



**Автомобили
ПОБЕДЫ
1941-1945**



Автомобили Великой Отечественной... Автомобили Победы... Они прошли труднейший путь длиной в четыре года: от горечи отступления июня 41-го до победного марша мая 45-го. Спустя 72 года технические характеристики и эксплуатационные возможности этих автомобилей могут вызвать снисходительную улыбку. И все же это именно они выиграли «войну моторов» в жестоком поединке с гитлеровской военной машиной.

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



ЗИС-5

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



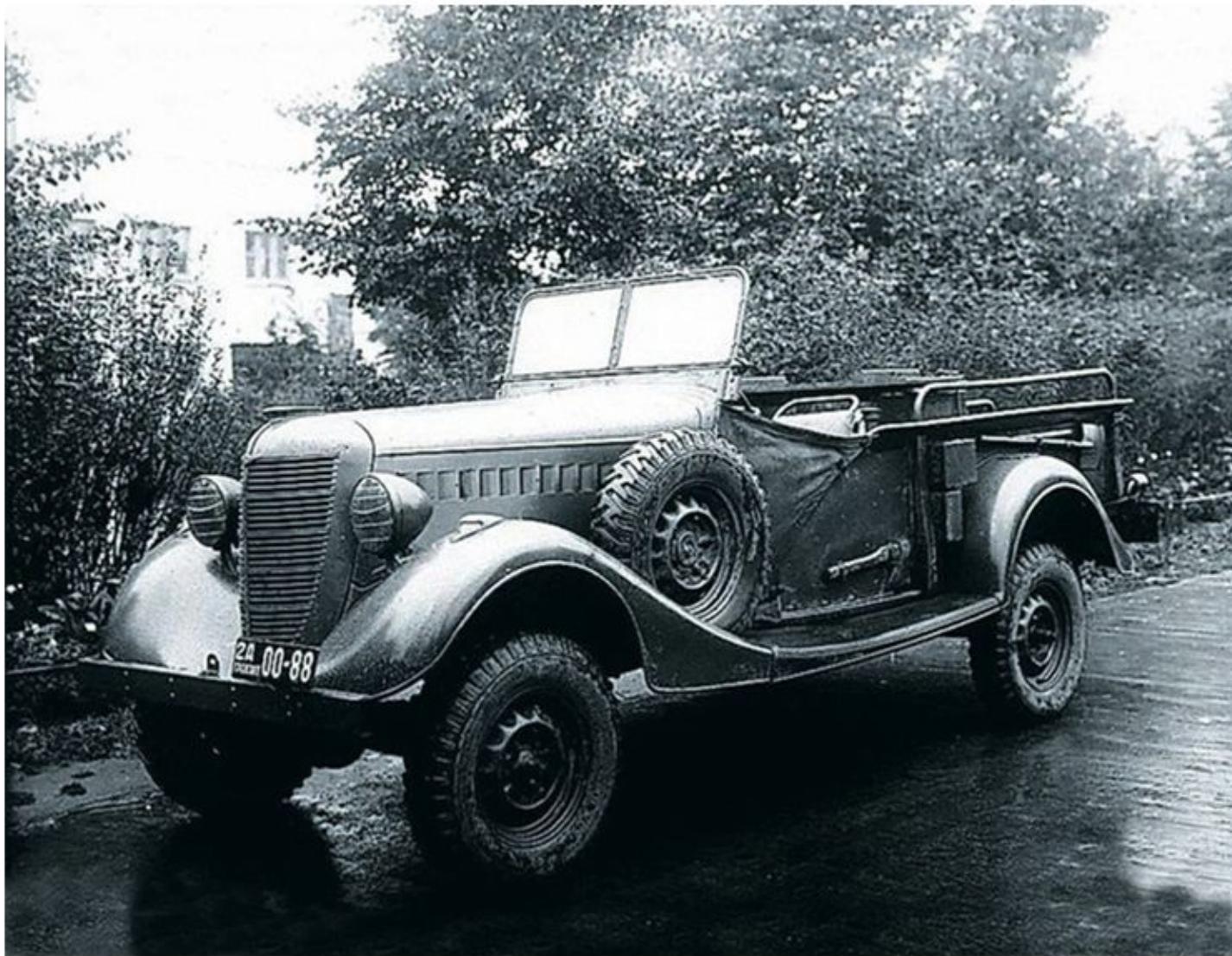
ГАЗ-АА

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



ГАЗ-61

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



ГАЗ-М61-417

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



ЗИС-32

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



БА-6

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



Самый «культовый» — ЗИС-5 В

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



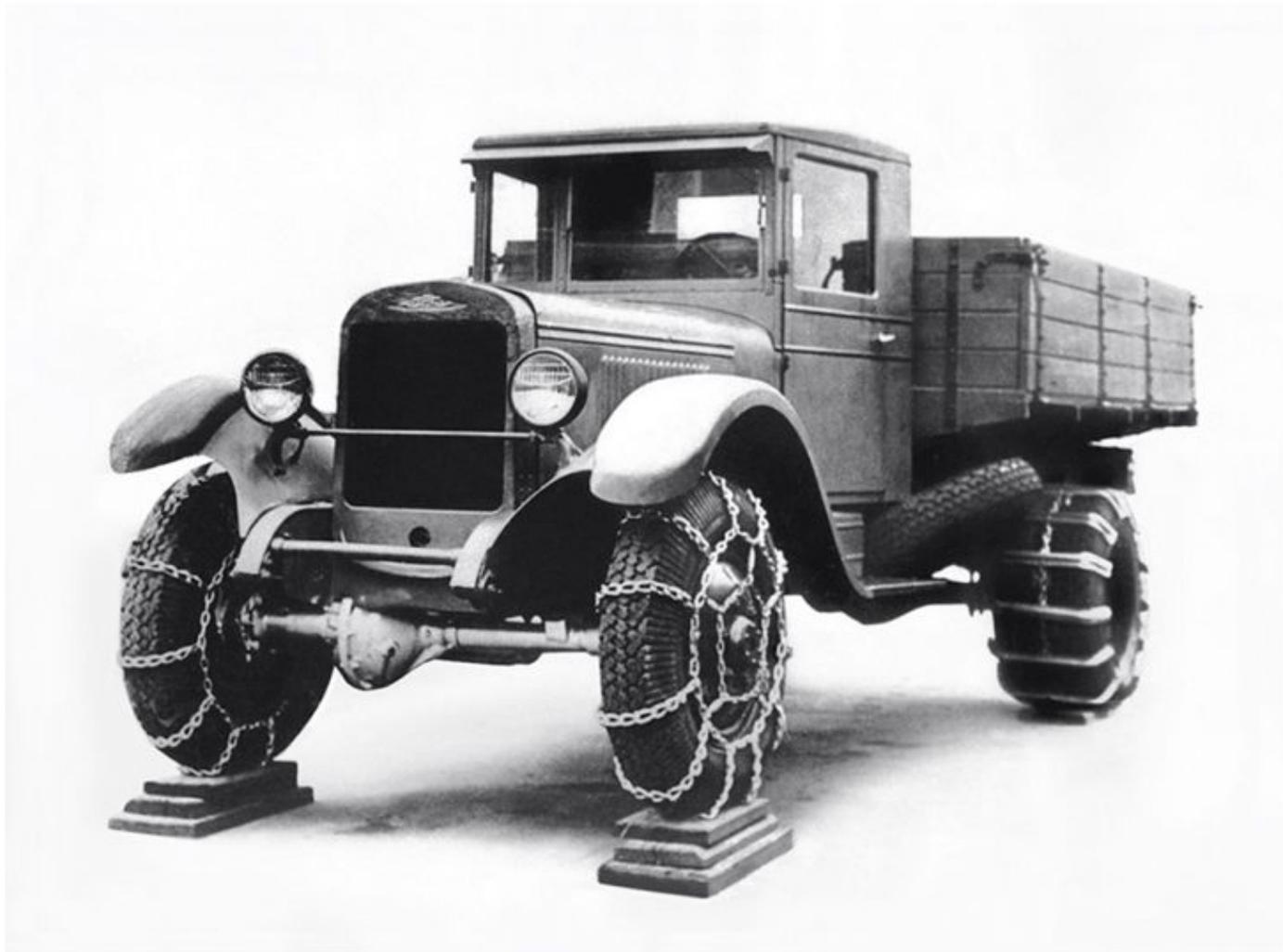
Лучший боевой автомобиль ВОВ — БА-64

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



Наиболее перспективный автомобиль
ВОВ — ГАЗ-64 (позже ГАЗ-67)

Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945



Самый редкий автомобиль ВОВ — легкий арттягач М-417 или полноприводный ЗИС-32

- **Автомобили ПОБЕДЫ 1941-1945**

- Автомобили Великой Отечественной... Автомобили Победы... Они прошли труднейший путь длиной в четыре года: от горечи отступления июня 41-го до победного марша мая 45-го. Спустя 65 лет технические характеристики и эксплуатационные возможности этих автомобилей могут вызвать снисходительную улыбку. И все же это именно они выиграли «войну моторов» в жестоком поединке с гитлеровской военной машиной.
- Верхнюю площадку на подиуме победителей по праву занимает ЗИС-5. Шоферы по-свойски звали его «Захаром». А то и почтительно — «Захар Ивановичем». Это когда он в очередной раз вызволял военный груз или личный состав из самого безнадежного бездорожья, под градом пуль, с закипающим мотором и пробитыми скатами... Их осталось совсем немного — фронтowych грузовиков, джипов, бронемашин. Да и оставшиеся, увы, зачастую пребывают не в лучшей форме.
- Что же представляли собой отечественные армейские автомобили Великой Войны? Готовьтесь к шоку: к началу WWII армейских автомобилей в Красной армии... практически не было! Как так?! Так чем же отличаются военные автомобили от невоенных? По сути, лишь тремя критериями. Во-первых, машина должна иметь привод на все колеса. Хорошо бы заодно иметь понижающую передачу и блокировки дифференциалов. Второе: конструкция машины должна быть рационально-простой. Такой, чтобы ее массовое производство можно было оперативно развернуть на неподготовленных площадках в тылу. И третий критерий: военный автомобиль должен быть рассчитан на аскетизм фронтowej эксплуатации, чиниться «на коленке» силами водителя, стойко переносить «ранения».

Одновременно всем трем критериям на 22 июня 1941 года не отвечал ни один советский автомобиль. Что же касается готовности к «тяготам и лишениям» — тут все было нормально! Трехтонный ЗИС-5 и «полторка» ГАЗ-АА хоть и проектировались как гражданские автомобили, но с расчетом на отсутствие дорог. Советские грузовики могли ползти по ступицу в грязи, заводились на керосине и тащили двойную норму поклажи. Шоферские подвиги совершались на грани здравого смысла. Армии же нужен был транспорт, для которого экстрим — штатный режим эксплуатации.

- Теперь про критерий № 1. Конечно, в СССР занимались проектированием полноприводных автомобилей. Больше всего в этом преуспел конструктор-самоучка Виталий Грачев. Но его уникальные вездеходы серии ГАЗ-61 на базе легковой «эмки» оказались не по зубам серийному заводу. Мощные шестицилиндровые моторы понадобились для легких танков. Кроме того, в ходовой части грачевских чудо-машин применялись дорогостоящие агрегаты лимузина

- ЗИС-101. А легкомысленные кузова типа «фаэтон» и «седан» плохо гармонировали с армейским бытом. Правда, из ворот Горьковского автозавода вышли 36 артиллерийских тягачей М-61–417 с упрощенными обводами. Их следы затерялись еще в первый месяц войны.
- В Москве на заводе ЗИС наладили было производство грузового вездехода ЗИС-32. Но с какими мучениями! За каждый сошедший с конвейера автомобиль бригада сопровождения получала дополнительно... месячный оклад! Дороговато для массового армейского грузовика. Короче, к началу ВОВ с конвейера сошло всего 197 экземпляров этих машин. Даже не капля — молекула в море...
- Что же касается критерия номер два, тут в истории советского автопрома есть чем гордиться. Через год после начала войны завод-дублер ЗИСа заработал в поволжском Ульяновске, немного позднее — в уральском Миассе. К сожалению, их продукцией так и остались довоенные ЗИС-5. Только предельно упрощенные: с деревянной кабиной, без передних тормозов, с единственной фарой.
- Тут можно возразить: но ведь в РККА было немало бронемашин с пушками и пулеметами. Уж это наверняка армейские автомобили? Но Андрей Крюковский и тут внес нотку пессимизма. Грозные с виду боевые машины БА-6 и БА-10 базировались на шасси трехосных ГАЗ-ААА. А это, как теперь говорят, простые «коммерческие» грузовики без «внедорожных» признаков. Еще одна леденящая кровь подробность: бензобак на этих бронемашинах (как и на базовых грузовиках) располагался над коленями водителя. Очередь из крупнокалиберного пулемета взламывала лобовую броню, и поток горящего топлива заливал боевое отделение.
- Выходит, автомобильные войска СССР никуда не годились? Никак нет! В количественном отношении «служивых» автомобилей РККА не было равных! На 22 июня 1941 года она располагала 272 600 грузовиками, бензовозами, ремонтными летучками, санитарными каретами. Еще 166 300 машин мобилизовали из народного хозяйства в первые недели войны. Кроме того, на армейской службе состояло более 75 000 гусеничных тягачей. Итого: почти полмиллиона транспортных и специальных машин! У немцев, кстати, на восточном фронте было дислоцировано не более 150 000 единиц транспорта, собранного со всей Европы.
- К сожалению, наше преимущество быстро сошло на нет: огромное число машин погибло под немецкими бомбежками и артобстрелами в самом начале войны. Тысячи грузовиков были оставлены отступающей армией. Эти неприхотливые и всеядные «средства доставки» немцы оценили по достоинству. Они охотно пополняли свой парк брошенными или отбитыми в бою советскими машинами...
- Самые-самые

- Взяв на себя изрядную смелость и оперевшись на мнения ряда экспертов, из нескольких номинаций мы составили своеобразный рейтинг автомобилей-участников ВОВ. Каждый из этих автомобилей можно в своем роде считать выдающимся.
- 1 Самый «культовый» — ЗИС-5 В. «Автомобиль-солдат», беззаветно отдавший все свои 73 лошадиные силы Победе. Количество экземпляров, выпущенных в годы ВОВ — 84 100. А после войны этого, по сути, неуклюжего и устаревшего ветерана тиражировали в Миассе еще 10 лет...
 - 2 Символ боевого братства с союзниками — трехосник Studebaker US6 с колесной формулой 6х6 и 6х4 — самый массовый автомобиль, поставлявшийся по ленд-лизу. Отличался повышенной проходимостью и грузоподъемностью (фактически мог везти по твердой дороге до 5 тонн) по сравнению с отечественными машинами. В итоге этот грузовик стал основным средством перевозки реактивных установок «Катюша». Из недостатков: требовал более качественные смазку и горючее, из-за постоянной перегрузки ломались диски сцепления и чулки задних мостов. Но это не помешало использовать отдельные «студебекеры» в СССР вплоть до середины 60-х годов и позже.
 - 3 Лучший боевой автомобиль ВОВ — БА-64. Созданный на базе пассажирского вездехода ГАЗ-64, он стал эталоном легкого маневренного боевого автомобиля середины 40-х годов. Кстати, всего их было построено совсем не мало — 9110 штук.
 - 4 Самый неудачный автомобиль ВОВ — ЗИС-33. Этот автомобиль волевым решением Никиты Хрущева был «на коленках» переделан из колесного в полугусеничный. Более нелепую и ненадежную конструкцию, к тому же потреблявшую по литру бензина на километр пути, вряд ли можно было придумать.
 - 5 Наиболее перспективный автомобиль ВОВ — ГАЗ-64 (позже ГАЗ-67). У него тоже были недостатки, но этот полноприводный «козлик» с мотором от «полуторки» стал отцом-основателем целого направления в отечественном автостроении. При всей нашей предвзятости к УАЗам, они по-прежнему высоко котируются во всем воюющем мире. Автомобиль ГАЗ-64 был построен на укороченном на 755 мм по базе шасси ГАЗ-61, что позволило отказаться от промежуточного карданного вала.
 - 6 Самый редкий автомобиль ВОВ — легкий арттягач М-417 или полноприводный ЗИС-32 (на фото), выпуск которого был прекращен еще в 1941 году из-за эвакуации московского завода на Урал. Мало кто из фронтовиков мог бы припомнить встречу с ними.

КСТАТИ

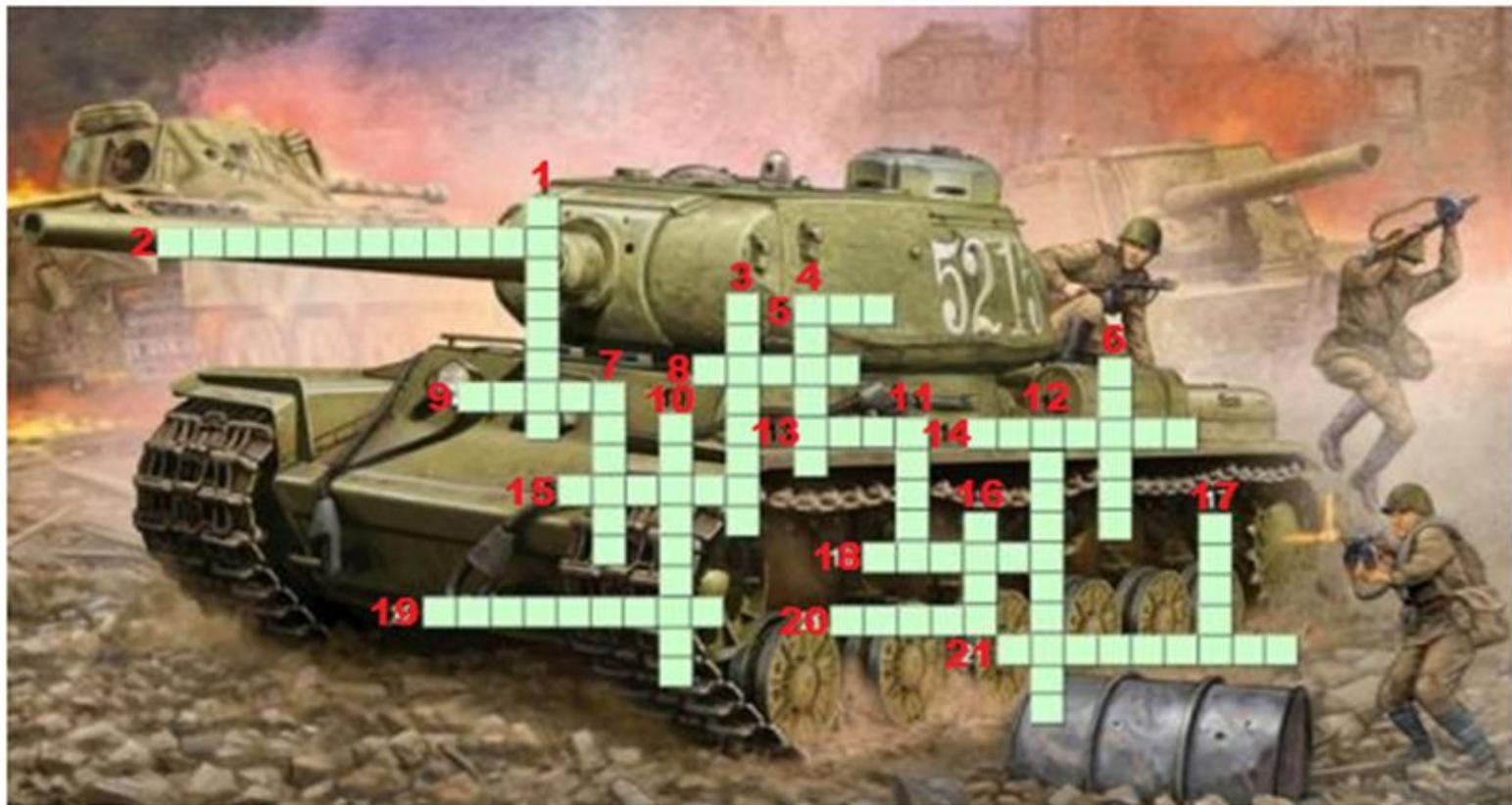
- Ресурс
- Армейский норматив пробега до капремонта: ЗИС-5 — 70 000 км, ГАЗ-АА — 35 000 км. Для сравнения: стоящий сегодня на вооружении «Урал-4320» до капремонта должен пройти 250 000 км (согласно заводским данным, в войсках наверняка ресурс ниже).
- Расход
- Согласно ТТХ, ЗИС-5 расходовал 34 л/100 км бензина А-56. Казалось бы, цифра сопоставимая с нынешними. Но это

- при рабочем объеме двигателя 5,55 л, мощности 73 л. с. и степени сжатия 4,7. Для сравнения: нынешний «Урал-4320» потребляет 40 л/100 км, при объеме двигателя 11 л, мощности 230 л. с. и степени сжатия 17.
- Красной армии Гараж
- К началу Великой Отечественной войны состав автомобильных войск РККА вряд ли можно было назвать разнообразным. Легковые машины ГАЗ-М1, грузовые — ГАЗ-АА, ГАЗ-ААА, ЗИС-5 и ЗИС-6. Ну и еще немногочисленные модели штабных автобусов, танковых заправщиков, интендантских пикапов, санитарных фургонов на базе все тех же ЗИСов и ГАЗов. Вот, собственно, и все... В первые месяцы войны автомобильные войска понесли поистине катастрофические потери. В какой-то мере, хотя и ненадолго, их удалось компенсировать призывом на службу гражданских машин. Уже в конце 1941 года советские автозаводы начали выпуск упрощенных военных моделей ГАЗ-ММВ и ЗИС-5 В. Надо сказать, что это «упрощение» сегодня может вызвать недоумение. Однако фронт требовал пополнения. Одна фара вместо двух стала нормой. Отсутствие в кабине водителя дверей и внутренней отделки — не беда. Штампованные кузовные детали заменялись листовым железом, фанерой, вагонкой. У ЗИС-5 В и ГАЗ-ММВ тормозили лишь задние колеса. Логика такая: на фронтовых дорогах особо не разгонишься. Экономили даже на шинах: зачастую «полуторки» сходили с конвейера лишь с парой задних скатов вместо четырех спаренных. Грузоподъемность, конечно, падала, но таковы были реалии войны

Важнейшую роль в комплектации гаража Красной армии сыграли поставки автомобилей по программе ленд-лиза. Об этом мы поговорим отдельно. Еще одним источником пополнения автомобильных войск стало использование трофейных автомобилей. За всю войну Красной армии в виде трофеев достались около 50 000 немецких машин. К фашистской технике отношение было соответствующее: «Едем, пока движок не стуканет». Штатного техобслуживания организовано не было (в отличие от ленд-лизинговской техники, где все наладили по уму), однако к окончанию войны доля трофейного автопарка достигла в наших войсках порядка 9%.

Среди командного состава пользовались огромной популярностью немецкие легковушки. Adler, Opel, BMW, Mercedes, Horch доставались офицерам и генералам в соответствии с табелем о рангах. Вот только добыть эти машины было не просто: вражеские транспортные средства реквизируют и утилизируют специально обученные трофейные команды.

- Надо сказать, что автомобильные войска вермахта представляли собой калейдоскоп из множества моделей и модификаций, собранных со всей Европы. Как правило, это были машины, способные двигаться лишь на хороших дорогах, при условии свое-временного технического обслуживания и наличия качественного топлива. Сложная техника, попав в руки красноармейцев, в процессе ремонта быстро выходила из строя...
- Таким образом, к середине 1945 г. в составе Красной армии находилось 664 500 автомобилей различных типов. Около 33% из них составляла техника, поставленная по программе ленд-лиза, а 9%, как уже говорилось, было

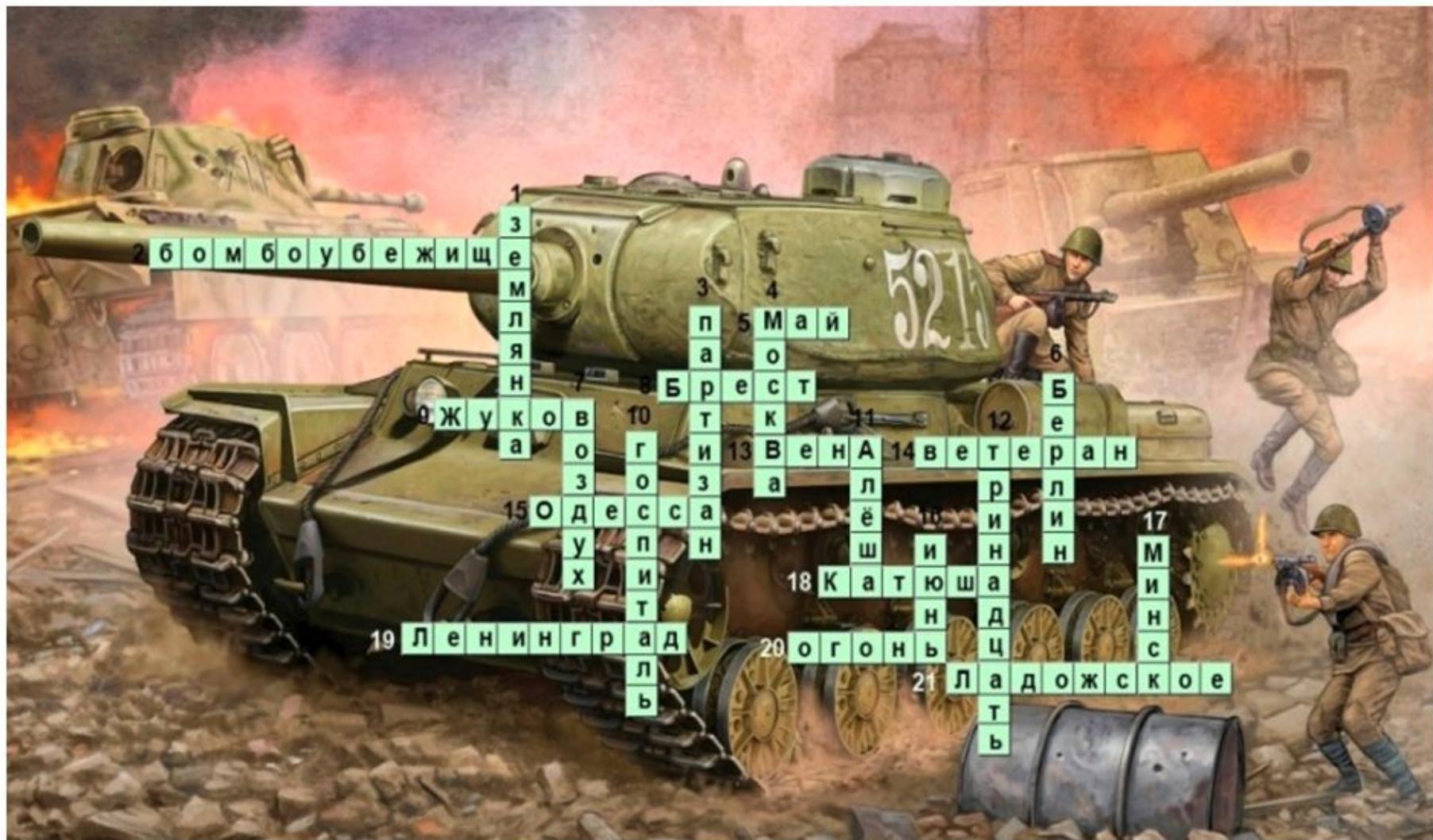


По горизонтали:

2. Когда начиналась бомбежка, люди там прятались. 5. В этом месяце закончилась Великая Отечественная война. 8. Эта крепость была атакована немцами первой. 9. В 1945 году прошел парад Победы. Кто принимал этот парад? 13. Про этот город на Дунае была написана известная песня «Майский вальс». 14. Этот человек прошел войну и живет в наше время. 15. Этот город-герой находится на Черном море. 18. Эта ракетная установка носит имя русской девушки. 19. Город, который подвергся блокаде 900 дней. 20. В Георгиевской ленточке два цвета: черный и оранжевый. Черный цвет – это дым. Что означает оранжевый цвет? 21. По этому озеру проходила «дорога жизни».

По вертикали:

1. Это жилище углублялось в землю. Оно широко использовалось во время Великой Отечественной войны. 3. Человек, который прятался в лесах на территории, захваченной немцами, повреждал линии связи и железнодорожные пути. 4. В каком городе состоялся первый парад победы? 6. Русский солдат спас немецкую девочку и в честь этого был возведен памятник «Воин – освободитель». Название города, в котором стоит этот памятник. 7. Когда появлялся в небе немецкий самолет, какая команда при этом отдавалась? 10. Это здание было предназначено для раненых бойцов. 11. Имя этого русского солдата хорошо известно в Болгарии. 12. Сколько городов имеют звание «Город-герой». 16. В этом месяце началась Великая Отечественная война. 17. Город-герой – столица Белоруссии.



С днём Победы!!! 75 лет

