



1941 - 1945

Виртуальный музей
военной техники
Великой отечественной
ВОЙНЫ



Выполнили
учащиеся 10 класса
МБОУ СОШ №9:
Будко Ольга,
Грицай Виталина,
Хозинова София



Рубрики

1. Авиация



2.

Музей
Артиллерия



3. Танки



3. Морской



4. Кинозал

5.

Библиотека
Заклучени





Авиаци



1. Тяжёлый истребитель

Пе-3

2. Истребитель

И-153

3. Легкий штурмовик - самолет

У-2



Рубрики





Тяжёлый истребитель

По 3



1. [Технические характеристики](#)
2. [Создание самолета](#)
3. [Историческая справка](#)
 - [Рогов Алексей Георгиевич – Герой Советского Союза](#)



Тяжёлый истребитель

Технические характеристики



- Максимальная скорость: 535 км/ч
- Масса: 5730 кг
- Длина: 12,67 м
- Дальность полета: 2150 км
- Первый полет: август 1941 г.
- Тип двигателя: М-105Р
- Мощность двигателя : 100 л.с.

Пе-3 - тяжелый двухмоторный истребитель, цельнометаллический **моноплан**, созданный под руководством [В. М. Петлякова](#). Пе-3 использовались для патрулирования над охраняемыми объектами. Первое успешное боевое крещение получили экипажи Пе-3 95 полка при сопровождении транспортных самолётов, перевозивших английскую делегацию из Вологды в Москву. Несколько машин пережили войну и эксплуатировались до 1946 года, а последние Пе-3 дожили до начала 50-х годов.

Назад (Пе-3)



Тяжёлый истребитель

Пе-3 Создание самолета



Владимир Михайлович
Петляков

С началом войны надобности в двухмоторных высотных истребителях поначалу не возникало. Однако периодически возникала необходимость сопровождения или истребительного прикрытия на большом удалении от аэродрома базирования, и для этих задач привлекали бомбардировщики Пе-2.

Уже 2 августа 1941 года **Петлякову** была поставлена задача — в четырёхдневный срок на базе серийного Пе-2 разработать истребитель.

С самолёта сняли бомбодержатели, а в бомбоотсеке установили дополнительный топливный бак на 250 л, бомбы вешались только на наружную подвеску и в дополнительные отсеки гондол шасси. Убрали место стрелка, зашили верхний люк и установили ещё два бака на 225 литров. Нижний люк кабины стрелка оставили. Вооружение усилили вторым пулемётом БК и неподвижным ШКАС в хвостовом коке. Демонтировали тормозные решётки, автомат пикирования, радиополукомпас РПК-2, самолёт стал двухместным.

[Назад \(Пе-3\)](#)

[Далее](#)



Тяжёлый истребитель

Пе-3 Историческая справка

На испытания самолет Второй мировой войны Пе-3 поступил 7 августа 1941 года. В целом, за исключением максимальной скорости и некоторых маневренных характеристик, тяжелый истребитель Пе-3 удовлетворил заказчика и уже 14 августа было принято решение начать серийное производство Пе-3 на заводе № 39.

В процессе изготовления самолета Пе-3 планировалось усилить вооружение, сменить рацию, усилить броню и внести ряд других изменений. Все доработки проводились в несколько этапов на протяжении всего серийного производства самолета Пе-3.



Назад (Пе-3)

Далее

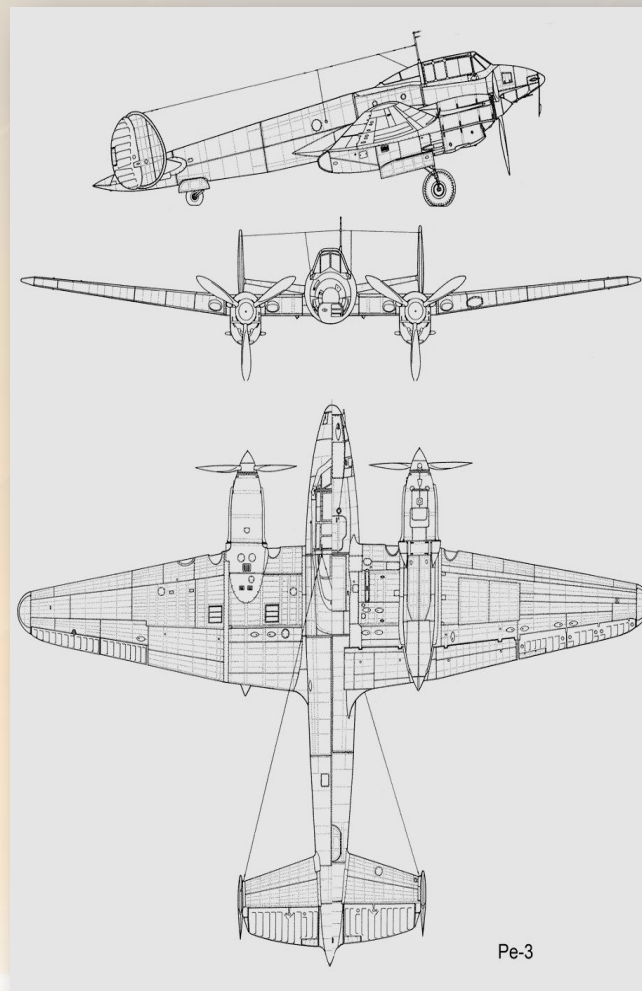


Тяжёлый истребитель

Активная **Пе-3** эксплуатация выявила **недостатки** самолёта, в первую очередь — слабое вооружение. В октябре-ноябре 1941 года самолёт экстренно дорабатывался силами заводских бригад, ПАРМ и л/с полков — в носовой части смонтировали неподвижную установку с пушкой ШВАК, второй БК переместили на правый борт, на место ШКАСа. Для обороны кормы установили у штурмана шкворневую установку ФТ с пулемётом УБТ.

В хвостовой части фюзеляжа установили гранатомёт ДАГ-10 с десятью гранатами АГ-2. На часть машин установили ракетное вооружение — реактивные снаряды РС-32 или РС-132.

В **Назад (Пе-3)** построили 196 Пе-3.



Далее



Тяжёлый истребитель

Пе-3



В период битвы под Москвой *полк*, вооруженный преимущественно Пе-3, использовался для нанесения бомбовых ударов и разведки. Он выполнил 365 самолето - вылетов и сбросил на врага 218 тонн бомб.

15 декабря 1941 г. полк был преобразован из скоростного бомбардировочного в авиационный полк разведчиков Главного Командования Красной Армии.

Экипажи проходили переучивание, не выходя из боев. Теперь они стали глазами **Ставки Верховного Главнокомандования** и вели стратегическую разведку на широком фронте от предгорьев Кавказа до Капинина.

Назад (Пе-3)

Далее



Тяжёлый истребитель Пе-3

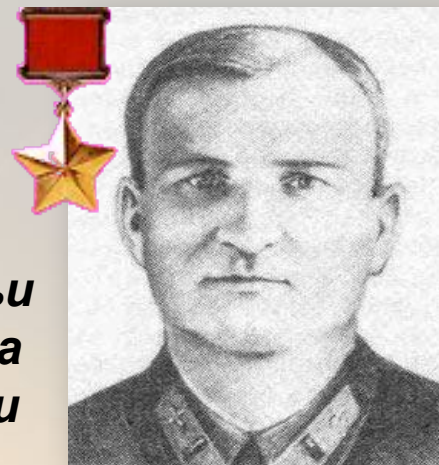


Самолеты полка регулярно появлялись над крупнейшими немецкими **аэродромами Сеща, Олсуфьево, Брянск и Орел**, отслеживали движение железнодорожных эшелонов в глубине оккупированной территории. В период подготовки операции на окружение 6-й немецкой армии в **районе Сталинграда** полк участвовал в фотографировании оборонительных позиций немецких, румынских и итальянских войск, в результате чего была разработана единая фотокарта всего района, предназначенная для высшего военного руководства.

Назад (Пе-3)



Рогов Алексей



Герой Советского Союза, командир эскадрильи 40-го бомбардировочного авиационного полка 4-й бомбардировочной авиационной дивизии Западного фронта, капитан.

Родился **22 января 1913** года в городе Туле в семье рабочего.

Окончил 7 классов. Затем учился в электромеханическом техникуме. **Рогов** работал на заводе. В **1932 году** по путёвке райкома комсомола поступил в Борисоглебское военное авиационное училище. В **1935 году** окончил Борисоглебское авиационное училище и направлен в лётную часть в Белоруссии. Через несколько лет стал командиром экипажа, затем заместителем командира эскадрильи. На фронтах Великой Отечественной войны с **июня 1941** года. Командир эскадрильи 40-го бомбардировочного авиационного полка капитан А. Г. Рогов **совершил 60 боевых вылетов** для нанесения ударов по железнодорожным узлам, скоплениям войск и переправам противника. **8 октября 1941 года** при полёте к железнодорожному мосту через р. Угру, близ города Юхнов, самолёт, пилотируемый командиром второй эскадрильи полка капитаном Роговым Алексеем Георгиевичем был подбит зенитной артиллерией. Экипаж направил горящий самолёт на мост и таранил его.

Взрывом самолёта (около трёх тонн горючего и полутора тонн авиабомб) мост

Назад (Pe-3)



Истребитель И-153



1. Технические характеристики
2. Создание самолета
3. Историческая справка
 - Бондаренко Михаил Захарович – Дважды Герой Советского Союза
 - Речкалов Григорий Андреевич – Герой советского Союза



Истребитель И-153

Технические характеристики



- Максимальная скорость: 426 км/ч
- Масса: 1348 кг
- Длина: 6.18 м
- Дальность полета: 740 км
- Первый полет: августе 1938 г.
- Тип двигателя: М-11
- Мощность двигателя : 1000 л.с.

И-153 «Чайка» — советский поршневым истребитель, биплан. Этот самолет принимал участие в Великой Отечественной войне до **1943** года и внес свой вклад в общую победу. [Н. Н. Поликарпов](#) еще в 1937 году разработал проект нового истребителя - биплана И-153. Создан в ОКБ Поликарпова в 1938 году. Считался наиболее совершенным серийным истребителем такой схемы.



Истребитель И-153

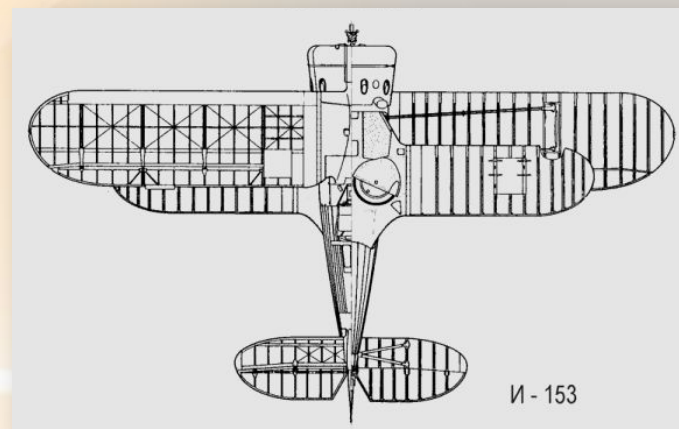
Создание самолета



Поликарпов
Николай Николаевич

Появление И-153 было вызвано решением советского правительства возобновить в 1937 году выпуск истребителей И-15, прекращенный за два года до этого. Главный конструктор самолета — Николай Николаевич Поликарпов отреагировал оперативно, и спустя короткое время в его конструкторском бюро подготовили новую модификацию "пятнадцатого", получившую обозначение И-15 бис. Но спустя некоторое время более глубокая модификация с убираемым шасси стала называться И-153.

На самолете был установлен двигатель М-62 (американский "Райт", 9-цилиндровая звезда, воздушного охлаждения), он имел мощность 800 л. с. Компоновка - обычная для самолетов-бипланов Н. Н. Поликарпова. Особенностью были убирающиеся в полете стойки шасси. Это был единственный в мире биплан с такой



И - 153

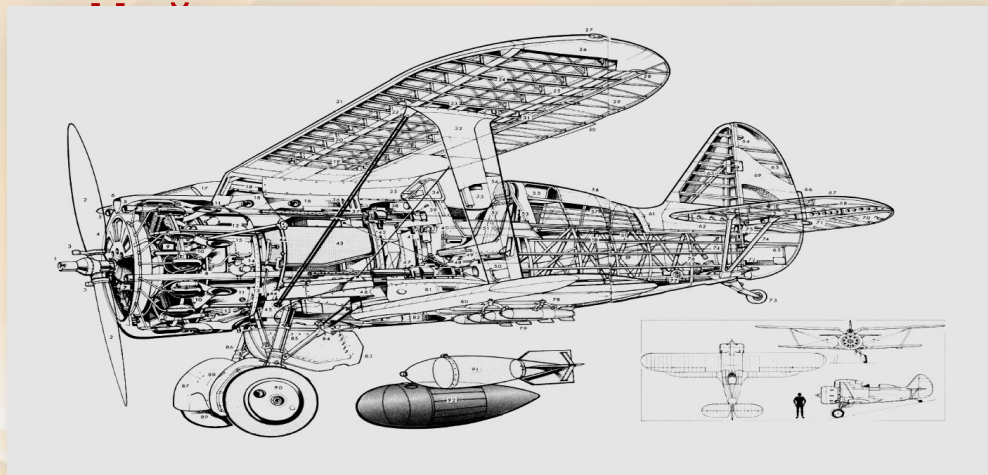
Назад (И-153)

Далее



Истребитель И-153

Добиться увеличения скорости можно было только за счет снижения аэродинамического сопротивления самолета. Поэтому по образцу И-15 новый самолет оснастили верхним крылом типа «чайка». Из-за этого и сама машина получила неофициальное, ставшее впоследствии знаменитым название



Размеры самолета соответствовали размерам И-15бис. На новой машине были изменены различные узлы и детали, пересчитана прочность и

благодаря этому усилена конструкция.

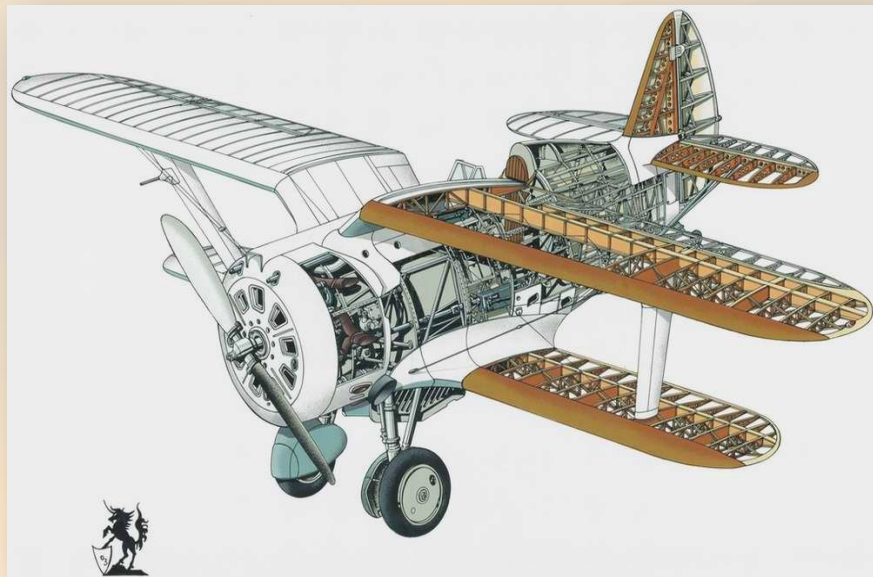
Простой и легкий в управлении И-153 имел достаточно мощное бортовое вооружение: четыре скорострельных синхронных пулемета ШКАС. «Чайки» более поздних выпусков вооружались реактивными снарядами на подкрыльных установках, крупнокалиберными пулеметами БС и даже пушками

ШВАК.
Назад (И-153)

Далее



Истребитель И-153



Производство было организовано в **1939 г.** на двух заводах. Максимальная скорость первых истребителей И-153 с мотором М-25 на границе высотности достигала 424 км/ч. Вскоре после начала серийного выпуска двигатель М-25 заменили на более мощный **М-62**. С новым мотором этот маленький легкий самолет приобретал

исключительно высокие пилотажные качества.

Так, полный **вираж с радиусом всего в 100 м** петлички выполняли на нем **за 11 с.** Истребитель очень быстро набирал скорость, позволял совершать полет с креном 90°, то есть на боку.

Самолеты И-153 принимали активное участие в боевых действиях в Монголии (1939 г), Финляндии (1939-1940 гг.) и Китае (1940 г.).

[Назад \(И-153\)](#)

[Далее](#)



И-153 в советско-японском конфликте

Историческая справка

Первый воздушный бой И-153 произошел 25 июля 1939 года на реке **Халхин-Гол** в Монголии. Девятка «Чаяк» вылетела на задание с выпущенными шасси. Над линией фронта они встретились с 18 японскими истребителями, которые приняли И-153 за И-15 и пошли на сближение. «Чайки», имитируя отступление перед численно превосходящим противником, повернули

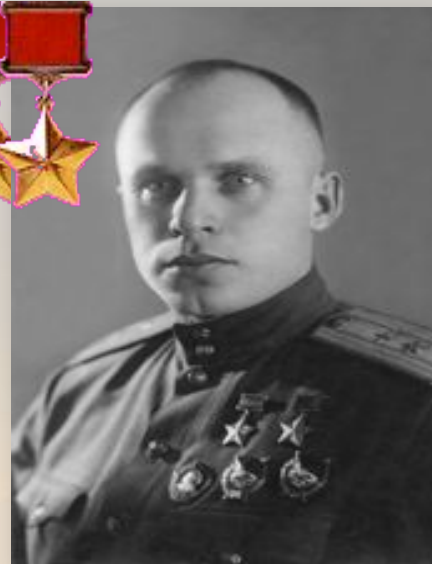
назад.

В надежде на легкий успех японцы бросились в погоню. Подпустив их на сравнительно близкую дистанцию, группа по команде ее командира выполнила резкий разворот «все вдруг» на 180°. Убрав шасси и атакуя на встречных курсах, И-153 врезались в боевой строй противника. В течение нескольких минут наши летчики сбили четыре И-97, не потеряв ни одного своего. Ошеломленные японцы поспешили покинуть район боя.





Бондаренко Михаил Захарович



Михаил Бондаренко

Родился **7 (20) октября 1913** года в селе Богдановка, Полтавской губернии Российской империи. В 1927 году окончил 7 классов сельской школы. С **августа 1936** года в Советской армии. В **1937** году окончил Харьковскую военную авиационную школу лётчиков, а в **1939** — Качинскую военную авиационную школу лётчиков.

Участник **советско-финской войны 1939—1940 годов**, за время которой, будучи *младшим лётчиком* 148-го истребительного авиационного полка, **совершил 17 боевых вылетов** на истребителе И-153 «Чайка». После войны продолжил службу в ВВС Прибалтийского военного округа. **Дважды Герой Советского Союза**, в годы Великой Отечественной войны командир авиаэскадрильи 198-го штурмового авиационного полка; штурман 198-го штурмового авиационного полка. В ходе войны был командиром звена, эскадрильи, штурманом и инструктором по технике пилотирования штурмового авиаполка. Совершил свыше **230 боевых вылетов**. Награждён 2 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, медалями. Бронзовый бюст в селе Богдановка Яготинского района Киевской области.

Назад (И-153)



Речкалов Григорий Андреевич

Родился **9 февраля 1920 года** в посёлке Зайково Свердловской области. Он закончил **6 классов** в школе посёлка Большой Исток. В 14 лет начал работать электромонтёром на местном мельничном заводе. Позднее переехал в Свердловск и поступил в фабрично-заводское училище Верх-Исетского завода. В то же самое время Речкалов начал заниматься в кружке планеристов.

В **1937 году** он был по комсомольской путёвке направлен в Пермскую военную школу лётчиков и в **1939 году** в звании сержанта был зачислен в **55-й авиационный истребительный полк в Кировограде**. За время службы в полку участвовал в походе **на Бессарабию**. В начале войны летал на **истребителе И-153 «Чайка»**. Первую воздушную победу он одержал **27 июня**, сбив реактивный снарядом Ме-109. Уже за первый месяц войны Григорий Речкалов сбил 3 вражеских самолёта, был ранен сам, но привёл самолёт на аэродром. За первые две недели боёв Григорий Речкалов сбил 19 самолётов противника. **24 мая 1943 года** ему было присвоено звание **Героя Советского Союза**. Всего за время войны Речкаловым было совершено **450 боевых вылетов, 122 воздушных боя**. Данные о сбитых самолетах разнятся. По одним источникам сбито 56 самолётов и



Григорий
Речкалов

Назад (И-153)



Самолет У-2(по-2)



1. [Технические характеристики](#)
2. [Создание самолета](#)
3. Историческая справка
 - [«Дунькин полк»](#)
 - [В небе «ночные ведьмы»](#)
 - [Рябова Екатерина Васильевна- Герой Советского Союза.](#)
 - [Попова Надежда Васильевна – Герой советского Союза](#)



Самолет У-2

Технические характеристики



- Крейсерская скорость: 110 км/ч
- Максимальная скорость: 152 км/ч
- Масса: 770 кг
- Длина: 8,17 м
- Дальность полета: 630 км
- Первый полет: январь 1928 г.
- Тип двигателя: М-11
- Мощность двигателя : 100 л.с.

У-2 («Учебный – второй») или По-2 — многоцелевой биплан, созданный под руководством [Н. Н. Поликарпова](#) в 1928 году. Один из самых массовых самолётов в мире. Представляет собой **биплан** с мотором воздушного охлаждения. Получил широкое применение в сельском хозяйстве, оказании воздушной скорой помощи, аэрофотосъемке, пассажирских перевозках и др. Во время Великой Отечественной войны использовался как легкий ночной бомбардировщик с возможностью размещения снарядов до 350 кг. **В 1944 году был переименован в По-2.**

Серийное производство продолжалось до 1953 года до момента введения в эксплуатацию более совершенных моделей.

НАЗАД (У-2)



Самолет У-2

Создание самолета

Разработки учебного самолета под нужды авиаклубов активно предпринимались с **1922** года. Основной сложностью было отсутствие хорошего отечественного авиационного двигателя достаточной мощности. Поликарпов занимался проектированием учебной модели с немецким двигателем БМВ-3 с 1925 года. В середине 1926 года отечественным конструкторам удалось создать два варианта авиационных двигателей М-11 и М-12.

Технические требования к будущему самолёту: максимальная скорость не более 120 км/ч, посадочная скорость 60 км/ч и бипланная конструкция фюзеляжа.



Поликарпов
Николай
Николаевич

Поликарпов Н. Н. приступил к разработке. Основное внимание он уделял простоте пилотирования будущего самолёта. Для лучшего баланса сиденья ученика и инструктора были расположены ближе к центру. Множественные нововведения, например, передвижные сиденья, ножное и ручное управление, взаимозаменяемые элероны, должны были сделать конструкцию удобной в эксплуатации и ремонте.



Первый прототип самолета

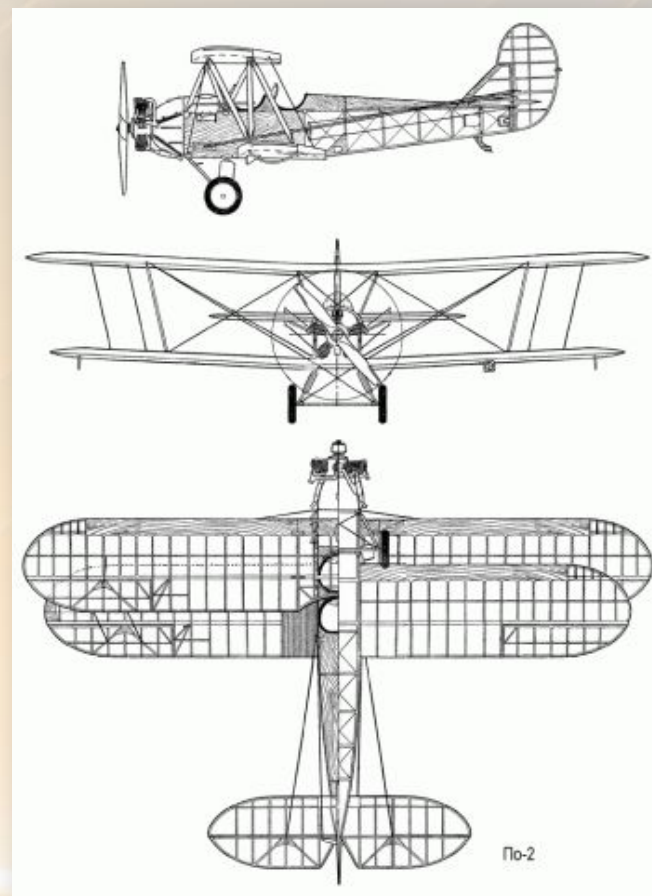
НАЗАД (У-2)

Далее



Совместными усилиями конструкторские бюро Поликарпова и Швецова устранили большую часть проблем с двигателем М-11 (перегрев и частые отказы), который и стал основным для У-2.

15 сентября 1927 года начались государственные испытания У-2. Отдельные недостатки, например, скороподъёмность, были устранены во втором варианте прототипной модели, которая была утверждена 28 февраля 1928 года. Лётчик Громов, проводивший испытание самолёта, отметил великолепные лётные качества и особо подчеркнул сложность ввода машины в стопор и очень лёгкий выход из него. Эти качества не раз отмечались и другими испытателями и лётчиками использовавшими У-2. 29 марта была запущена опытная серия У-2 из шести экземпляров, а вскоре началась массовое производство самолётов этого типа. Всего выпущено около 33 тысяч единиц уникального биплана, который применялся для различных целей как в мирной, так и в военной жизни.



[НАЗАД \(У-2\)](#)

[Далее](#)



Конструкция самолета У-2 была деревянная из сосны и фанеры, с полотняной обшивкой, узлы – из мягкой стали, стойки коробки крыльев первоначально представляли собой дюралевые каплевидные трубы, которые, правда, вскоре ради удешевления замененные стальными круглыми трубами с примотанными к ним лентой на клее деревянными обтекателями.



Моторная рама первоначально была в виде кольца, штампованного из 4-мм дюралю. С 1931 года она была заменена цельносварной из стальных труб по образцу моторамы гилдросамолёта Ш-2, строившегося в те времена на этом же заводе.



«Дунькин полк»



В октябре 1941 был сформирован **588-й авиаполк**, позднее переименованный в **46-й Гвардейский ночной бомбардировочный авиаполк**. Командиром полка была назначена **Евдокия Бершанская**, за что полк тут же окрестили **дунькинским**.

Дунькин полк вылетел на фронт из Энгельса 23 мая 1942 года. Тогда его численность составляла 115 лётчиц и механиков — большинство в возрасте от 17 до 22 лет. Полк вошёл в состав 218-й ночной бомбардировочной авиадивизии. Первый боевой вылет состоялся 12 июня 1942 года. До августа 1942 года полк сражался на реках Миус, Дон и в пригородах Ставрополя. С августа по декабрь 1942 года полк участвовал в обороне города Орджоникидзе (ныне – Владикавказ).

При формировании в полку было 20 самолётов, потом их численность возросла до 45. На окончание войны в строю было 36 боевых самолётов. За три года боёв полк ни разу не уходил на переформирование. В ходе боевых действий лётчицы авиаполка произвели 23 672 боевых вылета. Число вылетов за ночь составляло от 6 до 12, а однажды лётчицы Екатерина Рябова и Надежда Попова совершили за одну ночь 18 вылетов.

НАЗАД (У-2)



В небе «ночные

Советский художественный фильм о Великой Отечественной войне, снятый в 1981 году режиссёром

Евгенией Жигуленко.

Проборазом части, где служат героини фильма, стал 46-й гвардейский ночной бомбардировочный авиационный полк, сформированный по предложению Марины Расковой. Режиссёр фильма *Евгения Жигуленко* воевала в составе этого авиаполка, была командиром звена и за проявленное в боях мужество стала *Героиней Советского Союза.*

Сюжет


Фильм рассказывает о подвиге советских лётчиц, которые во время Великой Отечественной войны преимущественно в ночное время бомбили позиции немецко-фашистских войск и коммуникации противника. У немцев при внезапном появлении ночью советских самолётов возникал ужас, и они стали называть их «ночными ведьмами». Лётчицы в основном летали на переоборудованных под легкие бомбардировщики учебных самолётах У-2. Прозвище «ночные ведьмы», считали лётчицы, было высокой оценкой их ратного труда.



Е.
Жигуленко



[Смотреть фильм](#)

 - Песня из фильма «Когда вы песни на земле поёте» в исполнении Елены Камбуровой.

НАЗАД
(У-2)



Рябова Екатерина



Екатерина
Рябова

Родилась 14 июля 1921 года в селе Гусь-Железный Рязанской области в крестьянской семье Анны и Василия Рябовых. Окончила среднюю школу. Поступила на Механико-математический факультет МГУ. Вскоре после начала Великой Отечественной войны добровольцем вступила в ряды Красной Армии.

С мая 1942 года на фронтах Великой Отечественной войны.

К ноябрю 1944 года **штурман** эскадрильи **46-го Гвардейского ночного ближнебомбардировочного авиационного полка** (2-й Белорусский фронт) Гвардии старший лейтенант **Е. В. Рябова** совершила **816 боевых вылетов**. Во время Белорусской операции бомбила дороги и переправы на пути отступающего врага в районах Минска, Гродно, Августова, Новогрудка, Ольшан, Ломжи, Белостока, Остроленки, Цеханува и других населённых пунктов. 23 февраля 1945 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, удостоена звания **Героя Советского Союза**. Свой последний, 890-й по счёту, боевой вылет совершила на подступах к Берлину.

Работала преподавателем Московского полиграфического института. В 1963 - 1972 годах была доцентом кафедры теоретической механики Военной инженерной академии имени Ф. Э. Дзержинского. С 1972 года - на пенсии. Жила в Москве. Умерла 12 сентября 1974 года. Похоронена в Москве на Новодевичьем кладбище.

Награждена орденами: Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды; медалями. Имя Героини увековечено в мемориале Славы, воздвигнутом в городе Касимове, на родине установлена мемориальная доска.

НАЗАД (У-2)



Попова Надежда

Васильевна
Заместитель командира эскадрильи 46-го гвардейского женского полка ночных бомбардировщиков 4-й Воздушной армии 2-го Белорусского фронта, гвардии капитан.

Родилась **17 декабря 1921 года** в деревне Шебановка Орловской области, в семье рабочего. Окончила среднюю школу, Донецкий аэроклуб, в **1940 году** - Херсонскую лётную авиационную школу. Работала инструктором. С июня 1941 года в Красной Армии. В **1942** году окончила Энгельсскую военную авиационную школу усовершенствования пилотов. А. В. Попова совершила **737 боевых вылетов**, нанесла большой урон противнику в живой силе и технике. Отличилась в Белорусской операции 1944 года; участвовала в освобождении Могилёва, Минска, Гродно.

23 февраля 1945 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, удостоена звания **Героя Советского Союза**



852 боевых вылета. Уничтожила 3 переправы, эшелон, артиллерийскую батарею, 2 прожектора, сбросила 600 тысяч листовок в тылу врага.

Член президиума Всесоюзной организации ветеранов войны и труда, Совета комитета ветеранов войны.

Заслуженный работник культуры РСФСР. Почётный гражданин города Донецка. Жила в Москве. Умерла 6 июля 2013 года. Похоронена в Москве на Новодевичьем кладбище.

**Надежда
Попова**

Награждена орденами: Ленина, Красного Знамени (трижды), Отечественной войны 1-й степени (дважды), **НАЗАД (У-2)**



Артиллерия



1. Боевая машина БМ-13
2. Зенитная пушка 76-мм
3. САУ СУ-76М

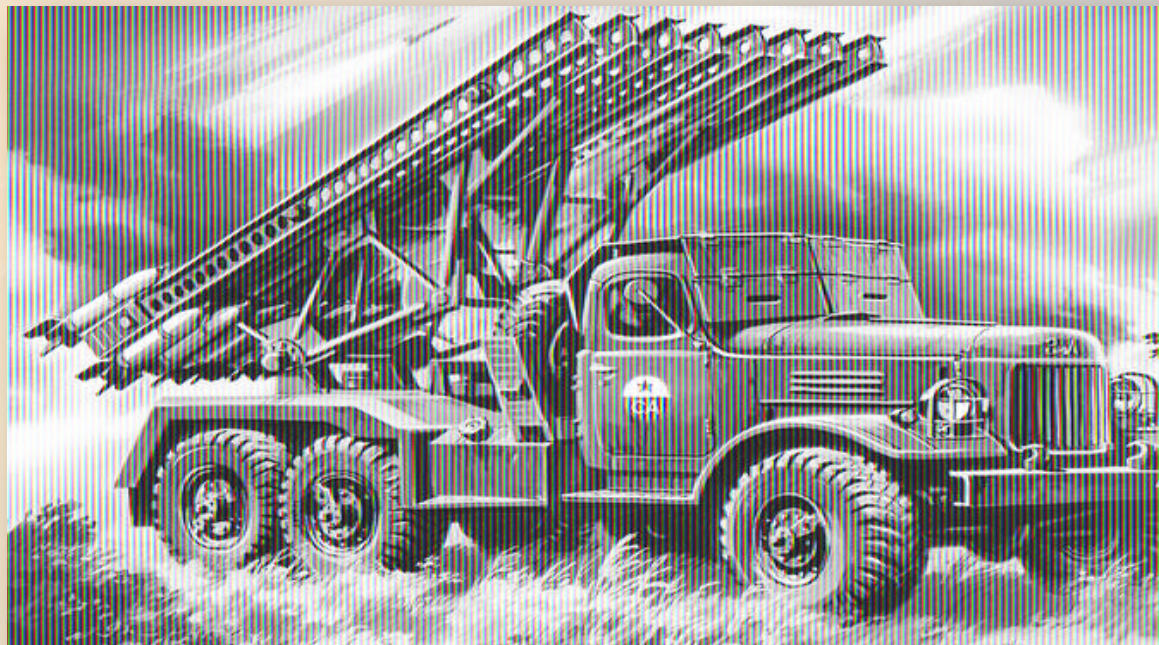


Рубрики





Боевая машина БМ-13



1. Технические характеристики

2. Создание БМ-13

3. Исторические сведения :

□ Памятник «Катюше»

□ А почему «катюша»?



Боевая машина БМ-13

Технические характеристики



Реактивный снаряд М-13

- Калибр, мм 132
- Масса снаряда, кг 42,3
- Масса БЧ, кг 21,3
- Масса взрывчатого вещества, кг 4,9
- Дальность стрельбы (максимальная), км 8,47
- Время производства залпа, сек 7-10

БМ-13 — советская боевая машина реактивной артиллерии периода Великой Отечественной войны, наиболее массовая и знаменитая советская боевая машина (БМ) этого класса. Наиболее широко известна под народным прозвищем **«Катюша»**. Оружие относительно простое, состоящее из рельсовых направляющих и устройства их наведения. Для наводки были предусмотрены поворотный и подъёмный механизмы и артиллерийский прицел. В задней части машины находились два домкрата, обеспечивающие бóльшую устойчивость при стрельбе. На одной машине могло рас

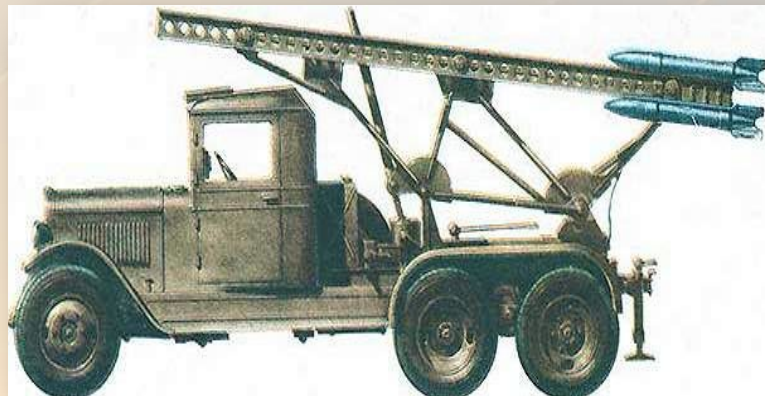
14 до 48 направляющих.



Боевая машина БМ-13

Создание

В **1929—1933** годах **Б. С. Петропавловский** при участии других сотрудников ГДЛ проводили официальные испытания реактивных снарядов различных калибров и назначения с использованием многозарядных и однозарядных авиационных и наземных пусковых станков. В **1939—1941** годах **И. И. Гвай, В. Н. Галковский**, и другие создали многозарядную пусковую установку, смонтированную на грузовом автомобиле.



В **марте 1941** года были успешно проведены полигонные испытания установок, получивших обозначение **БМ-13** (боевая машина со снарядами калибра 132 мм). Реактивный снаряд **РС-132** калибра 132 мм и пусковая установка на базе грузового автомобиля **ЗИС-6** БМ-13 были приняты на вооружение **21 июня 1941 года.**

Первый на Ленинградском фронте залп батареи «Катюш» был произведён **3 августа 1941** года под Кингисеппом. На протяжении **Великой Отечественной войны** было создано значительное количество вариантов снарядов и пусковых установок к ним.

НАЗАД
(БМ-13)



Памятник «Катюше»

Установлен в честь первой в мире реактивной артиллерийской установки «Катюша», батареей которых командовал капитан **И.А. Флеров**.

В Руднянском районе был сделан второй залп первой в мире реактивной батареи. Эта операция спасла от окружения 20-ю армию, и вклад батареи Флерова трудно переоценить.

Генерал-лейтенант **А.И. Еременко**, лично наблюдавший тогда боевые пуски батареи под Рудней (в июле сорок первого он был заместителем командующего Западным фронтом), сообщил в Ставку об успешном применении нового оружия и предлагал немедленно развернуть его серийное производство.

На постаменте надпись:

«Храбрым войнам первой в мире реактивной минометной батареи капитана И. А ФЛЕРОВА от благодарных трудящихся Руднянского района.»





А почему «катюша»?

Есть несколько теорий происхождения прозвища

«катюша», вошедшего в историю:



А.

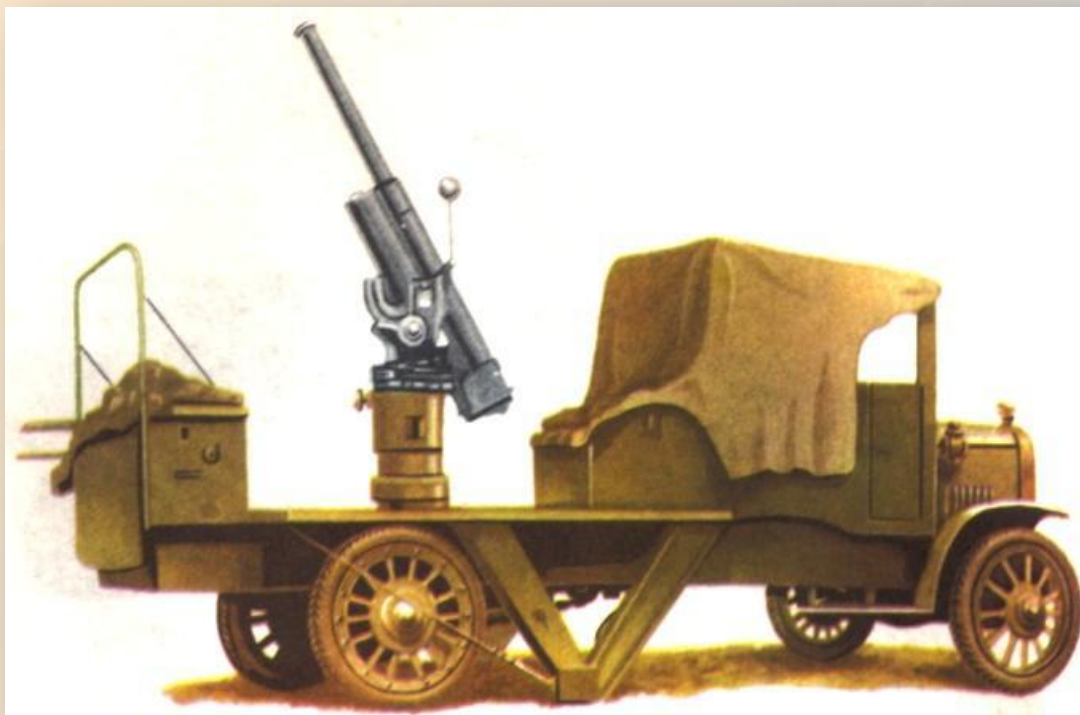
Костиков

- ✓ Согласно первой из них, «катюша», это производное от «КАТ» («Костикова автоматический термитный») — маркировки на термитных снарядах, созданных под руководством **А. Костикова**.
- ✓ ~~Существование таких снарядов не~~ Согласно второй версии, на первых «катюшах», ~~подтверждено~~ приходящих на фронт с воронежского завода имени Коминтерна была маркировка с буквой «К». К тому же, в те времена была популярна песня «Катюша». Отсюда и прозвище.

- ✓ Третья версия предполагает, что кто-то из артиллеристов написал на машине имя своей девушки. Девушку, разумеется, звали Катей.



Зенитная пушка 76-мм



1. [Технические характеристики](#)
2. [Создание](#)
3. [Боевое применение](#)



Зенитная пушка 76-мм

Технические характеристики

Тактико-технические

характеристики:

- калибр: 76,2 мм;
- длина ствола: 4,19 м;
- вес во время передвижения: 4210 кг;
- вес в бою: 3050 кг;
- угол горизонтальной наводки: 360°;
- высота действенного огня: 9300 м;
- вес снаряда: 6,61 кг;
- начальная скорость снаряда: 815 м/с.



76-мм зенитная пушка обр. **1931 года** является полуавтоматической пушкой, так как открывание затвора, экстрактирование стреляных гильз и закрывание затвора во время стрельбы производятся автоматически, а подача патронов в патронник и выстрел производятся вручную. Скорострельности пушки — до **20 выстрелов в минуту**. Существенным недостатком пушки являлось то, что перевод её из походного положения в боевое занимал относительно много времени (более 5 минут) и представлял собой довольно трудоемк

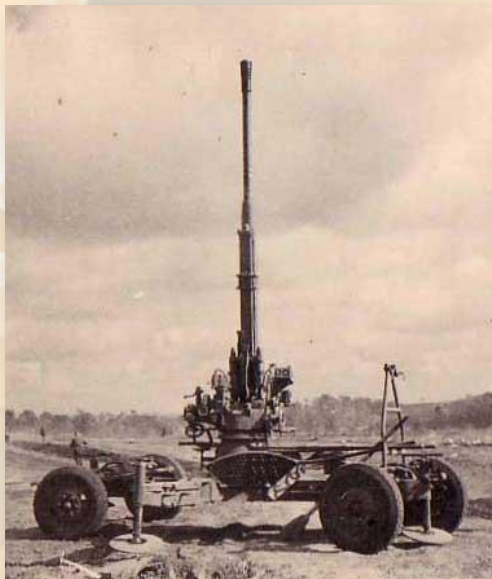
[НАЗАД](#)



Зенитная пушка 76-мм

Создание

28 августа 1930 года общество БЮТАСТ (подставная контора фирмы «Рейнметалл») подписала контракт на поставку в СССР четырёх опытных образцов и технологии изготовления 7,5-см зенитных пушек, которые в тот момент ещё проходили испытания. 7 июня опытный образец был доставлен на Научно-испытательный артиллерийский полигон, и уже на следующий день были начаты стрельбы с целью подбора заряда для достижения заданной начальной скорости снаряда в **820–830 м/с**.



На основании полученной от фирмы «Рейнметалл» технологии завод № 8 изготовил опытных образцов зенитной пушки, получившей заводской индекс 3-К. Рабочие чертежи готовили **Г. П. Тагунов** и **Н. Горехов**. Оригинальные образцы, изготовленные в Германии, в феврале-апреле 1932 года прошли испытания на Научно-исследовательском зенитном полигоне совместно с образцами, изготовленными на заводе № 8. В том же году пушка была принята на вооружение под названием **«76-мм зенитная пушка обр. 1931 г.»**.

НАЗАД



Зенитная пушка 76-

Боевое применение ММ

Специфика действий орудий приводила к большим потерям как материальной части, так и расчётов; полковые орудия были единственными артиллерийскими системами, находившимися непосредственно в боевых порядках и имевшими возможность максимально оперативно поражать выявленные цели.



Пушка предназначалась почти исключительно для ведения огня прямой наводкой. Благодаря относительно небольшим размерам и массе полковые пушки активно использовались при форсировании рек, проведении десантных операций, в городских боях.

В послевоенное время поставлялись вооружённым силам ПНР, КНР и КНДР, использовались в ходе Корейской войны северокорейскими частями.

[НАЗАД](#)



САУ СУ – 76 М



1. Технические характеристики
2. Создание САУ СУ – 76 М
3. Исторические сведения
 - Сохранившиеся СУ-76



САУ СУ – 76 М

Технические характеристики



Боевая масса	10,5 т
Основное вооружение	76,2-мм пушка ЗИС-3 60
Боекомплект пушки	выстрелов
Вспомогательное вооружение	7,62-мм пулемет ДТ
Экипаж	4 чел
Длина	5,1 м
Скорость по шоссе	45 км/ч

СУ-76 — советская лёгкая самоходно-артиллерийская установка (САУ), применявшаяся в Великой Отечественной войне. В названии буквы **«СУ»** обозначает словосочетание **«самоходная установка»**, число «76» — калибр основного вооружения САУ, а буква «М» обозначает модернизацию изначально созданной машины.

НАЗАД



САУ СУ – 76 М

Создание



Попытку разработать полностью бронированную самоходку, вооруженную 76-мм пушкой, **Горьковский автозавод** по своей инициативе предпринял осенью **1941 года**. Тогда же на предприятии осваивали выпуск легкого танка Т-60 и занимались проектированием более совершенной машины – Т-70.

Ситуация изменилась лишь к весне 1942 года, когда в СССР наступил перелом в увеличении производства бронетехники и задача по созданию САУ встала с новой силой. Было совершенно очевидно, что в современных условиях войны нужна была установка, которая могла бы легко маневрировать на местности, сближаться с противником и быть защищенной от его пулеметного огня.

[НАЗАД](#)



Сохранившиеся САУ СУ -

М



В память трудового подвига
коллектива Мытищинского
машиностроительного завода
в годы Великой Отечественной
войны 1941-1945 г.г

Г. Мытищи

Благодаря большому числу выпущенных самоходок, СУ-76 присутствуют в экспозициях многих музеев или служат машинами-памятниками в различных городах СНГ и воинских частях Российской Армии.

[НАЗАД](#)





Танк

1. Танк Т-34
2. Танк Т-70
3. Танк ИС-2



Рубрики





Танк



1. [Технические характеристики](#)
2. [Создание танка](#)
3. Историческая справка
 - [Применение танка Т-34](#)
 - [Рекорды танка Т-34](#)
 - [Федин Александр Иванович – Дважды Герой Советского Союза](#)



Танк

Технические характеристики

Т-34



Масса в снаряженном состоянии:	30900 кг
Экипаж:	4 чел
Длина:	6750 мм
Ширина:	3000 мм
Высота:	1020 мм
Вооружение:	100 мм пушка, 260 мм катюша, 3600 патронов
Скорость по шоссе:	55 км/ч.
Мощность двигателя:	500 л.с. при 1800 об/мин

Т-34 или **«тридцатьчетвёрка»** — советский средний танк периода Великой Отечественной войны, выпускался серийно с **1940 года**, был основным танком РККА до первой половины **1944 года**, когда на смену ему пришёл танк модификации Т-34-85. **Самый массовый средний танк Второй мировой войны.**

НАЗАД



Создание танка

Танк Т-34

13 октября 1937 года Харьковскому

паровозостроительному заводу имени Коминтерна

были выданы тактико-технические требования на

проектирование и изготовление нового колесно-гусеничного

танка БТ-20. Для выполнения этой задачи решением 8-го

Главного управления Наркомата оборонной

промышленности на заводе создали специальное ОКБ,

подчиненное непосредственно главному инженеру. Он

получил заводское обозначение А-20. В ходе его

проектирования был разработан еще один танк,

практически идентичный А-20 по массогабаритным

характеристикам. В результате 4 мая 1938 года на

заседании Комитета Обороны СССР были представлены

два проекта: колесно-гусеничного танка А-20 и гусеничного

А-32.

были одобрены и в первой половине следующего года выполнены в металле.

По своим техническим данным и внешнему виду танк А-32 незначительно

отличался от А-20. Он оказался на 1 тонну тяжелее, имел такие же габаритные

размеры и форму корпуса и башни. Аналогичной была и силовая установка -

дизель В-2. Основные отличия заключались в **отсутствии привода**

колесного хода, толщине брони, 76-мм пушке, наличие в ходовой части пяти

опорных катков на один борт.



Михаил Ильич
Кошкин

В августе оба они рассматривались на заседании Главного военного совета, были одобрены и в первой половине следующего года выполнены в металле. По своим техническим данным и внешнему виду танк А-32 незначительно отличался от А-20. Он оказался на 1 тонну тяжелее, имел такие же габаритные размеры и форму корпуса и башни. Аналогичной была и силовая установка - дизель В-2. Основные отличия заключались в **отсутствии привода колесного хода**, толщине брони, 76-мм пушке, наличие в ходовой части пяти опорных катков на один борт.

НАЗАД

Далее



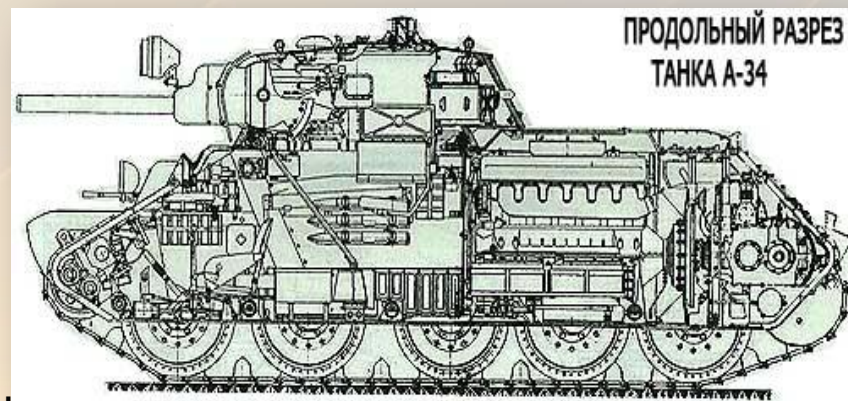
Танк Т-34 Создание танка

Совместные испытания обеих машин проводились в **июле - августе 1939** года на полигоне в Харькове. **Максимальная скорость** боевых машин на гусеницах - **65 км/ч**.

По результатам испытаний был сделан вывод, что А-32, имевший запас по увеличению массы, целесообразно защищать более мощной броней, соответственно повысив прочность отдельных деталей. Новый танк получил обозначение А-34.

В октябре - ноябре 1939 года велись испытания двух машин А-32, догруженных на 6830 кг (до массы А-34). На основании этих испытаний **19 декабря** танк **А-34** приняли на вооружение Красной Армии под **индексом Т-34**. Однако **главный недостаток** – **теснота**, так и не был исправлен. В первоначальном виде танк Т-34 выпуска 1940 года отличался очень высоким качеством обработки броневых поверхностей.

Производственный план на **1940** год предусматривал выпуск **150 серийных Т-34**, но уже в июне это число возросло до 600. Причем производство предполагалось развернуть как на заводе № 183, так и **на Сталинградском тракторном (СТЗ)**. Однако план этот оказался далек от реальности: к **15 сентября 1940 года** на ХПЗ изготовили только 3 серийных танка, а **сталинградские танки Т-34** покинули заводские цеха только в **1941 году**.



НАЗАД

Далее



Танк Т-34



Танк Т-34 оказал огромное влияние на исход войны и на дальнейшее развитие мирового танкостроения. Благодаря совокупности своих боевых качеств **Т-34 был признан** многими специалистами и военными экспертами **одним из лучших танков Второй мировой войны**. При его создании советским конструкторам удалось найти оптимальное соотношение между основными боевыми, тактическими, баллистическими, эксплуатационными, ходовыми и технологическими характеристиками.

Танк Т-34 является самым известным советским танком и одним из самых узнаваемых символов Второй мировой войны. До настоящего времени сохранилось большое количество этих танков различных модификаций в виде памятников и музейных экспонатов.

НАЗАД



Танк Т-34

Применение танков

Танки Т-34-76 находились на вооружении в танковых частях Красной Армии всю Великую Отечественную войну и **принимали участие практически во всех боевых операциях, включая штурм Берлина**. Кроме Красной Армии, Т-34 состояли на вооружении Войска Польского, Народно-освободительной армии Югославии и Чехословацкого корпуса которые воевали против фашистской Германии. Достоверно известен, факт, что лишь 8-я танковая дивизия была к началу Великой Отечественной Войны укомплектована экипажами, подготовленными, для действий на Т-34. Что касается остальных, то все полученные к 22 июня "тридцатьчетверки" стояли на хранении.

После Второй мировой войны Т-34 обрел другую «специальность» – **стал самым массовым памятником воинской доблести**. И вот что интересно: как бесстрашно свидетельствует телехроника, простояв на постаменте более шести десятилетий, «тридцатьчетверка» по-прежнему легко заводится и способна самостоятельно передвигаться!



НАЗАД



Танк Т-34

Рекорды танков

- ✓ **УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ:** наиболее успешно использовался во всех видах боевых действий, единственный средний танк, из пушки которого во время Великой Отечественной войны Героем России А.М. Фадиным был сбит летящий самолет противника
- ✓ **САМОЕ БОЛЬШОЕ ЧИСЛО ИЗДАНИЙ,** посвященных конкретному образцу танка
- ✓ **НАБОЛЕЕ ЧАСТО УПОМИНАЕМЫЙ В НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ** конкретный образец бронетанкового вооружения
- ✓ **БОЛЬШЕ ВСЕГО ПРЕДСТАВЛЕН В ДОКУМЕНТАЛЬНЫХ И ХУДОЖЕСТВЕННЫХ ФИЛЬМАХ**
- ✓ **ЧАЩЕ ВСЕГО ИЗОБРАЖЕН НА ЖИВОПИСНЫХ ПОЛОТНАХ**
- ✓ **НАИБОЛЕЕ ЧАСТО УПОМИНАЕМ В ПРОЗЕ, СРЕДСТВАХ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ, ИНТЕРНЕТ-ИЗДАНИЯХ**
- ✓ **БОЛЬШЕ ВСЕГО СТИХОТВОРЕНИЙ И ПЕСЕН** посвящено танку Т-34
- ✓ **САМАЯ МАССОВАЯ ИЗ ВЫПУСКАЕМЫХ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ**
- ✓ **МОДЕЛЬ ТАНКА Т-34-85 НАИБОЛЕЕ ЧАСТО ПРИМЕНЯЕТСЯ В КАЧЕСТВЕ ПРИЗА НА СОРЕВНОВАНИЯХ ПО ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА И НА АРМЕЙСКИХ СОСТЯЗАНИЯХ**

НАЗАД



Фадин Александр Михайлович



Командир танка Т-34 207-го танкового батальона 22-й гвардейской танковой бригады 5-го гвардейского танкового корпуса, гвардии полковник в отставке. **Герой Российской Федерации.**

В **декабре 1943 года** в бою за Каменные Броды на Правобережной Украине А. М. Фадин лично **подбил тяжёлый танк «Тигр»** и обеспечил главным силам бригады выгодные условия для развертывания и вступления в бой. А спустя четыре дня в бою за населённый пункт Черняхов его танк, уже будучи подбитым, своим огнём отразил атаку до взвода пехоты, пытавшейся захватить танк. Экипаж А. М. Фадина при этом **уничтожил до 20-ти и захватил в плен 13 солдат противника.**

В боях за город Тараща в феврале **1944 года** А. М. Фадин на своём танке с ходу атаковал и захватил артиллерийскую батарею, не дав ей даже развернуться. Первым ворвался в город, в уличном бою уничтожил тяжёлое самоходное орудие «Фердинанд» и автобус с солдатами и офицерами противника.

Жил в Москве. Умер 10 ноября 2011 года.

НАЗАД



T-70

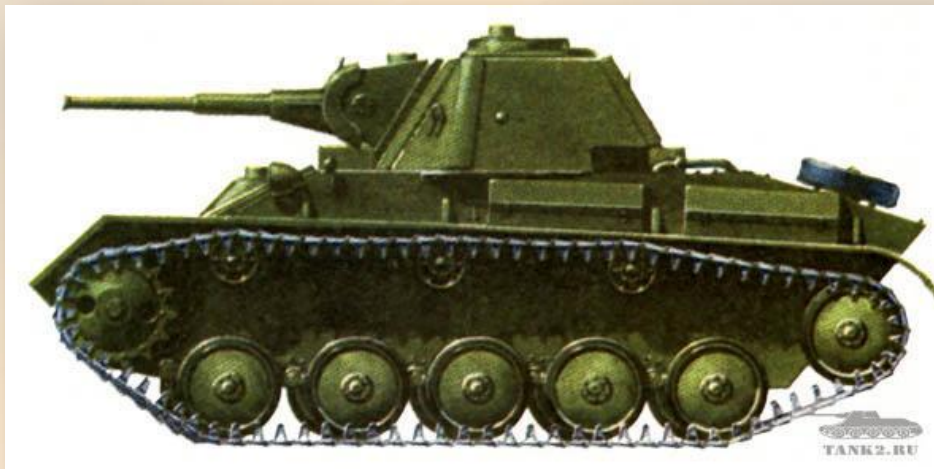


1. Технические характеристики
2. Создание танка
3. Историческая справка
 - Пегов Григорий Иванович – Герой Советского Союза



T-70

Технические характеристики



T-70 — советский лёгкий танк периода Второй мировой войны. Разработан в октябре — ноябре 1941 года на Горьковском автомобильном заводе (ГАЗ) под руководством **Николая Александровича Астрова**, ведущего разработчика всей отечественной линейки лёгких танков того периода.

Экипаж	2
Масса, кг	9,2
Габаритные размеры:	
длина, м	4,29
ширина, м	2,305
высота, м	2,055
	90
Боекомплект	выстрелов 945 патронов
Двигатель	2x70 л.с.
Макс. скорость, км/ч	

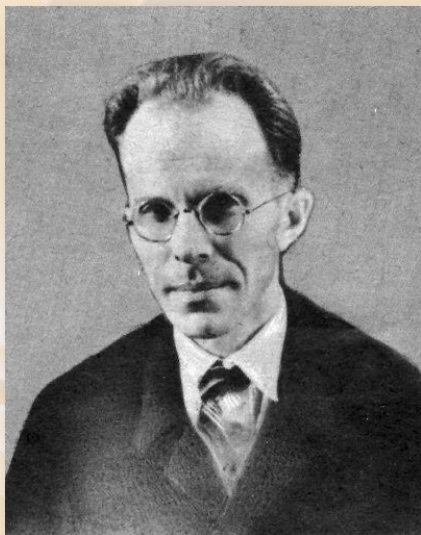
НАЗАД



Создание танка

T-70

Танк был принят на вооружение Красной Армии в **1942 году** и поставлен на серийное производство сразу на трех заводах (в Свердловске, Кирове и Горьком). От Т-60 он отличался более сильным бронированием, более мощным вооружением и силовым агрегатом, состоящим из двух карбюраторных шестицилиндровых двигателей, спаренных последовательно. Корпус сваривался из катаных броневых листов толщиной 15-мм, 25-мм, 35-мм и 45-мм.



Создатель Т-70
Николай
Александрович
Астров

Сварная граненая башня танка смещена влево относительно продольной оси корпуса. Установленные в ней пушка и спаренный с ней пулемет прикрыты литой маской, спусковые механизмы пушки и пулемета - механические, управляются педалями. Угол возвышения пушки - 20 градусов, угол снижения - 6 градусов. На первых машинах радиостанция не устанавливалась, в дальнейшем на командирские танки устанавливалась радиостанция 12РТ (9Р). С **сентября 1942 года было начато производство модификации Т-70М**, имевшей усиленную ходовую часть, траки с увеличенной с 260-мм до 300-мм шириной, а также усиленные бортовые передачи. Всего промышленностью было выпущено **8226 танков Т-70 различных**

НАЗАД

Далее



Создание танка

T-70

И такая «спарка», состоящая из двух двигателей ГАЗ-М1, была создана на заводе №37 накануне войны.

Уже в конце октября 1941 г. Н.А. Астров в конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО) ГАЗа приступил к разработке нового легкого танка, вооруженного 45-мм пушкой. В его конструкции предполагалось в максимальной степени использовать узлы и агрегаты Т-60, читай собрать максимально используя автомобильные узлы и компоненты. Было совершенно очевидно, что без существенного увеличения мощности моторной установки дальнейшее развитие легких танков практически невозможно. Но в 1941 г. увеличение мощности серийно выпускаемого двигателя путем его форсирования представлялось трудно решаемой задачей, разве только на отдаленную перспективу.



НАЗАД



Григорий Иванович

Пегов

Как Т-70 подбил две Пантеры
Примерно в полдень 26 марта 1944 г. Пегов заметил впереди немецкую танковую колонну, которая, перегруппировавшись, готовилась нанести контрудар по позициям наступающих советских войск



Пегов замаскировал свой танк в кустарнике вблизи дороги и когда два приближающихся немецких танка PzKpfw V **Пантера** приблизились **на 150-200 метров** и подставили под удар борта, **Т-70** внезапно из засады открыл огонь и уничтожил их быстрее, чем те смогли его обнаружить. Головной танк противника был поражен первым же выстрелом в борт, после чего загорелся. Его экипаж выбраться из танка не смог. Следовавшему вторым в колонне немецкому танку снарядом перебило ленивец и экипаж поспешил его покинуть. Остальные танки противника, полагая, что натолкнулись на сильную противотанковую оборону противника, повернули назад. Таким образом, смелыми и умелыми действиями младшего лейтенанта **Пегова** была сорвана попытка противника провести контрудар по наступающим частям РККА.

Через несколько месяцев, **в октябре 1944 года**, Григорий **Пегов**, являясь командиром взвода разведки своего танкового батальона, одним из первых с боем прорвался к берегу Балтийского моря в районе населенного пункта Каролининкай (Кретингский район Литовской ССР) и обеспечил подход главных сил бригады. 24 марта 1975 года Григорию Ивановичу **Пегову** был

звание Героя Советского Союза.

НАЗАД



Тяжелый танк

ИС-2

1. Технические характеристики.
2. Создание танка
3. Боевое применение.
4. Герой Советского Союза Хиценко Иван Иванович





Тяжелый танк

ИС-2

Боевая масса	46.0 т
Размеры:	
длина	6770 мм
ширина	3070 мм
высота	2730 мм
Экипаж	4 человека
Вооружение	1х122-мм пушка Д-25Т 3 х 7,62-мм пулемета ДТ
Боекомплект	28 снарядов 2331 патронов
Бронирование:	
лоб корпуса	120 мм
лоб башни	100 мм
Тип двигателя	дизель В-2-10
Максимальная мощность	520 л.с.
Максимальная скорость	40 км/час
Запас хода	180 км

Технические характеристики



ИС-2 впервые был применен в Корсунь-Шевченковской операции, а затем участвовал во всех операциях завершающего периода Великой Отечественной войны. Аббревиатура **ИС** означает **«Иосиф Сталин»** — официальное название серийных советских тяжёлых танков выпуска 1943—1953 гг. Индекс 2 соответствует второй серийной модели

НАЗАД



Тяжелый танк

ИС-2 Создание танка

Танк был принят на вооружение Красной Армии в **конце 1943 года** и производился серийно с 1943 по 1946 год. Он представляет собой модификацию танка ИС-1 с вооружением, усиленным за счет установки весьма мощной 122-мм пушки Д-25 с дульным тормозом. Новая боевая машина обладала всеми качествами, необходимыми для борьбы с любым танком противника: мощная пушка, повышенная броневая защита и надежная силовая установка.



В ходе испытаний при стрельбе по трофейному немецкому танку Т-V "Пантера" с расстояния **1500 метров** снаряд танковой пушки **пробил лобовую броню** и, не утратив еще своей энергии, прошел все внутренности "Пантеры", вышиб по швам сварки броневую плиту на корме и отбросил ее от машины.

ИС-2 снабжались радиостанцией 10-РК-26, прицелами ТШ-17, ПОПТ. Начиная с 1944 года на них стали устанавливать 12,7-мм зенитный пулемет ДШК. Всего было выпущено 3750 ИС-2, ставшего наряду с ИС-3 самым мощным танком Второй мировой войны.



Тяжелый танк

Боевое применение тяжелого танка

5 марта 1944 года **15 танков ИС-2** поддерживали атаку 50 танковой бригады на Умань. Во время боя 5 танков было подбито огнем 88-мм зенитной батареи, 3 машины сломалось, а одна при переезде моста перевернулась и упала в болото вниз башней. Нижний лобовой лист одного ИС-2 был пробит подкалиберным снарядом немецкого противотанкового ружья с коническим каналом ствола калибра 28/20-мм. В ходе боев к 1 мая 1944 года в полку не осталось ни одной боеспособной машины. Первое зафиксированное боевое столкновение танков ИС-1 с "Тиграми" произошло, видимо, 4 марта 1944 года в районе города Староконстантинов. Первая гвардейская танковая бригада, имевшая на вооружении ИС-85 вступила в бой с "Тиграми" 503 тяжелого танкового батальона. В результате перестрелки с дистанции 1500-1800 метров, происходившей в туманную погоду, один ИС-1 был подбит, а три получили повреждения, но были восстановлены после боя. У одного "Тигра" была повреждена пушка, а у другого ходовая часть. 16 марта находящиеся в засаде "Тигры" своим огнем подбили еще 4 танка ИС, два из которых сгорели вместе с экипажами. Чуть раньше, 8 марта, два ИС-а со 150-200 метров были расстреляны замаскированными 75-мм штурмовыми орудиями. Один танк получил 8 попаданий, второй - 4.



НАЗАД



Иван Иванович

Командир танка ИС-2 30-й гвардейской тяжёлой

танковой бригады, гвардии лейтенант, **Герой Советского**

Союза. *Воспоминаниям начальника политотдела 30-й*

гвардейской танковой бригады полковника танковых войск

Ф. И. Румянцева.

Две орудия били в районе Наревского плацдарма. Наш сосед справа поотстал, обнажив правый фланг бригады. Гитлеровцы ударили по нему бронированным кулаком из танков. Ничего подобного мне ещё не приходилось видеть. С обеих сторон — неистовые лавины огня и металла. Кто кого одолеет? В этот критический момент боя взвод лейтенанта Ивана Хиценко получил приказ, во что бы то ни стало удержать оборону на правом фланге. Командир танка Иван Хиценко принял решение атаковать головной танк врага



**(18 марта 1922 —
15 января 1945)**

Вот «Тигр» разворачивает башню, вот уже из смотровой щели Хиценко видит зияющее жерло пушки, нащупывающей цель. Все это совершается в доли секунды. Теперь только не упустить мгновение. Сейчас противник выстрелит. .. Но Хиценко уже успел увернуться, и бронебойный снаряд лишь касательно задел его машину. Теперь «Тигр» подставил бок под дуло пушки советского танка. И тут же выстрел без промаха.

Воспользовавшись секундной растерянностью гитлеровцев, танк успевает послать ещё несколько снарядов. Загорается уже третий фашистский танк. Хиценко, несмотря на яростный огонь противника, выходит во фланг колонне гитлеровцев и таранит замыкающую машину. «Тигр» замер, чуть развернулся на шоссе и запылал. Через несколько секунд охвачены огнем ещё два вражеских танка. Те, кто видел этот удивительный бой, не могли не восхищаться поразительной быстротой, необычайной находчивостью и храбростью, волей к победе, которые проявлял командир танкового взвода Хиценко. Однако фашисты успели пристреляться к командирскому танку. Вокруг него все уже смыкался огненный круг артиллерийских разрывов. Несколько снарядов один за другим попали в ИС-2. И вдруг загоревшийся танк, уже списанный врагом в расход, ожил. Его, замершая было, башня поворачивается, а орудие открывает огонь. Горящий ИС-2 бьет без промаха ещё в один «Тигр», потом в другой. Фашистские танки замирают навсегда, окутанные дымом.

Это были последние выстрелы отважного экипажа. Все они — командир танка Иван Хиценко, командир орудия старшина Петр Баков, заряжающий старший сержант Иван Щербак и механик-водитель младший лейтенант Василий Борисов — сгорели заживо. Но гитлеровцы не прорвались на правом фланге. За этот подвиг командир танка Иван Хиценко был удостоен звания Героя Советского Союза.

НАЗАД



Морской

флот

1. [Линкор «Октябрьская революция»](#)
2. [Эскадренный миноносец «Беспощадный»](#)
3. [Крейсер «Киров»](#)



Рубрики





Линкор «Октябрьская Революция»



1. Технические характеристики

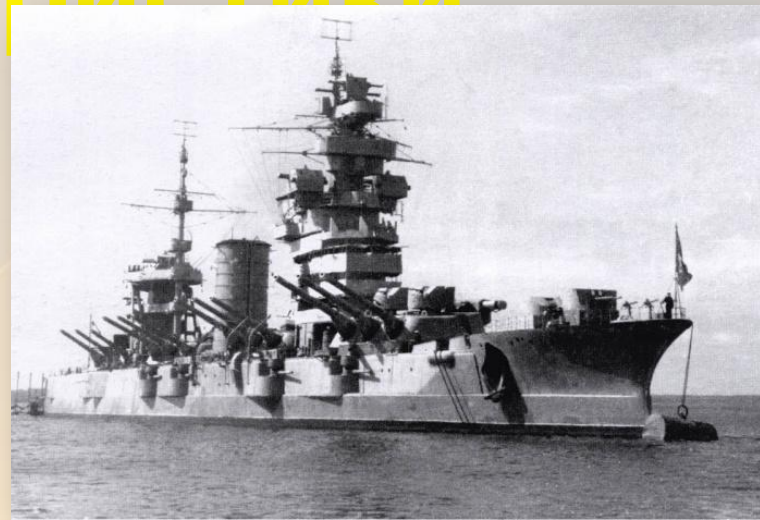
2. История создания линкора

3. Исторические данные

4. Памятник



Технические характеристики



- Водоизмещение (полное) 26 692 т
- Длина 184,9 м
- Ширина 26,9 м
- Осадка 9,47 м
- Мощность 57500 л. С
- Скорость 22,5 узла
- Экипаж 1277 чел

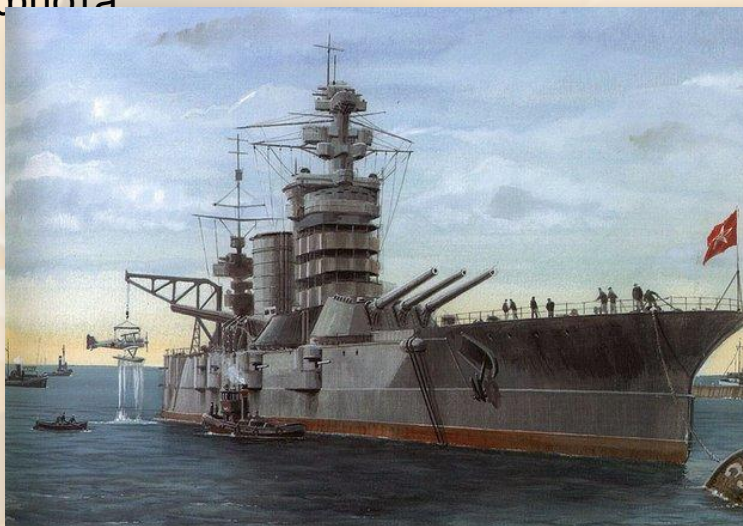
Линкор «Гангут» был одним из четырех дредноутов типа «Севастополь», построенных для Балтийского флота в 1914 году. В 20-х годах XX в. корабль получил новое название — «Октябрьская Революция» — и подвергся кардинальной модернизации. В конце 30-х годов линкор довольно сильно отличался от своего первоначального вида. Было установлено 12 котлов на нефтяном топливе, сняты не оправдавшие себя турбины крейсерского хода, существенно усовершенствованы системы навигации, управления кораблем и огнем артиллерии. Для этого в боевой рубке появился еще один ярус, демонтированный с однотипной «Полтавы», и построена башнеподобная мачта. «Октябрьская Революция» принимала самое активное участие в советско-финской и Великой Отечественной Линкор исключен из состава флота в 1956 году.





История создания линкора

Заложен **16 июня 1909 года** (3 июня, по старому стилю) на Адмиралтейском заводе, в один день с однотипным линкором «Полтава». Строитель — **Л. Л. Коромальди.** **24 сентября 1911 года** спущен на воду, в 1914 достроен, прошёл ходовые и приёмные испытания, в конце декабря был зачислен в состав действующего флота, перешёл в Гельсингфорс, где был включён в состав 1-й бригады линейных кораблей Балтийского флота



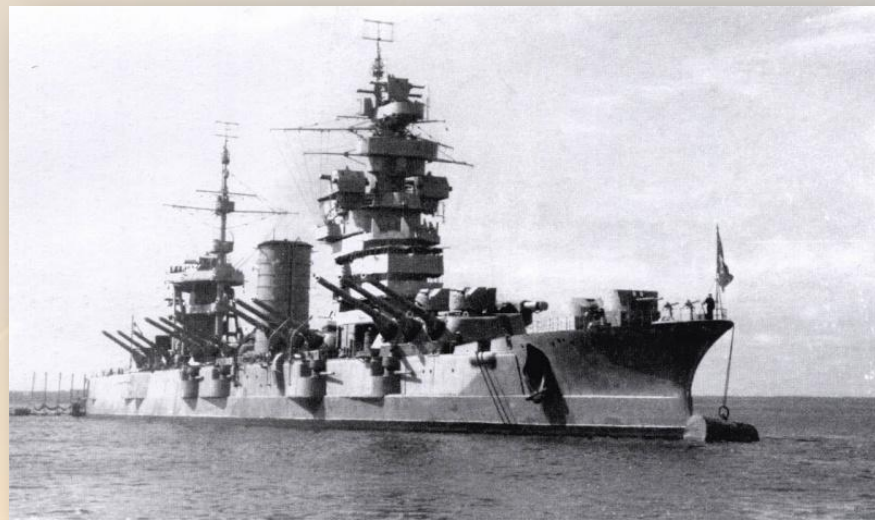
Во время Великой Отечественной войны участвовал в обороне Ленинграда, был поврежден немецким артиллерийским огнем и авиацией. Командиром корабля в **1941—42** годах был **М. Москаленко.** После июля 1954 использовался как учебное судно. Из состава Военно-морского флота исключен в **1956 году.**

НАЗАД



Исторические данные

Война застала линкор в **Таллинне**, откуда тот **1 июля** ушел в Кронштадт, во время приближения немцев к городу «Октябрьскую революцию» включили в состав его артиллерийской обороны. Все попытки немцев потопить линкор окончились провалом, не помогли даже комбинированные удары с использованием авиации и артиллерии.



Всего за годы войны линкор **получил 6 попаданий авиационных бомб** (из 465 сброшенных на корабль) и **19 попаданий артиллерийских снарядов.**

Линкор провел 126 стрельб главным калибром, выпустив **по** **1442 снаряда.**

НАЗАД



Памятник И. Тамбасову



г. Кронштадт

Памятник установлен старшине 1-й статьи **Ивану Тамбасову**, спасшему линкор «Октябрьская революция» ценою своей жизни. 16 апреля 1943 года во время яростного поединка мощной артиллерии корабля с батареями врага, контуженный командир башни заставил себя подняться, голыми руками хватал раскалившиеся от пожара на палубе снаряды и выбрасывал их за борт. Последний снаряд взорвался возле самой его груди. Иван Тамбасов награжден за этот подвиг орденом Боевого Красного Знамени (посмертно). В 1956 году судно было утилизировано, а его орудие стало памятником героическому моряку. Также в Санкт-Петербурге именем Тамбасова названа улица

НАЗАД



Эскадренный миноносец «Беспощадный»



1. Технические характеристики

2. Создание миноносца

3. Исторические данные



Технические характеристики



- **Водоизмещение: 2402 т.**
- **Размеры: длина 112,8 м,**
- **Ширина 10,2 м,**
- **Осадка 4,8 м.**
- **Дальность плавания: 2565 миль**
- **Силовая установка: 56000 л.с.**

С 22 по 30 июня 1941 года "Беспощадный" ежедневно выходил в море для постановки оборонительных минных заграждений. Всего кораблем было выставлено

114 мин

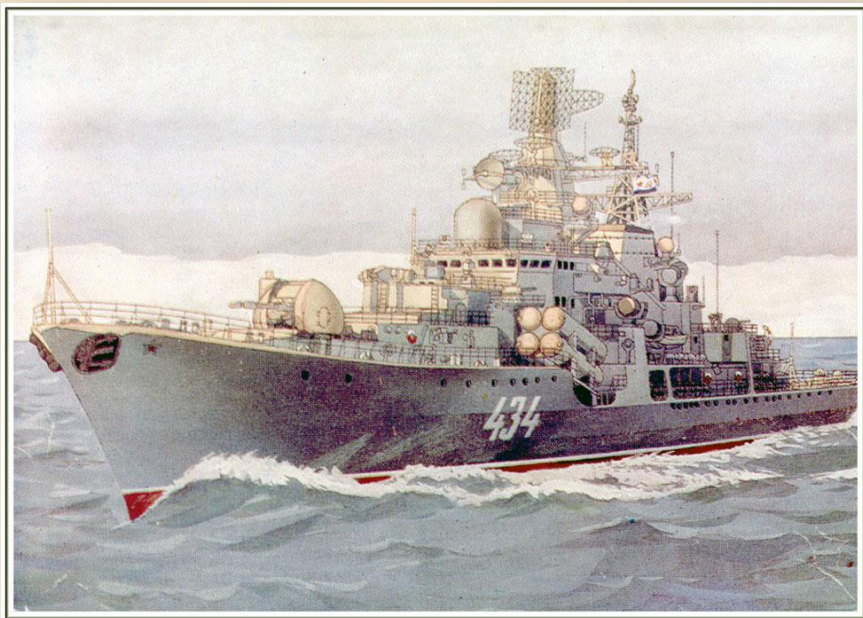


НАЗАД



Миноносец «Беспощадный»

История создания



Строительство кораблей предусматривалось на заводе им. А.А.Жданова, Балтийском заводе им. С.Орджоникидзе. Эсминец "Беспощадный" был заложен 15.05.1936 г. в г. Николаеве.

Спущен на воду 05.12.1936 г.

С 22 по 30 июня 1941 года "Беспощадный" ежедневно выходил в море для постановки оборонительных минных заграждений.

НАЗАД

Далее

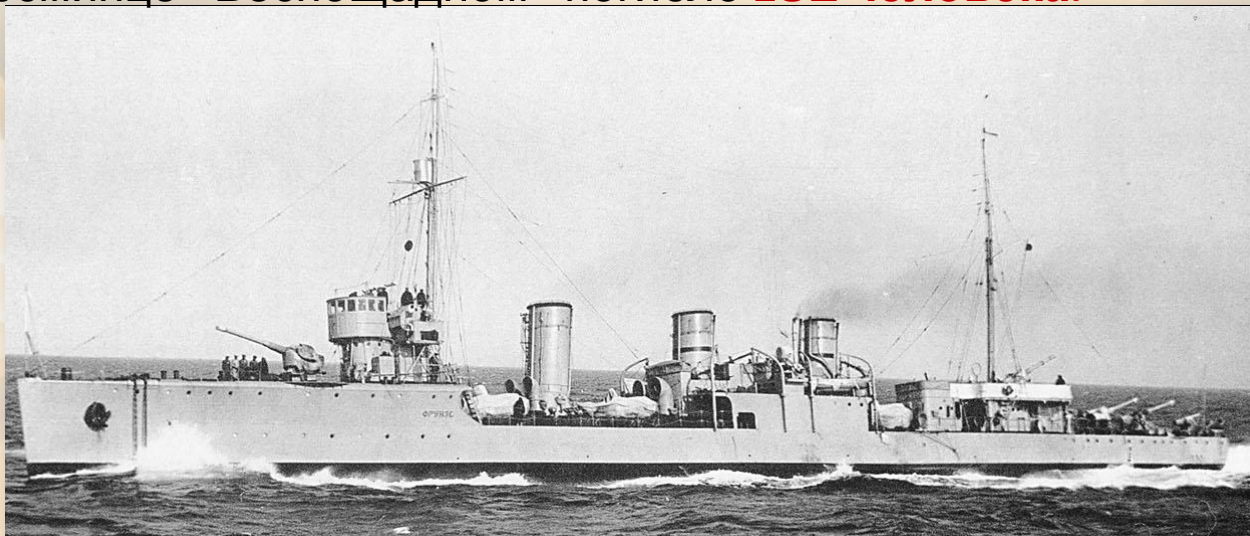


Миноносец

Эскадренный миноносец **«Беспощадный»** участвовал в боях за **Одессу, Севастополь, Новороссийск, Феодосию**. В сентябре 1941 года при отражении атак вражеской авиации получил тяжелые повреждения. За мужество и героизм, проявленные в боях, эсминец «Беспощадный» в апреле 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден орденом **Красного Знамени**.

6 октября 1943 года эсминцы «Беспощадный» и «Способный», лидер «Харьков» при выполнении специального задания героически погибли в неравном бою с авиацией противника.

На эсминце «Беспощадном» погибло **182 человека**.



НАЗАД



Крейсер «Киров»



1. Технические характеристики

2. Создание крейсера

3. Памятник



Крейсер «Киров»

Технические характеристики



- **Мощность
главных двигателей, л. с** **113
000**
- **Скорость, уз** **36**
- **Экипаж, чел** **872**

На крейсере было установлено самое **современное вооружение**: девять 180-мм орудий в трех башнях главного калибра, шесть 100-мм, шесть 45-мм орудий

Первоначально на корабле было предусмотрено четыре 12,7-мм пулемета, два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата, четыре бомбомета и два бомбосбрасывателя. Толщина бронирования борта и палубы составляла 50 мм.

В то время на кораблях еще не было радиолокаторов, поэтому на крейсере было предусмотрено два гидросамолета типа Кор. Их предполагалось запускать посредством катапульты, а поднимать на борт специальным краном.

НАЗАД



Крейсер «Киров»

История создания



Металлурги варили для корабля сталь, изготавливали листы и профили; на электротехнических заводах многих городов страны создавалось сложнейшее электрооборудование, лучшие предприятия оборонной промышленности поставляли на крейсер грозное вооружение. В те годы основным способом соединения конструкций была клепка, а при постройке нового крейсера частично была применена электросварка, что позволило значительно ускорить корпусо-

Спустили корабль на воду **30 ноября 1936 г.** **26 сентября 1938 г.** лучший артиллерист корабля **Н. С. Дебелов** поднял над крейсером военно-морской флаг. Крейсер Киров вошел в состав кораблей Краснознаменного Балтийского флота. **22 октября 1935 г.** состоялась церемония закладки корабля. Строительство крейсера вызвало всенародный патриотический подъем. С разных концов страны на завод-строитель шел металл, оборудование, узлы и механизмы для крейсера Киров.



НАЗАД



Памятник

Ровно 39 лет назад, **22 февраля 1974-го года** был выведен из состава флота крейсер "Киров". Событие это, скорее печальное, чем радостное, однако нет худа без добра. Благодаря ему Петербург обзавелся одним из самых интересных памятников. Памятником этим стали носовые орудийные башни «Кирова». Кроме орудий в качестве памятника были использованы якоря и винты крейсера.



Памятник был установлен 30 сентября 1990-го года и стал одним из последних памятников советского периода.

НАЗАД



КИНОЗА



1. В небе «ночные ведьмы»

2. История государства (Орден Победы)



3. Парад Победы

24 июня

Рубрики



Библиотека музея



ет – ресурсы) 1.

Авиац

2.

ия.

Артиллер

ия,

3. Морской
танки.

флот

Рубрики



Библиотека

1. **Авиация** Музея Я.

<http://www.airpages.ru/ru/u-2.shtml>

<http://anaga.ru/t-70.html>

Рубрики

НАЗАД



Библиотека

2. Артиллерия, музея, танки.

<http://www.opoccuu.com/t-34.htm>

<http://www.museum-t-34.ru/mmenu.php?id=6>

<http://armor.kiev.ua/Tanks/WWII/T34/Shmelev1.php>

<http://pro-tank.ru/bronetehnika-sssr/srednie-tanki/109-t-34>

<http://pro-tank.ru/bronetehnika-sssr/legkie-tanki/92-t-70>

Рубрики

НАЗАД



Библиотека

3. Морской музей флот

[Рубрики](#)

[НАЗАД](#)

Заключение

*История не бывает
безликой, история – это
люди которую её делают.*

*Мы гордимся
подвигами участников
Великой Отечественной
войны.*

Мы гордимся, что

**МЫ ВНУКИ ПОКОЛЕНИЯ
ПОБЕДИТЕЛЕЙ!**



**Никто не забыт, ничто не
забыто!**