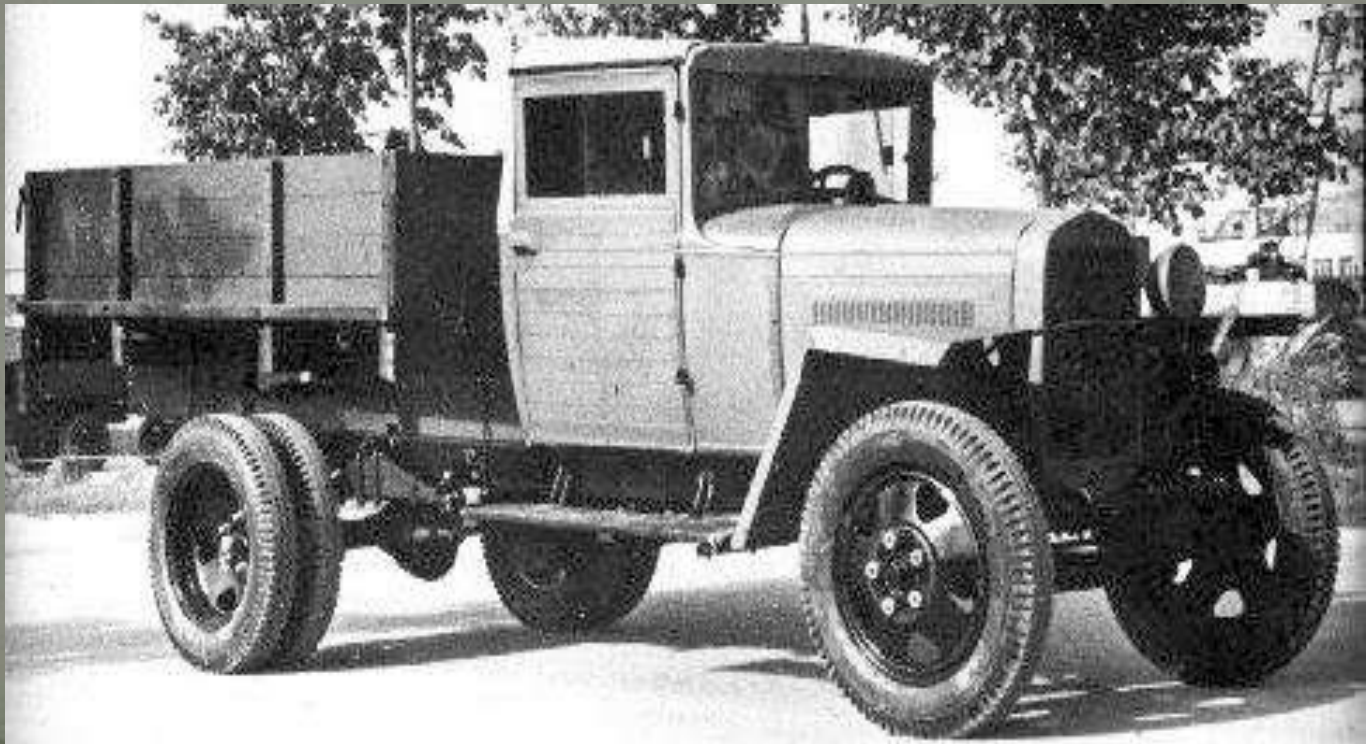
- Это показала во время войны молоденькая девушка - санинструктор Надя. Фамилию, к сожалению, мы не знаем. В разбитом грузовичке под народным названием "полупанк" она везла в тыл раненых бойцов и семилетнего парнишку, потерявшего родителей. И вдруг на дороге появился грозный немецкий танк "Тигр". Фашисты, увидев, как девушка ведет машину, решили пошутить, поиграть с ней в кошки-мышки. Стреляли по колесам, но что это для "полупанки". Ведь колеса у нее были из сплошной резины. Они то нагоняли "полупанку", то отставали от нее - пугали. Ждали, наверное, когда автомобильчик заглохнет, чтобы потом, к примеру, воткнуть в кузов, где лежат русские раненые солдаты, ствол орудия танка. Вот была бы потеха. Но на очередном повороте "полупанка" так газанула, что почти скрылась из виду. Газанул и водитель танка, но не справился с управлением. Бронемонстр улетел в глубокий овраг. Оттуда он уже не вылез, а Надя благополучно доставила раненых в госпиталь.

АВТОМОБИЛИ

- Отдавая дань памяти Великой отечественной войне, нельзя не вспомнить автомобили, внесшие свой вклад в Победу. Их, автомобилей той эпохи, осталось не так уж и много; немалая их часть заслуженно заняла свои места на пьедесталах памятников по всему бывшему СССР, а некоторые отреставрированы энтузиастами, и на ходу до сих пор.

ГАЗ-ММ, «полуторка»

- это легендарная «полуторка». Маленький, неказистый, по своему красивый грузовичок, составлявший половину автомобильного парка РККА в годы войны. Не каждому автомобилю достается такая богатая и интересная судьба, как этому.



Из истории возникновения ГАЗ-ММ



- Правительство СССР заключило с Генри Фордом Первым соглашение о передаче производственных технологий и оборудования для производства грузового и легкового автотранспорта, и об обучении советских специалистов на заводах корпорации Ford .
- В 1929 году началось строительство огромного автомобильного завода в Нижнем Новгороде
- Первые «полуторки» носили аббревиатуру НАЗ-АА, а аббревиатура ГАЗ появилась чуть позже.

- именно «полуторка» чаще всего ходила по «дороге жизни» в первую зиму блокады Ленинграда. Перегруженная сверх нормы, взбравшаяся на возвышенности исключительно задним ходом (в том числе и по причине отсутствия бензонасоса, топливо шло самоходом) – имена эта машина доставляла в город продовольствие и эвакуировала больных и ослабевших ленинградцев, в основном – стариков и детей.



- несмотря на то, что большая часть «полуторок», ходивших по «Дороге жизни» состоял из довоенных автомобилей, нередко водители сами умышленно делали из них «лайт-версии».
- Например, отключали одну фару, из соображений светомаскировки. А вторую фару ставили «заглушку», обыкновенную жестянку с узкой горизонтальной прорезью посередине. Это делалось из соображений светомаскировки в ночное время.
- Так же снимались двери, одна или обе; это делалось на тот случай, если автомобиль начнет проваливаться под лед, чтобы ничего не мешало быстро выскочить из кабины. А теплопотеря от такого тюнинга частично компенсировалась большим количеством одежды на теле водителя (которая почти всегда отдавалась тем, кого эвакуировали в кузове), частично - ведром с тлеющими углями на полу.



- А еще зимой 1941-42 года в блокадном городе появилась легенда, что однажды водитель заглохшей на льду Ладожского озера полуторки отогревал ее двигатель разорванным ватником, смоченном в бензине, и намотанным на руки, а после уходил от обстрела, не успев скинуть горящие тряпки с рук. Так и приехал в город, с обожженными до костей руками. И каждый, получавший блокадную пайку в 125 грамм хлеба верил, что в этом кусочке жизни есть толика муки, привезенной безымянным героем по дороге жизни на перегруженной сверх всех норм «полуторке».





ГАЗ-АА
ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ
"БЕШКАП"
ПРОИЗВЕДЕНА
ПОДЪЕЗДНОМ АВТОМАТОМ
1 ТОНН НА 1938 Г.Г.
ВНЕШ. НАЗНАЧЕНИЕ: ДОЗ. ВОД.

ГАЗ-АА
ПОДЪЕЗДНОМ

ЗИС-5, «трехтонка», в народе прозван «Захаром»

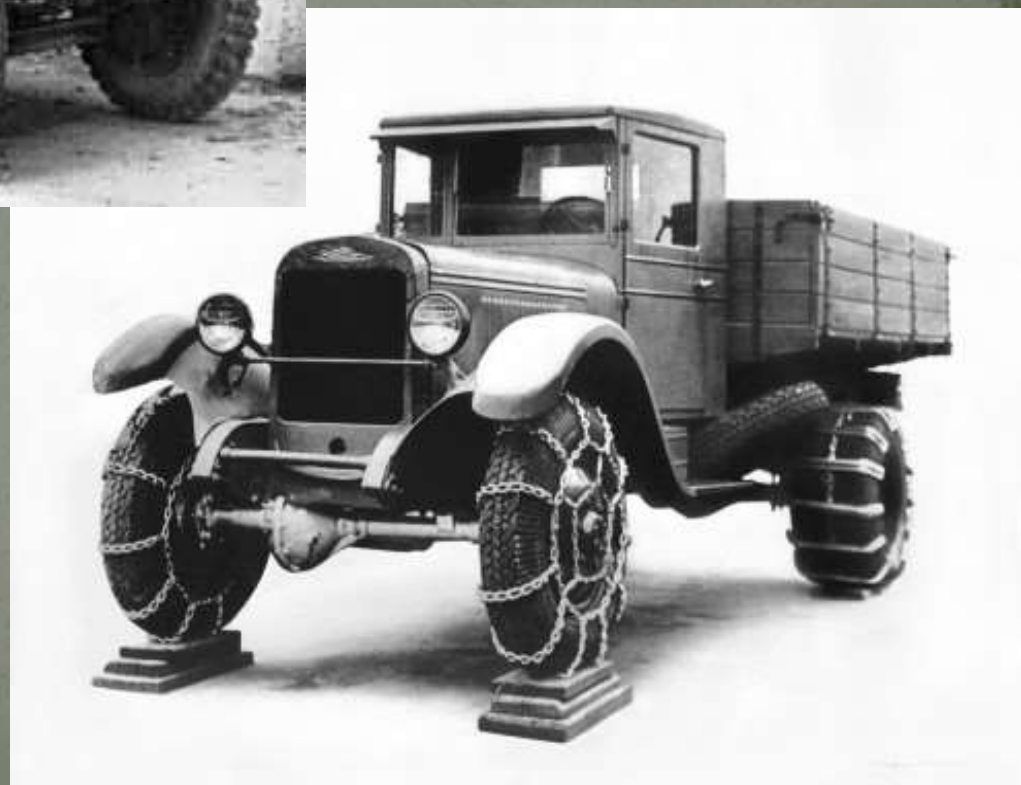


ИДУ НА ТАРАН

- Звали героя-водителя Николай Подольный. Звание - ефрейтор. Летом 1942 года около деревни Закотное на Дону его 716-я авторота 285-й стрелковой дивизии попала в окружение. Солдаты с машинами укрылись в лесу. Ефрейтор получил приказ - отвлечь на себя внимание водителей немецких машин, патрулирующих дорогу, по которой командир решил прорываться к своим. Николай выехал из леса и заметил два открытых легковых автомобиля с фашистами. Молниеносное решение - и грузовик несется вперед. Через несколько секунд трехтонка подмяла под себя обе легковушки - таран. Воспользовавшись замешательством противника, авторота вырвалась из окружения без потерь. Не погиб и ефрейтор Николай Подольный. Его искалечило и выбросило из кабины. Друзья доставили в тыл. Он пролежал в госпитале 18 месяцев и продолжил службу. А после войны еще долго работал шофером.
- На таран Подольный пошел на автомобиле ЗиС-5, прозванном "Захаром".
- Что же это за машина такая?

- На большинстве памятников автомобилям ВОВ установлен именно этот автомобиль, и его очень часто путают с «полуторкой» ГАЗ-ММ. Внешне они довольно-таки похожи, хоть ЗИС и несколько больше. И история у этого автомобиля тоже весьма примечательная.
- Корни у него тоже американские, а если точнее, дедушкой автомобиля стал американский грузовик Autocar-5S, в свою очередь скомпонованный из агрегатов множества американских производителей. Первые подобные автомобили носили название АМО-2;
- Когда на заводе АМО в Москве (в настоящее время - ОАО ЗИЛ) был запущен конвейер, аббревиатура автомобиля стала АМО-3.

- Собственно же «трехтонкой» (другое популярное название в войсках – «захар») был назван ЗИС-5В; (буква «В» в аббревиатуре также означает «Военный»). От довоенного аналога автомобиль отличался предельно облегченной (более чем на 120 кг) по сравнению с довоенной версией кабиной, деревянной, и с дерматиновой крышей, а также гнутыми из листового проката угловатыми крыльями, отсутствием тормозов на передних колесах, и наличием лишь одной фары (левой); в общем, автомобиль подвергся военной модернизации «а-ля ГАЗ-ММ-В».



- «трехтонка» выпускалась сразу на нескольких предприятиях; кроме Москвы, этот грузовик выпускался также в Ульяновске и Миассе; предприятия назывались УльЗИС и УралЗИС соответственно. На последних двух за годы войны выпустили чуть больше и чуть меньше десяти тысяч машин соответственно, а московский завод за годы войны дал фронту почти 70 тысяч «трехтонок».

ЯГ-10 или «Ярославский Грузовик»

- был первым советским серийным трехосником. От ЗИСов ЯГи отличаются менее плавными формами.





- Выпущено их было немного, всех модификаций - несколько тысяч штук, и значительная их часть была мобилизована для фронта. Основная масса была потеряна под Москвой. До наших дней не сохранился ни один довоенный или хотя бы военный ЯГ.



- легендарная «Катюша» поначалу монтировалась на трехосной версии ЗИСа, ЗИС-6, поскольку для «полуторки» установка оказалась излишне тяжелой и крупногабаритной. Да и для ЗИСов подходила слабо; для залпа установку надо было повернуть на 90 градусов относительно продольной оси грузовика, из-за чего автомобиль сильно раскачивало, и терялась точность залпа.

«Студебеккер»



Грузовик «Studebaker US6»

- С началом поставок по ленд-лизу «студебеккеров», «катюша» стала ставится преимущественно на них. И несмотря на кажущуюся непатриотичность, это привело к ощутимо возросшей точности залпа.



- Этот автомобиль знаком даже людям, чьи интересы не распространяются на автомобильную технику и на Великую Отечественную войну. Тепло вспоминаемый всеми фронтовиками, удобный, комфортный, и проходимый не хуже отечественных грузовиков, ленд-лизоский трехосник, поровну деливший тяготы войны с ГАЗ-ММ и ЗИС-5, он навечно остался в памяти советского народа.
- Впервые экзотическая машинка из другого, по ту сторону океана, мира, появилась на наших дорогах уже осенью 1941; пока в минимальных количествах, но уже летом 1942 автомобиль стал узнаваемым на всех фронтах.

«Студебеккер»



"Студебеккер" для советского чуда

- именно благодаря мощным и надежным американским грузовикам, наши батареи реактивных установок получили желанную мобильность и точность попадания.



- «Катюша» стала первой созданной в нашей стране мобильной многозарядной реактивной системой залпового огня (РСЗО). А в начале июля 1941 года была сформирована первая Отдельная экспериментальная батарея полевой реактивной артиллерии Красной Армии во главе с капитаном Иваном Флеровым, вооруженная семью этими боевыми установками.



Боевые пусковые установки БМ-13

- В конце июня 1941 года на заводе имени Коминтерна в Воронеже были собраны первые две боевые пусковые установки БМ-13, любовно прозванные советскими солдатами «Катюшами». Известно несколько версий происхождения этого названия. Наиболее вероятная из них связана с заводской маркой «К» завода изготовителя первых боевых машин БМ-13 и с популярной в то время одноименной песней.



Спасибо за внимание!

