

МБДОУ «Старобачатский детский сад общеразвивающего вида»

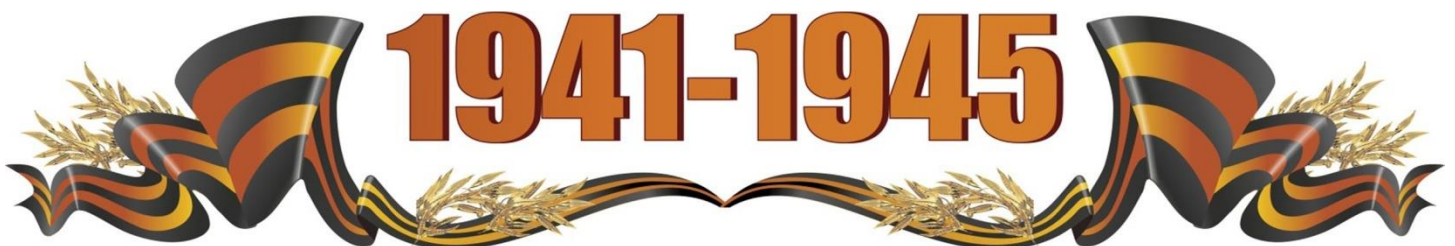
Военная техника



Беловский район

2020

КАРТОЧКА № 1
Танк Т-34



Танк Т-34

Большинство экспертов придерживаются мнения, что танк Т-34 был лучшим во Второй мировой войне, он дошел до победы, однако есть и другие мнения. Над созданием этого танка трудился целый штат разработчиков еще до начала

Второй мировой войны

Считается, что история танка Т-34 началась с создания опытного танка А-20. С 1931 года на вооружении стали появляться колесно-гусеничные танки типа БТ, они считались быстроходными. После того как был накоплен опыт в боевых действиях, Харьковский паровозостроительный завод получил задание создать проект колесно-гусеничного танка, который будет способен в будущем заменить БТ. По историческим данным проектирование было начато в 1937 году техническим отделом под руководством Кошкина.

Именно эта модель и станет знаменитой Т-34, в процессе создания конструкции данной машины особое внимание уделялось упрощению конструкции. В этом очень помогли специалисты Сталинградского тракторного завода и специалисты технологического бюро. Именно благодаря им и была окончательно разработана модель танка Т-34 для массового производства. Начало производства первых экспериментальных моделей произошло в Харькове зимой 1940 года. 5 марта того же года первые две модели покинули пределы завода и были отправлены на первый свой марш бросок Харьков Москва под чутким контролем М.И. Кошкина

В связи с военной обстановкой не хватало резины, цветных металлов, чтобы не останавливать производства танков, конструкторы переработали все детали конструкции и существенно смогли сократить количество деталей.

Танк 34 был большим достижением танкостроения. Конструкция танка была очень надежна, имела очень мощное вооружение надежное бронирование корпуса и башни танка. Самое главное машина была очень динамична.

КАРТОЧКА № 2
«Катюша»



КАРТОЧКА № 2

БМРА

Первое, что приходит на ум при слове «Катюша» — смертоносная артиллерийская машина, использовавшаяся Советским Союзом во время Второй Мировой. Данные машины широко использовались во время войны и были известны силой наносимого реактивного удара.

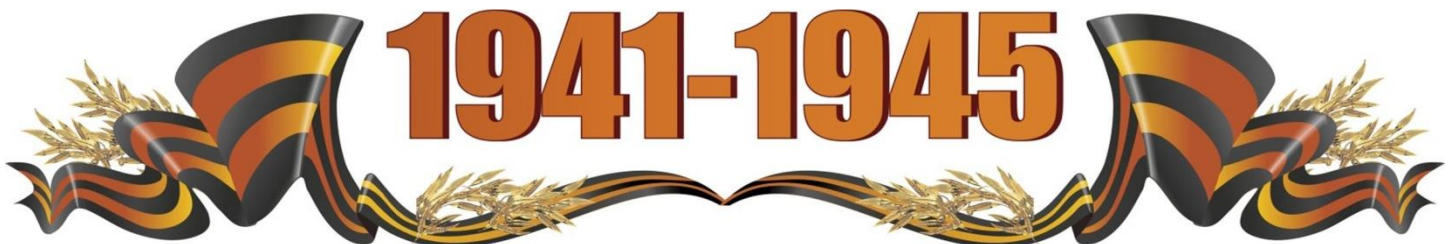
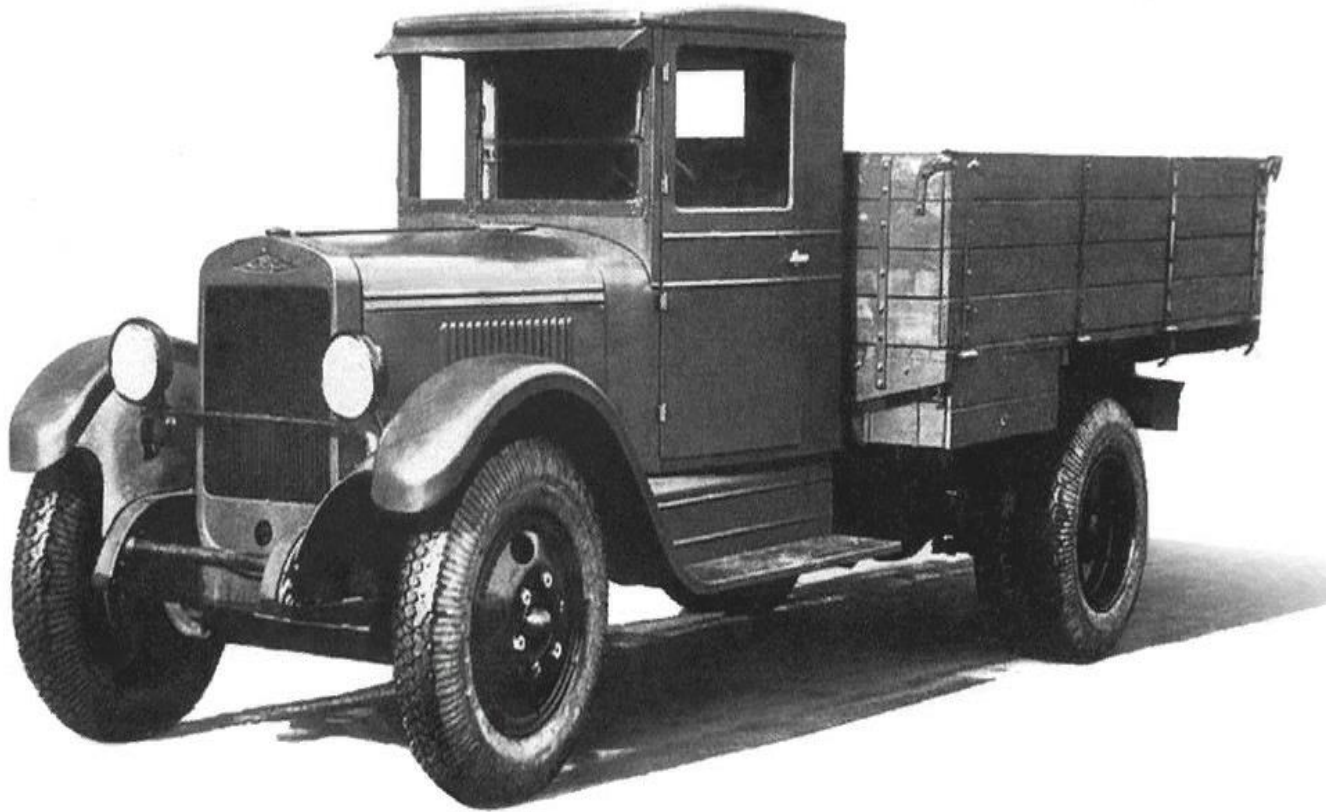
Техническое назначение «Катюши» — боевая машина реактивной артиллерии (БМРА), подобные установки стоили меньше, чем полноценное артиллерийское орудие, но при этом могли буквально обрушить ад на голову противнику за несколько секунд. Советские инженеры достигли баланса между огневой мощностью, мобильностью, точностью и экономической эффективностью в создании данной системы, что и сделало её всемирно известной.

Создание боевой машины

Работа над созданием Катюши началась в начале 1938 года, когда Реактивный научно-исследовательский институт (РНИИ) в Ленинграде получил разрешение на разработку собственной БМРА. Изначально масштабные испытания оружия начались в конце 1938 года, но огромное количество недостатков в машине не впечатлило Советскую армию, однако, после доработки системы, в 1940 году, Катюшу все же выпустили небольшой партией.

Вы, наверняка, гадаете, откуда артиллерийская машина получила своё особенное название – история «Катюши» довольно уникальна. Существование данного оружия было секретом до самого окончания войны, во время которой боевую машину, с целью скрыть её истинную природу, помечали буквами «КАТ», что расшифровывалось «Костикова автоматический термитный», из-за чего солдаты и окрестили её Катюшей, в честь патриотической песни Михаила Исаковского.

КАРТОЧКА № 3
Грузовик «Полторка»



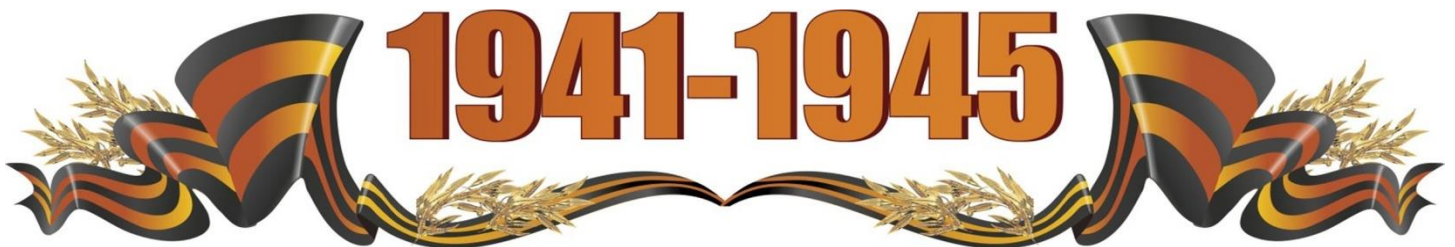
КАРТОЧКА № 3
ГАЗ-ММ, «полупторка»

Первый автомобиль, название которого всплывает в памяти в связи с той войной это легендарная «полупторка». Маленький, неказистый, по-своему красивый грузовичок, составлявший половину автомобильного парка в годы войны.

История «полупторки» началась более восьмидесяти лет назад, когда молодой СССР начал обзаводится автомобильной промышленностью. Половину автомобилей в мире тогда, в 1928 году, производила компания «Форд» (в том числе 3 из 5 – в собственно США), и несмотря на то, что дипломатических отношений у США и СССР еще не было и не предвиделось, коммерческая выгода довлела над политикой, и правительство СССР заключило с Генри Фордом Первым соглашение о передаче советской стороне производственных технологий и оборудования для производства грузового и легкового автотранспорта, а также об обучении советских специалистов на заводах корпорации Ford.

Конструктивно те автомобили были полной технической копией грузовика Форд-АА, собирались в СССР поначалу методом отверточной сборки (в Москве и Нижнем Новгороде) из машинокомплектов, доставленных из США. Собственно техническая документация и чертежи фордовской продукции в СССР поступили только в 1932 году. Советские инженеры посмотрели на них, покачали головой, и – тут же принялись модернизировать автомобиль, исходя из местных реалий. Так, были внесены изменения в конструкцию картера сцепления и рулевого механизма, за счет чего данные узлы значительно усилились. Немного изменилась подвеска. И в 1934 году, когда на нее установили двигатель от ГАЗ-М (легендарная «эмка»). С этим силовым агрегатом она выпускалась вплоть до окончания производства в 1946 году. Модернизированный таким образом автомобиль получил имя ГАЗ-ММ, а в историю войны вошел как «полупторка».

КАРТОЧКА № 4
Самолет истребитель И-16



КАРТОЧКА № 4
Самолет И-16

Эти машины использовались на советско-германском фронте вплоть до 1943 года, а в авиационных частях, дислоцированных на Дальнем Востоке, состояли на вооружении вплоть до лета 1945 года.

Самолет И-16 серийно выпускался с середины 1934 по 1942 год, включительно, заводами № 39 имени В.Р.Менжинского (г. Москва); № 21 имени С. Орджоникидзе (г. Горький); № 153 имени В.П. Чкалова (г. Новосибирск) и № 458 (г. Ростов-на-Дону, а с 1942 года - в Баку). Всего было изготовлено 10292 самолетов И-16 (вместе с учебно-тренировочными вариантами УТИ-4).

Экипаж - 1 человек

Двигатель - М-25В

Мощность - 750 л.с.

Размах крыла - 9,0 м

Площадь крыльев – 14,54 кв. м

Масса пустого самолета – 1382 кг

Масса максимальная взлетная – 1715 кг

Масса полной нагрузки – 500 кг

Максимальная скорость на высоте / у земли - 440 / 389 км/ч

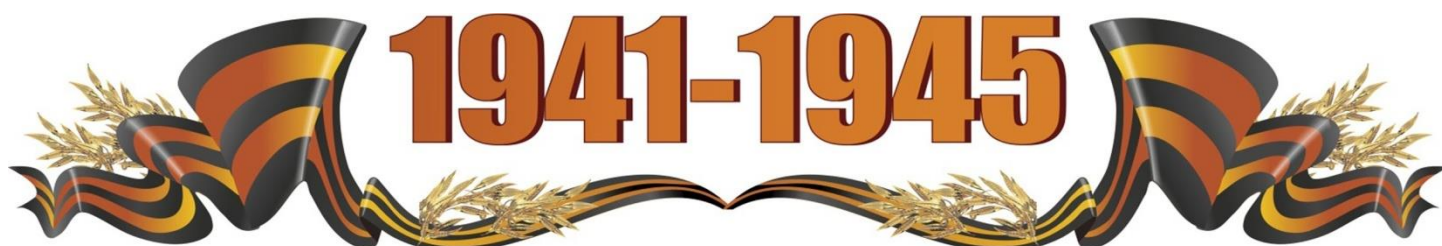
Практический потолок – 8270 м

Максимальная дальность – 800 км

Вооружение: 4х7,62-мм пулемета ШКАС; 6 НУРС РС-82

Максимальная бомбовая нагрузка - 200 кг

КАРТОЧКА №5
Торпедный катер «КОМСОМОЛЕЦ»



КАРТОЧКА № 5

Торпедный катер «КОМСОМОЛЕЦ» проекта 123-БИС. СССР

Головной катер «Комсомолец» проекта 123 был заложен 30 июля 1939 года на верфи Ленинградского судостроительного завода № 194 им. товарища А. Марти. Спущен на воду 16 мая 1940 года, вступил в строй 25 октября того же года, а 12 марта 1941 года – зачислен в состав Черноморского флота. Торпедный катер «Комсомолец» предназначался для торпедирования судов противника и для постановки дымовых завес.

Длина – 18,7 м

Ширина – 3,4 м

Осадка – 1,2 м

Водоизмещение стандартное – 20,5 тонны

Водоизмещение полное – 23 тонны

Скорость хода максимальная – 48 узлов

Скорость хода крейсерская – 28,8 узлов

Мощность: бензиновый авиационный двигатель внутреннего сгорания «Паккард» – 2х1200 л.с.

Дальность плавания – 345 миль

Вооружение:

Артиллерия ПВО – 2 спаренные установки 12,7-мм крупнокалиберных пулеметов ДШК (впоследствии 2 установки 20-мм пушек ШВАК)

Противолодочное вооружение – 2 лотковых бомбосбрасывателя;

– 6 глубинных бомб М-1;

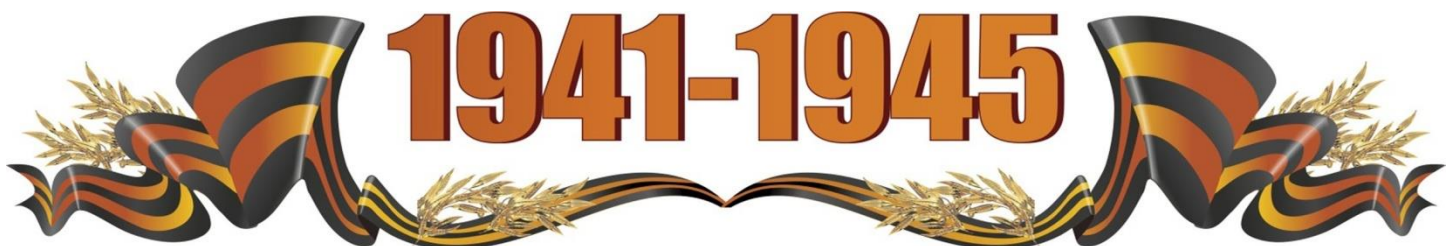
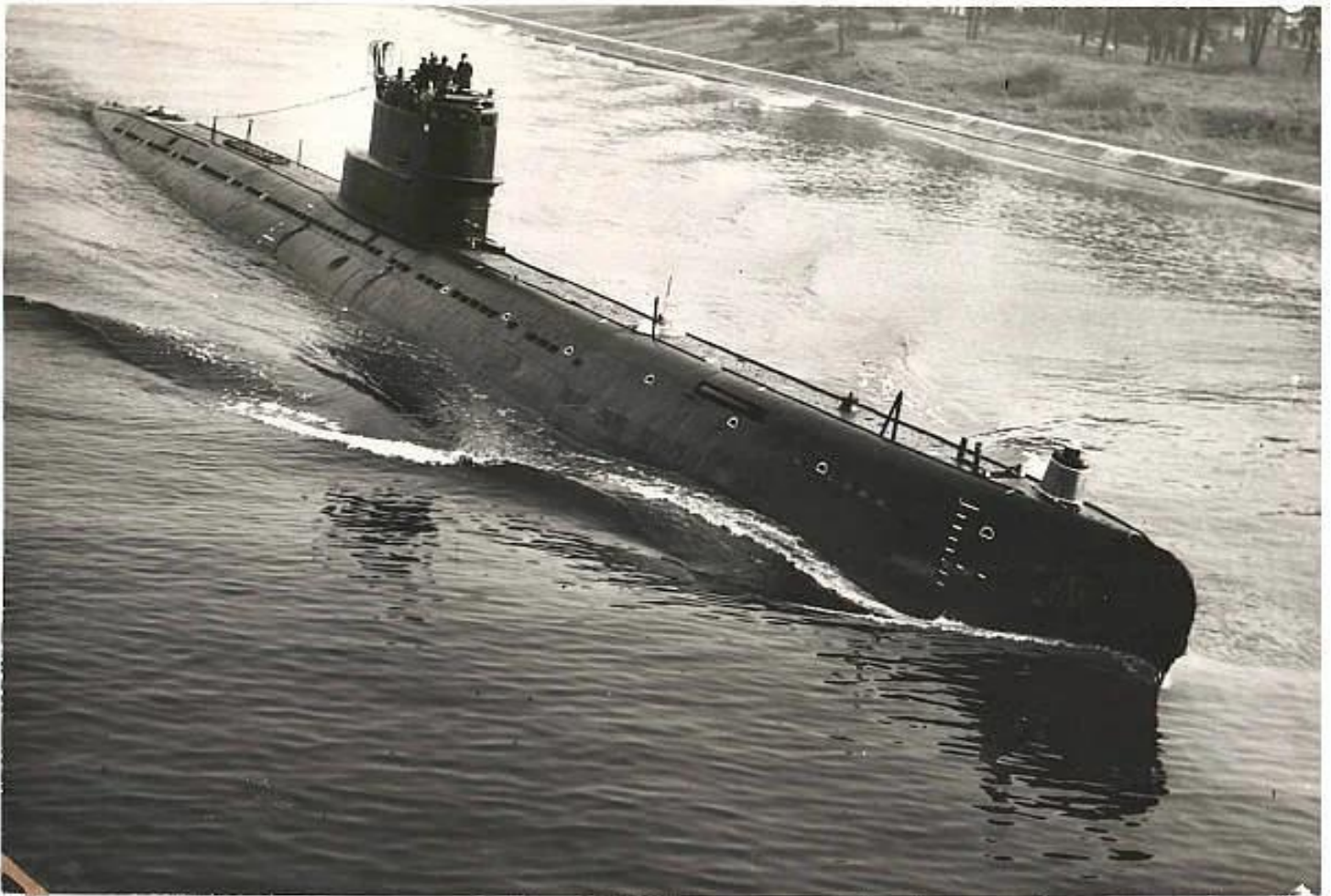
Аппарат с дымовой смесью ДА-7 емкостью 40 литров

Торпедно-минное вооружение – торпедные аппараты – 2х450

Автономность плавания – 36 часов

Экипаж – 7 человек.

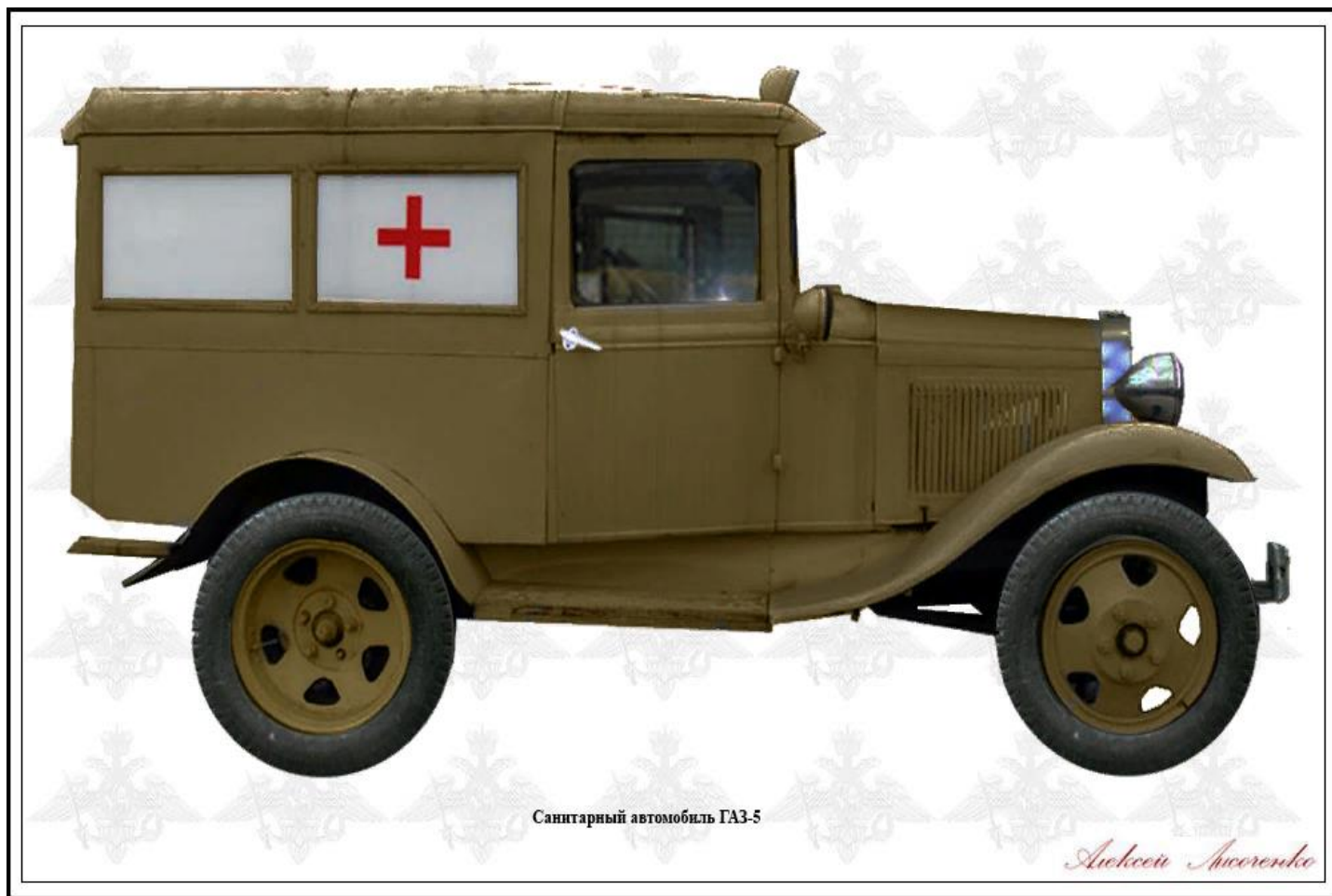
КАРТОЧКА №6
Эскадренная подводная лодка



Эскадренные подводные лодки

Эскадренные подводные лодки «П-1», «П-2» и «П-3» типа «П» (IV серия) были построены на Ленинградском заводе №189 и приняты в строй в 1936 г. Лодка «П-1» погибла в 1941 г., «П-2» – списана в 1955 г, а «П-3» – в 1952 г. ТТХ лодки: водоизмещение надводное полное – 1 тыс. т., подводное – 1,7 тыс. т.; длина – 87,7 м, ширина – 8 м; осадка – 3 м; глубина погружения – 50 м; энергетические установки – 2 дизельных двигателя и 2 электродвигателя; мощность – 5,4/1,1 тыс.л.с.; скорость – 19 узл.; запас топлива – 92 т. соляра; дальность плавания – 5,7 тыс. миль; экипаж – 56 человек. Вооружение: 2х1 – 100-мм орудия; 1х1 – 45-мм зенитное орудие; 6 – 533-мм торпедных аппаратов; 10 торпед.

КАРТОЧКА № 7
Санитарный автомобиль



КАРТОЧКА № 7

Санитарный автомобиль «Скорой помощи» на шасси ГАЗ-А образца 1934 года

Долгое время в Советском Союзе не существовало специализированных заводов, выпускавших санитарные автомобили, поэтому нередко в 1920-х – 1930-х годах автобазы «Скорой помощи» вынуждены были своими силами делать необходимый подвижный состав, используя стандартные шасси грузовых автомобилей, на которые устанавливались простые деревянные кузова, пригодные для размещения носилок. Эти автомобили не имели ни заводских, ни производственных обозначений. И только в середине 1930-х годов ситуация с санитарным транспортом изменилась.

Горьковский автомобильный завод (ГАЗ) стал первым отечественным предприятием, наладившим массовое производство легковых и грузовых машин, которые широко использовались в Красной армии и в народном хозяйстве. За основу будущих советских автомобилей ГАЗ были приняты автомобили американского концерна Ford Motor Co. – легковая машина среднего класса «Форд-А» с открытым 5-местным 4-дверным кузовом типа «фаэтон» и 1,5-тонный грузовой автомобиль «Форд-АА». Лицензионная копия автомобиля Ford-A, оборудование и документация на его производство были куплены Советским Правительством в США в 1929 году у Ford Motor Co. В процессе строительства ГАЗа первоначально сборка этих автомобилей осуществлялась на московском заводе КИМ и нижегородском «Гудок Октября». Выпускавшийся с декабря 1932 года легковой автомобиль ГАЗ-А, на заднеприводном шасси (4х2) с передним расположением двигателя мощностью 40 л.с., сразу же поступил на вооружение. Несколько типов карет «Скорой помощи» (санитарных машин) с оригинальным дизайном кузова, включая облицовку передка, грузоподъемностью 500 кг