

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ЛУГАНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
«МОЛОДОГВАРДЕЙСКИЙ МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ КОЛЛЕДЖ
ИМЕНИ ГЕРОЕВ ПОДПОЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»

Профессия Автомеханик времён Великой Отечественной войны



Подготовил:
мастер производственного обучения
Воропаев Г.В.

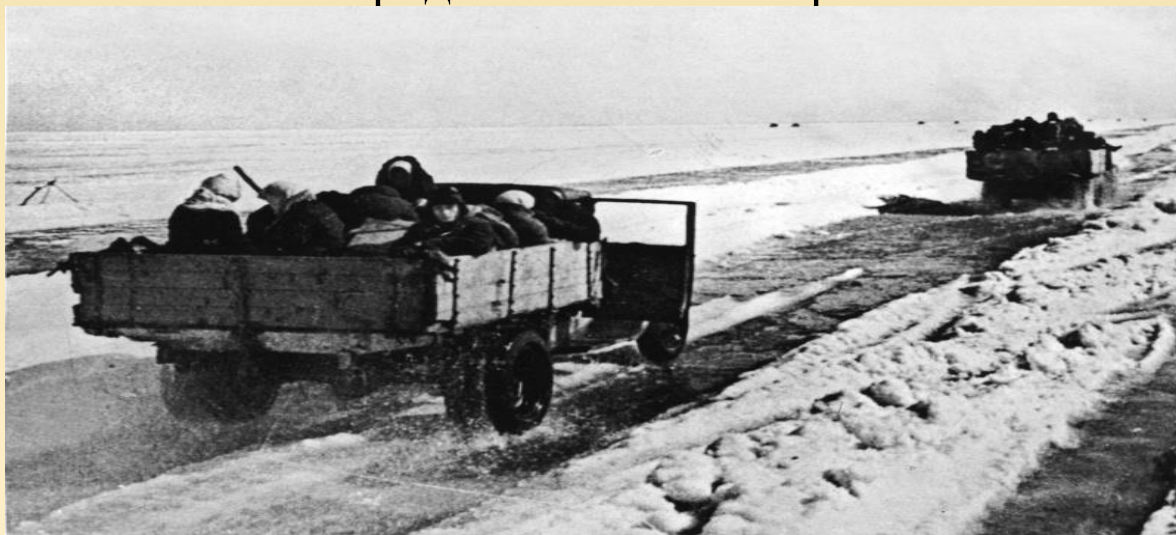
"Путь для нас к Берлину, между прочим,
Был, друзья, не легок и не скор,
Шли мы дни и ночи трудно было очень,
Но баранку не бросал шофёр.

Эх, путь-дорожка фронтовая!
Не страшна нам бомбежка любая,
А помирать нам рановато -
Есть у нас еще дома дела"



Роль и значение автомобильного транспорта в годы Великой Отечественной войны

Мобильность автомобильного транспорта позволяла осуществить быструю доставку и перевозку войск, боеприпасов, вооружения, продовольствия и обмундирования, эвакуацию раненых и поврежденной военной техники. Исключительно важную роль он сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая по знаменитой Дороге жизни связь осажденного города с внешним миром.





История профессии автомеханик богата значимыми периодами.

Накануне войны сеть автомобильных дорог в Советском Союзе была развита крайне слабо, а автодорожный транспорт играл намного менее значительную роль в стратегической и оперативной переброске и развертывании войск, вооружений и другого тяжелого снаряжения, чем железнодорожный.

Дорожный транспорт имел важное значение для тактической переброски бойцов и снаряжения. Кроме того, для тактических перебросок крайне важное значение имели и другие дороги, ведущие от ближнего тыла к линий фронта, которые обычно были всего лишь грунтовыми.

Опыт Великой Отечественной войны убедительно показал, что успех боевых действий войск во многом зависит от эффективности системы и организации их технического обеспечения. Своевременное техническое обслуживание, эвакуация и ремонт боевой техники и вооружения позволяли содержать их в состоянии высокой боеспособности, обеспечивали живучесть и ударную силу частей и соединений, успешное решение боевых задач.

Восстановление поврежденной боевой техники и вооружения в ходе операций, быстрый возврат их в строй являлись существенным источником восполнения потерь в материальной части. И это тоже был труд автомехаников.





В начале войны не было специальных средств для ремонта автомобилей. Автомобили восстанавливались в танковых, тракторных батальонах, мастерских и заводах.

К началу 1943 года число автомашин, требующих реконструкцию, значительно возросло.

Для увеличения исправного автомобильного парка потребовалось в ходе войны организовать автомобильно-ремонтные батальоны, мастерские и заводы.

Для выполнения поставленных задач были подготовлены в большом числе квалифицированные кадры, внедрены совершенные методы налаживания и использовано в производстве множество рационализаторских и изобретательских предложений.



В ходе войны была развернута сеть учебных автомобильных полков и школ, к которых подготовлено 241,5 тысяч шоферов и 2500 ремонтников, автомехаников и складских работников.

За время войны военно-автомобильными училищами и Высшей офицерской школой, сформированными во время войны, выпущено 47500 офицеров-автомобилистов.

Для обеспечения боевой подготовки было создано 35 комплектов учебных программ, издано и разослано автомобильным соединениям и частям 229 наименований автомобильно-технической литературы, общим количеством свыше 1858 тысяч экземпляров и 94 наименования плакатов, общим количеством 80 тысяч экземпляров.

Снято и размножено 15 автомобильно-учебных кинофильмов. Золотыми буквами в историю Великой Отечественной войны вписан подвиг автомобилистов, доставлявших в блокадный Ленинград по льду Ладожского озера продовольственные и другие грузы, а также эвакуировавших из города детей, стариков, больных и раненых.





Значительный выход из строя автотехники в ходе боёв, а также вследствие эксплуатации её в тяжёлых дорожных условиях и на большие расстояния потребовали организации ремонта транспортных средств во фронтовых условиях. Были организованы подвижные авторемонтные базы, сформированы отдельные ремонтно-восстановительные батальоны. Автомобили помогли выиграть немало сражений, они пронесли на себе по дорогам войны и раненых, и реактивные минометные установки, и боеприпасы, и хлеб для фронта. Автомобили Великой Отечественной войны - это целое поколение машин, перевезшее 145 миллионов тонн различных грузов.





Ни до, ни после мир не знал войны кровопролитнее, чем Вторая мировая. И борьба на ее фронтах шла не только между народами, но и между машинами.

Начнём с самых маленьких «вояк» — мотоциклов. Мотоциклетные части входили в состав механизированных и танковых корпусов, танковых армий и использовались для ведения разведки, патрулирования, связи и так далее. В основном на вооружении в Советской Армии стояли мотоциклы М-72, ставшие «прародителями» сегодняшних «Уралов». Часть двигателей для них поставлял во время войны и московский завод ЗиС. Так же использовались ТИЗ-АМ600

Что касается автомобилей, то для нужд фронта было мобилизовано все, что имелось в народном хозяйстве. Это легковые автомобили ГАЗ-М1, ГАЗ-11-73, полноприводный ГАЗ-61, а также ЗиС-101 для высокого начальства. Несколько позже на вооружение поступили первые советские легковые вездеходы ГАЗ-64 и ГАЗ-67, используемые и как штабные автомобили, и как тягачи для легких орудий и минометов.



Автомобили с 1942 года по 1945 год



ГАЗ-64



ГАЗ-67



Части автомобильных войск и материального снабжения перед войной комплектовались в основном автомобилями ГАЗ-АА и ЗиС-5. В ходе войны они были максимально упрощены (фанерная кабина, угловатые крылья, одна фара) и получили индексы ГАЗ-ММ и ЗиС-5В. Гораздо меньше было трехосных автомобилей повышенной грузоподъемности ГАЗ-ААА и ЗиС-6, как, впрочем, и ярославских грузовиков ЯГ-6 и ЯГ-10, полугусеничных машин ЗиС-42 и ГАЗ-60, газогенераторных ЗиС-13 и ГАЗ-42. Для перевозки личного состава и раненых использовались автобусы ЗиС-8 и ГАЗ-03-30. Последний послужил базой для санитарного автобуса ГАЗ-55.



ГАЗ-АА



ЗИС-5



Мобильность автомобильного транспорта позволяла осуществить быструю доставку и перевозку войск, боеприпасов, вооружения, продовольствия и обмундирования, эвакуацию раненых и поврежденной военной техники. Исключительно важную роль он сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая по знаменитой Дороге жизни связь осажденного города с внешним миром. Огромная перевозочная работа была выполнена во время Московской, Сталинградской, Курской битв, битвы за Днепр, Белорусской стратегической операции 1944 года. К примеру, в район Сталинграда было доставлено 270 тыс. тонн грузов на расстояние 120-450 км, перевезено 20 стрелковых дивизий. Наиболее интенсивные автомобильные перевозки осуществлялись в период Берлинской операции, их объем составил свыше 1.2 млн тонн, а среднесуточный пробег автомобилей — 350 км. Всего за годы войны автомобильным транспортом перевезено свыше 625 млн тонн грузов (что соответствует 39 млн железнодорожных вагонов). Это составляет примерно 55% от общего объема перевозок.

Автомобили во время войны использовались и как боевые машины. На их шасси монтировались зенитные установки, знаменитые гвардейские минометы «катюша» БМ-8, БМ-13, БМ-31-12, признанные самым сокрушительным наземным оружием Второй мировой войны.

ГАЗ-АА и Дорога жизни





НА ЛЬДУ-МАШИНЫ

В ночь на 22 ноября, когда над Ладогой бушевала пурга, на лёд впервые сошла большая колонна машин. Машины шли в Кобону за продовольствием. Страшен неизведанный путь! Трещит, прогибается под машинами лёд. Вдруг



поддержит? Так и есть! Провалилась одна машина! Водитель успел выскочить, машина затонула. Много лет спустя, когда война уже кончилась, водолазы подняли эту машину на берег Ладожского озера, в посёлке Осиновец. Никто не ждёт сегодня мимо неё, всякий остановится послушать рассказ, как на таких бестрашных водителях спасали ленинградцев от голодной смерти.

БМ-13

Использовались в начале войны и бронеавтомобили, созданные на базе ГАЗ-М1, ГАЗ-67, ГАЗ-ААА, ЗиС-6 и других. Различались они по весу и вооружению. Легкие (масса до 4 т): БА-20, ФАИ-М, БА-64Б с пулеметным вооружением; средние (масса 4-8 т): БА-6, БА-6М, БА-9, БА-10; тяжелые (свыше 8 т): БА-11, БА-11Д — с пушечным и пулеметным вооружением.





Существовали так же плавающие бронеавтомобили — ПБ-4 и ПБ-7, специальные (для движения по железной дороге) — БА-20 ж.д.

БА-10 ж.д. и санитарно-транспортный БА-22.

Бронеавтомобили имели несущие корпуса, как правило закрытого типа, с вращающейся башней. Шасси были 2- и 3-осные, в основном полноприводные, с пулестойкими пневматическими шинами. Но в ходе войны стала очевидной уязвимость бронеавтомобилей для артиллерии и ударов авиации, невысокая проходимость, а потому их использование к 1942 году было значительно сокращено. Лишь легкие БА-64 и БА-64Б продолжали использоваться для разведки и связи. Бронеавтомобили послужили прообразом бронетранспортеров, имеющих несколько другие цели и задачи.

Что касается гусеничной техники, то она в основном применялась в качестве артиллерийских тягачей. Основу парка составляли тягачи С-2 челябинского завода и Я-12, -13 Ярославского автомобильного завода, перешедшего целиком на их выпуск с 1943 года. А основной продукцией тракторных заводов в ходе войны стали танки и САУ (самоходные артиллерийские установки). Новые образцы последних начали создаваться на танковых шасси к концу 1941 года, когда стало ясно, что для эффективной поддержки подвижных соединений пехоты и танков, противотанковой обороны войск требуется и подвижная артиллерия.



Не стоит забывать Победа в Великой Отечественной войне во многом зависела от автомехаников.

Они не только восстанавливали искалеченные в боях автомобили, танки и самоходные орудия, но создавали и производили новые боевые машины.

