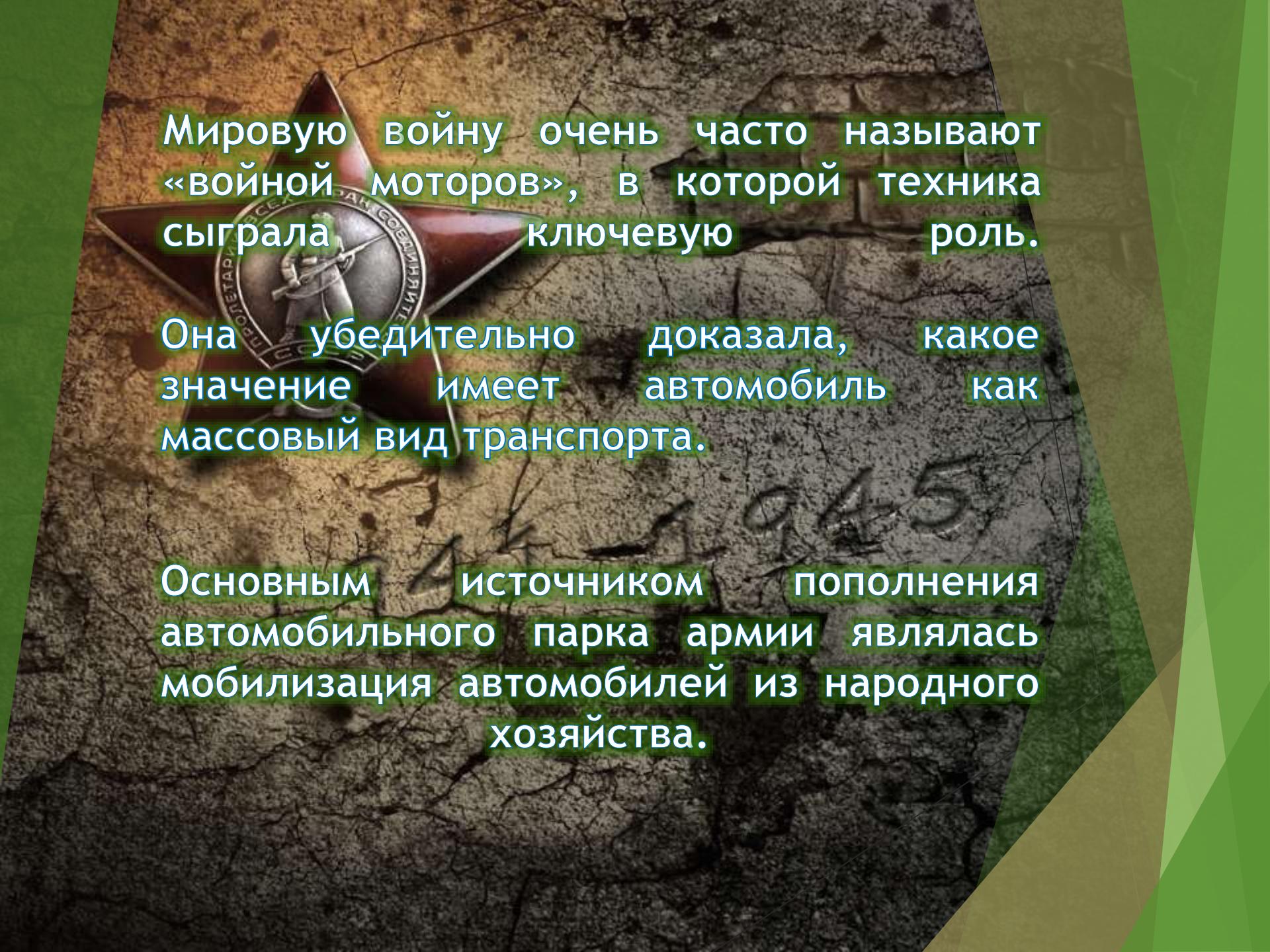


Автомобильный транспорт в годы Великой Отечественной войны





Мировую войну очень часто называют «войной моторов», в которой техника сыграла ключевую роль.

Она убедительно доказала, какое значение имеет автомобиль как массовый вид транспорта.

Основным источником пополнения автомобильного парка армии являлась мобилизация автомобилей из народного хозяйства.

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.



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-AAA и ЗиС-6



Как, впрочем, и ярославских грузовиков ЯГ-6 и ЯГ-10



полугусеничных машин ЗиС-42 и ГАЗ-60,



газогенераторных ГАЗ-42 и ЗиС-13.



Для перевозки личного состава и раненых использовались автобусы ЗиС-8 и ГАЗ-03-30.



Последний автобус послужил базой для санитарного ГАЗ-55.



Немаловажную роль сыграли союзнические поставки техники по ленд-лизу. К нам поступило около пятидесяти моделей автомобилей от американских, канадских и английских фирм. Самые распространенные из них: близнецы Willys MB (Ford GPW) и Bantam 40RC - первые в мире джипы, созданная на их базе амфибия Ford GPA



В отличии от своего старшего брата Ford GPW не завоевал популярность среди американских солдат, и был выпущен в довольно небольшом количестве 12,778 шт. Он был слишком тяжел и неповоротлив, мог застрять на мелководье, а на открытой воде в нем было просто страшно находиться, из-за постоянной опасности перевернуться даже при самом незначительном волнении.



Может быть именно поэтому большинство выпущенных машин были отправлены по программе ленд-лиза в Советский Союз и в армии союзников. Удивительно, но в советской армии он наоборот прижился, и высоко ценился за универсальность, и возможность форсировать на нем речные преграды. Конструкция была признана настолько удачной, что после войны на его базе был разработан и построен уже собственный автомобиль ГАЗ-46 "МАВ".



За основу был взят Ford GPW (те же Willys MB и Bantam 40RC), и на его базе был разработан водоплавающий Ford GPA, получивший по аналогии с Jeep, название "Seep" - Seagoing jeep - мореходный джип.



Были грузовики

Chevrolet G7107 и C60L



Ford G8T, Dodge WC-51 и WF-32



"тяжеловесы" Mack и Diamond T980.



Но самыми распространенными, пожалуй, были грузовики REO и Studebaker US 6x6 и 6x4.



Всего в армию по ленд-лизу было поставлено около 477,785 автомобилей. А общая численность автомобильного парка к концу войны составила 664,5 тыс. автомобилей.

Исключительно важную роль автомобильный транспорт сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая по знаменитой Дороге жизни связь осажденного города с внешним миром.



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.



Использовались в начале войны и бронеавтомобили, созданные на базе ГАЗ-М1, ГАЗ-67, ГАЗ-AAA, 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



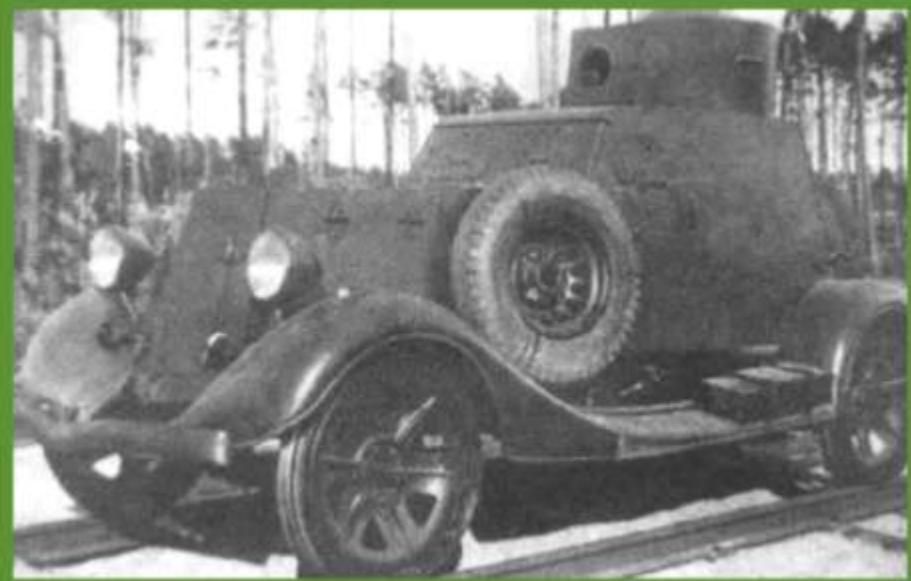
тяжелые (свыше 8 т): БА-11, БА-11Д – с пушечным и пулеметным вооружением.



Кроме них существовали плавающие бронеавтомобили – ПБ-4 и ПБ-7



специальные (для
движения по
железной дороге)
– БА-20 ж/д;
БА-10 ж/д



и санитарно-транспортный советский БТР: БА-22



Бронеавтомобили имели несущие корпуса, как правило закрытого типа, с вращающейся башней. Шасси были 2- и 3-осные, в основном полноприводные, с пулеметными башнями, 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, 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.



Надежное обеспечение Красной Армии
автомобильным транспортом сыграло
немаловажную роль в подготовке и
проведении военных операций Великой
Отечественной войны.

