

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
СРЕДНЯЯ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ШКОЛА № 661
ПРИМОРСКОГО РАЙОНА
г. САНКТ – ПЕТЕРБУРГ

ТЕМА: « НИКТО НЕ ЗАБЫТ И НИЧТО НЕ ЗАБЫТО»

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ
РАБОТА
УЧЕНИКА 9-А КЛАССА
Щербакова Дмитрия Денисовича

РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА:
Дибигева В.А.

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Вступление</u>	<u>2 стр.</u>
<u>Основное содержание</u>	<u>2 - 7 стр.</u>
1.1 <u>Легендарная полуторка»</u>	<u>2 – 4 стр.</u>
1.2 <u>Военно-автомобильная дорога № 101</u>	<u>4 - 5 стр.</u>
1.3 <u>«Они совершали подвиг каждый день.</u>	<u>5– 7 стр.</u>
<u>Заключение</u>	<u>8 стр.</u>
<u>Никто не забыт и ничто не забыто</u>	<u>8 стр.</u>
<u>Список использованной литературы</u>	<u>9 стр.</u>
<u>Приложение</u>	<u>10 стр.</u>

Вступление.

Великая Отечественная война оставила глубокий след в памяти нашего народа. Подвиг русского солдата он всегда останется бессмертным. Мои ровесники знают о войне, о подвигах советского народа по рассказам, исторической хронике, из воспоминаний тех, кто воевал или трудился в тылу, участвовал в борьбе против врага на оккупированной территории.

В нашем школьном музее есть воспоминания ветеранов Великой Отечественной войны, мы храним память о них. Особенно нам дороги экспонаты, которые переданы в музей ветеранами и жителями нашего города, пережившими блокаду в Ленинграде 1941-1944 годов.

Памятным экспонатом музея является не большая модель автомобиля, которого называли «полуторкой», за его не большую грузоподъемность. За годы войны этот автомобиль приобрел еще одно имя «легендарная». Этому автомобилю поставлено более десятка памятников; только в Ленинградской области их шесть, все они находятся в «Зеленом поясе славы», это места памяти о великом подвиге защитников нашего города в годы Блокады.

Об этом памятнике истории и великом подвиге нашего народа над немецко-фашистскими захватчиками, посвящена эта работа. В работе использованы воспоминания ветеранов войны и блокады – защищавших «Дорогу жизни» и город Ленинград: рядового - наводящего стрелкового отряда ПВО - Корешковой Елены Даниловны и матроса Балтийского флота – Иванова Федора Ивановича.

Основное содержание.

1.1 Легендарная «полуторка».

История легендарной «полуторки», а вернее автомобиля ГАЗ-АА начиналась задолго до начала Отечественной войны. Молодому Советскому государству, для перевозки грузов необходим был автомобиль собственного производства. Гипротресту «Металлострой» было поручено разработать эскизный проект, однако советские специалисты не имели опыта автомобилестроения особенно крупномасштабного, поэтому, было решено обратиться к частным фирмам США, и в мае 1929 года туда выехала правительственная комиссия. Выбор пал на компанию Форда, так как в то время не существовало фигуры известной, чем Генри Форд, заводы которого выпускали каждый второй автомобиль на планете. В качестве базовой модели для производства на новом заводе в Нижнем Новгороде был определен легковой автомобиль Форда- полуторный грузовик Форд-АА, к тому времени широко известный и хорошо зарекомендовавший себя в разных странах. Ждать вступления в строй нового завода не

стали, на заводе «Гудок Октября» в десяти километрах от Нижнего Новгорода установили сборочный конвейер. По договору из США через Мурманск стали поступать узлы и детали

1 февраля 1930 года в автосборочном цехе смонтировали первые 10 грузовиков Форд-АА. Торжественный день наступил 29 января 1932 года. Под звуки заводской сирены с конвейера сошел первый автомобиль Нижегородского автозавода НАЗ-АА да, да НАЗ а не ГАЗ - так автомобиль стал называться с октября 1932 года, когда город Нижний Новгород был переименован в Горький..

К концу года с конвейера ежедневно выпускалось по 60 грузовиков.¹

При всей своей простоте автомобиль был достаточно совершенен. Он имел четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 3285куб. при 2600 об\мин, развивал мощность в 42 л.силы. Рабочий тормоз имел механический привод. Особенностью конструкции было устройство задней подвесной трансмиссии, где в качестве продольной тяги использовался карданный вал, упиравшийся в бронзовую втулку. В качестве топлива применялся низкооктановый бензин, что было важно в те годы. «Полупанка» могла ездить и на тракторном лигроине, и на светильном керосине. Запаса топлива хватало на 215 км. Грузоподъемность автомобиля, при собственной массе в снаряженном состоянии 1810кг, равнялась полторы тонны. Отсюда происходило и прозвище «полупанка». Несмотря на это, полупанки эксплуатировались со значительным перегрузом, зачастую перевоза до трех тонн.

С 1933 года автомобиль стали собирать из комплектующих, производящих на советских заводах

До 1934 года оснащали кабиной из дерева и прессованного картона.

С 1934 года автомобиль получил металлическую кабину с дерматиновой крышей.

В 1938 году грузовик был модернизирован и получился 50-сильный ГАЗ-ММ, но внешних отличий не имел от ГАЗ-АА.

После начала Великой Отечественной войны из-за нехватки тонкой холоднокатаной стали и ряда комплектующих – Горьковский автомобильный завод (ГАЗ) был вынужден перейти на выпуск упрощенного военного грузовика.

Двери были заменены треугольными боковыми загородками и сворачивающимися брезентовыми дверями, крылья были выполнены из кровельного железа методом простой клепки, отсутствовали тормоза на передних колесах, оставлена только одна фара головного света, с не откидными боковыми бортами. Особым дефицитом были шины, поэтому во время войны полупанки часто сходили с конвейера только с задними колесами, что соответственно снижало грузоподъемность.

Многие сейчас ругают эту машину, считая ее технически отсталой по сравнению с автомобилями, применявшимися в германской армии. Однако все недостатки «полупанки» с

¹ <https://ru.wikipedia.org/wiki/Википедия> (сентябрь 1915г.)

началом войны превратились в ее достоинства. Дело в том, что использовавшие нацистами машины производства Германии, Франции, Италии, Австрии не были приспособлены к работе в зимних условиях, имели не достаточную проходимость, были очень сложны в ремонте и обслуживании, большое их разнообразие их моделей значительно затрудняло снабжение запчастями, обучение личного состава и ремонт. Автомобили же Красной Армии были лишены этих недостатков. Не сложная их конструкция значительно упрощала их эксплуатацию и обслуживание.

Именно ГАЗ-АА стал «Легендарным», показав, на что способен в годы войны, особенно на трассе № 101 так называлась военно-автомобильная дорога – Дорога жизни ленинградцев,.

1.2 Военно-автомобильная дорога 101(ВАД-101)

«Дорога жизни» - термин не официальный, не закреплённый никакими документами, так ее называл народ, а официально она именовалась Военно-автомобильная дорога № 101.

8 сентября 1941 года, когда немецкими войсками был захвачен Шлиссельбург. Это был последний сухопутный маршрут, который вел из Ленинграда на Большую землю. В качестве последней надежды на снабжение осажденного города осталась Ладога. Ладожское озеро имеет тяжёлый нрав, и с момента основания Санкт-Петербурга, строились обводные водные пути для обхода озера при перевозке. На берегах Ладоги не было ни пристаней, ни пирсов. Но уже в сентябре началась первая навигация по Ладожскому озеру. С Большой земли грузы доставлялись сначала в Волхов, оттуда – в Новую Ладогу, а затем водным путем на западный берег к маяку Осиновец. Именно сюда **12 сентября** прибыли две баржи, гружёные 626 т. зерна и 116 т. муки. Эта даты считаются **началом Дороги жизни**.

Зачинателями Дороги жизни в Осиновце были адмирал И.С.Исаков и капитан первого ранга Н.Ю.Авраамов. Авраамов был заместителем командующего Ладожской военной флотилии по перевозкам и командиром Осиновецкой военно-морской базы. В дальнейшем командиром до окончания боевых действий в 1944 году был –В.С.Чероков. Начальником Дороги жизни был назначен Монахов В.Г.

Трасса действовала с сентября 1941 по ноябрь 1943 года: в период навигации – по воде, в периоды ледостава – по льду, из КОБОНЫ до ВАГАНОВА и КОКОРЕВА. Всего 30 км ледяного пути, но эти километры стоили жизни многим спасённым ленинградцам и городу.

«Гитлеровцы. предпринимали отчаянные усилия, парализовать работу автомагистрали. Она обстреливалась артиллерией, над ней «висела» вражеская авиация, сбрасывавшая фугасы и кассеты, начиненные прыгающими минами-« лягушками», как их прозвали наши бойцы; неоднократно делались попытки захватить трассу наземными войсками».²

Ладожская военная флотилия, войска ПВО, авиация Ленинградского фронта и Балтийского флота обеспечили ее непрерывную работу.

² Из воспоминаний ветерана Великой Отечественной войны участника боевых действий на Ладожском озере -Корешковой Е.Д

За первую военную навигацию 1941 года в Ленинград на кораблях военной флотилии и на судах Северо-Западного речного пароходства было доставлено 60 тысяч тонн груза, в том числе 45 тысяч тонн продовольствия. Из Ленинграда водным путем было эвакуировано около 33,5 тысяч ленинградцев. Вражеская авиация непрерывно атаковала караваны судов. Только в октябре 1941 года порт Осиновец 58 раз подвергался бомбардировкам; штормы и туманы затрудняли судоходство.³

С начала блокады прекратилась телефоно-телеграфная связь со страной. Осталась радиосвязь. В исключительно сложных условиях, в штормовую погоду удалось проложить по дну Ладожского озера несколько обыкновенных телефонно-телеграфных кабелей длиной 37 километров каждый. Противник до конца войны не знал, где был проложен такой важный для ведения боевых действий кабель связи.

По дну озера были проложены трубы, по которым шло горючее. С приближением зимы встал вопрос, как поддерживать связь с Большой землей, когда Ладога замерзнет. Ледовый режим не устойчив, сильные ветры часто взламывают лед, появляются трещины, подмывы. Эксплуатация трассы требовала тщательной подготовки, изучение ледового режима озера, а также строительства причалов и портов. Были сформированы специальные отряды для изучения состояния льда.⁴

Дорога жизни, включая сухопутный участок по железной дороге от Финляндского вокзала с выходом к берегу Ладожского озера, где были построены пирсы. Далее дорога жизни проходила по льду Ладожского озера на расстоянии 20-25 км от занятого противником берега. Поверхность озера покрылась льдом в первой половине ноября 1941 года.

Первой была оборудована фронтовая ледяная трасса Кокорево-Лаврово, связывавшая Ленинград с Большой землей (в восточной части Ладожского озера)

18 ноября 1941 года верхом на лошади пересек озеро командир 64-го дорожно-эксплуатационного полка А.С. Мажаев.

20 ноября на восточный берег двинулся в порядке разведки санно-гужевой обоз из 350 упряжек, возглавляемый старшим лейтенантом М.С.Муровым.

Было доставлено первое продовольствие – 63 тонны муки.

21 ноября по ледовой трассе прошла первая легковая машина с Ф.Н.Лагуновым и Б.В. Якубовским, а **22 ноября 1941 года считается днем рождения ледовой дороги** – по ней начались автомобильные перевозки. В этот день на лед вышли 60 машин ГАЗ-АА под командованием капитана В.А.Порчунова, они доставили первые 33 тонны продовольствия.

Всего на перевозках по льду было занято 4500 автомашин. За 1-ую неделю затонуло и застряло в промоинах 40 грузовиков. Была вновь восстановлена связь с Большой землей.

³ «Вспомним всех поименно...» Воспоминания о войне жителей Приморского района. СПб 2005

⁴ «Дорога жизни». К годовщине блокады Ленинграда. (<http://www.ria.ru/spravka/20060908/53650404.html>).

1.3 Они совершали подвиг каждый день.

... Шли мы дни и ночи – трудно было – очень, но баранку не бросал шофер: это слова из знаменитой песни о шоферах Великой Отечественной войны. Шоферы, как и многие другие, кому выпало работать на трассе №101, каждый день совершали подвиг, нечеловеческими усилиями выполняли свой долг.

Эксплуатация ладожской ледяной трассы была связана с большими трудностями.

«Ледяную дорогу регулярно очищали от снега, через трещины перебрасывали мосты, ремонтировали машины и проводили другие работы, обеспечивающие работу дороги. Зенитчики прикрывали огнем путь по льду, летчики охраняли небо и вели яростные бои с вражескими самолетами, рвавшимися к Дороге жизни».⁵

На Ладого был создан большой и слаженный- военный организм с 20-тью тысячами человек.

Работа водителей на этой дороге была исключительно опасной; дорога находилась под постоянным обстрелом и бомбежкой немецкой артиллерией и авиацией. Тем не менее, каждый день по дороге перевозилось в оба конца примерно 1000 т грузов.

При наведении ледовой дороги выяснилось, что для такого «ледяного моста» губительным является явление резонанса: бывали случаи, когда тяжелый грузовик, идущий по льду нормально преодолевал маршрут, но идущая по тому же пути лёгкая машина с людьми при определенной скорости могла провалиться под лед. Это проявление резонанса - было названо «изгибо - гравитационной волной» и для автомобилей была предписана определённая скорость движения, чтобы избежать происшествий.⁶

Больше всего неприятностей доставляли трещины. Плохо, когда колеса автомобиля побьют лед и застрянут. Беда, если выколотые льдины приподнимутся и разойдутся. Машина скатиться - нырнет в воду, а «выколотки», возвращаясь в прежнее положение, накроют ее, словно надгробием.⁷ По существу, срок эксплуатации каждого полотна дороги определялся именно интенсивностью развития трещин. Проблемой трещин и ледяным покровом трассы занимались ведущие научные деятели Ленинградского физико-технического института Академии наук СССР, Гидрографическая и Гидрометеорологические службы Балтийского флота, инженерные подразделения штаба Ленинградского фронта, Управление военно-

⁵ Из воспоминаний ветерана Великой Отечественной войны участника боевых действий на Ладожском озере - Корешковой Е.Д

⁶ В.М. Козин Проблемы использования ледяного покрова в качестве несущей платформы.\\ Резонансный метод разрушения ледяного покрова.М.Академия Естествознания 2007г.

⁷ Козин В.М. Проблемы использования ледяного покрова ../ Резонансный метод разрушения ледяного покрова ([http:// www. Rae.ru/monographs/11-191](http://www.Rae.ru/monographs/11-191)) -

М.: Академия Естествознания 2007г.

восстановительных работ. Среди них академик А.Ф.Иоффе, П.П.Кобеко, В.В.Шулейкин, Б.В.Проскуряков и др. Большую роль в жизни дороги играли гидрологи и гидрографы. Они первыми выходили на лед в начале зимы и последними покидали его весной, убедившись, что переправляться уже невозможно. Титаническую работу проделывали на трассе строители, бойцы, краснофлотцы. Чудеса совершали автомобилисты. Они работали за пределами выносливости человеческого организма. Разумно рискуя, гидрографы проводили по трассам и ледяной целине воинские соединения, колонны тяжелых машин, артиллерию и танки.

Невзирая на жестокий огонь врага, ни днем, ни ночью, ни в пургу, ни в лютый мороз, ни на минуту не затихало движение на дороге – шел транспорт с бесценным грузом для Ленинграда. Было совершено 330 налетов непосредственно на ледяную трассу. Врагу не удалось разрушить коммуникацию, сорвать перевозку, задуть голодом Ленинград. В первую блокадную зиму ледовая дорога действовала до 24 апреля 1942 года, последний рейс машины делали уже по ступицы в воде, местами их приходилось разгружать и переносить груз вручную.

За это время из Ленинграда, для фронта и флота поступило около 32 тыс. тонн боеприпасов и чуть менее 35 тыс. тонн горюче-смазочных материалов. Это было прямым доказательством того, что город жив и продолжает вносить свой посильный вклад в общее дело борьбы с врагом.

Всего 152 дня работала дорога, за это время было эвакуировано более 550 тыс. ленинградцев и более 35 тыс. раненых. Благодаря этим перевозкам нормы выдачи хлеба с 25 декабря были увеличены. Рабочим и инженерно-техническим работникам на 100 грамм, а служащим, иждивенцам и детям на 75 грамм.

Вторая навигация по Ладоге началась 23 мая 1942 года, за время действия было перевезено в обоих направлениях 1 099 500 т. Различных грузов, из них в блокадный Ленинград – более 790 тыс. т., включая 353 тыс. т продовольствия. Из города на Большую землю было вывезено около 540 тыс. человек, в том числе 448 тыс. эвакуированных жителей. Для пополнения Ленинградского фронта было переброшено около 290 тыс. солдат и офицеров.⁸

С 19 декабря 1942 года по 30 марта 1943 года 101 день вновь действовала ледовая Дорога жизни. За этот период было перевезено более 200 тыс. т грузов, в том числе продовольствия и эвакуировано около 89 тыс. человек.

18 января 1943 года со взятием советскими войсками Шлиссельбурга Ленинградская блокада была прорвана. По южному берегу Ладожского озера была проложена железная дорога до станции Поляны, названная впоследствии Дорогой Победы. Но Ладожские коммуникации продолжали действовать до **окончательного снятия блокады Ленинграда 27 января 1944 года.**

⁸ Б.К. Пукинский 1000 вопросов и ответов о Ленинграде. – Л., Лениздат 1981 г. с.391-395

Была и другая дорога жизни – малая, по льду Финского залива, выполнявшая ту же функцию, что и Ладожская. В 1941-1944 годах, до снятия блокады Ленинграда по ней в обе стороны шли и ехали люди, для участия в обороне Ораниенбаумского плацдарма, где была создана специальная оперативная группа из частей морской пехоты, гарнизонов островов Выборгского залива. Для усиления защиты города по Малой дороге жизни были переброшены части 8-й армии в количестве 6 стрелковых дивизий. По этой 37-километровой магистрали в дни блокады доставлялись разными видами транспорта продовольствие и боеприпасы.

Заключение.

«Никто не забыт и ничто не забыто».

Дорога жизни для каждого ленинградца это то, о чем помнят, и будут помнить.

Памяти, павших – будьте достойны! Всегда – достойны!

Эти слова клятвы, выбиты не только в камне, они в сердцах каждого, кому не безразлична героическая история его народа, его Родины. Мы храним память о тех, кто защищал наше отечество.

Постановлением Совета Министров РСФСР № 624 от 4 декабря 1974 года, расположенные на дороге от станции Ржевка до маяка Осиновец, части мемориала в память обороны Ленинграда в 1941 -1944 годах внесены в реестр - «Зеленый пояс Славы». Всего на Дороге жизни установлено 7 монументов, 46 памятных столбов вдоль шоссе и 56 столбов вдоль железной дороги. Все эти сооружения входят в Зелёный пояс Славы.

Среди них памятники и мемориалы в память о тех, кто работал и обслуживал Дорогу жизни: героям - железнодорожникам, воинам – понтонерам, зенитчикам, детям блокадного города, и «Легендарной полуторке». Установлен на 103 км Петрозаводского шоссе, в Дусьево у развилки на Войбокало (1974г., архитектор А.Д.Левенков, художник В.В.Фоменко), на 10–м километре Дороги жизни и это не единственный памятник!

**Список
использованной литературы**

1. Гусаров А.Ю. Памятники воинской славы Петербурга. –СПб, 2010 г.
2. Козин В.М. Проблемы использования ледяного покрова ../ Резонансный метод разрушения ледяного покрова ([http:// www. Rae.ru/monographs\11-191](http://www.Rae.ru/monographs\11-191)) - М.: Академия Естествознания 2007г.
3. Павлюченко В.Ф., Редькин П.Л. Музей «Дорога жизни».(путеводитель) Л., 1981г.с иллюстрациями.
4. Пукинский Б.К. 1000 вопросов о Ленинграде. Л.: Лениздат, 1981г.
5. Объекты культурного наследия народов РФ.
([http: \ \ kulturnoe – nasledie.ru\monuments.php ?id](http://kulturnoe-nasledie.ru/monuments.php?id))
6. «Дорога жизни». К годовщине блокады Ленинграда.
([http: \ \ www. ria.ru\spravka\20060908\53650404.html](http://www.ria.ru/spravka/20060908/53650404.html)).
РИА Новости (8 сентября 2006).
7. Интернет ресурсы : ([http:// ru.wikipedia.org\wiki](http://ru.wikipedia.org/wiki))
8. Схема маршрутов. ([http: \ \ www. Rkka.ru/maps\ladoqa.gif](http://www.Rkka.ru/maps/ladoqa.gif))
9. Дорога жизни на сайте «Энциклопедия Санкт-Петербурга»
10. «Вспомним всех поименно...»:
Воспоминания о войне жителей Приморского района. СПб 2005 г.

Приложение



Эх, путь дорожка фронтовая....»

Елена Даниловна Корешкова

Она защищала Дорогу жизни –
была наводящей в ракетных войсках

В 1942 году в возрасте 18 лет попала на фронт
Служила в минометной роте № 12.26.201-ой дивизии

В 1943 году была ранена осколком бомбы

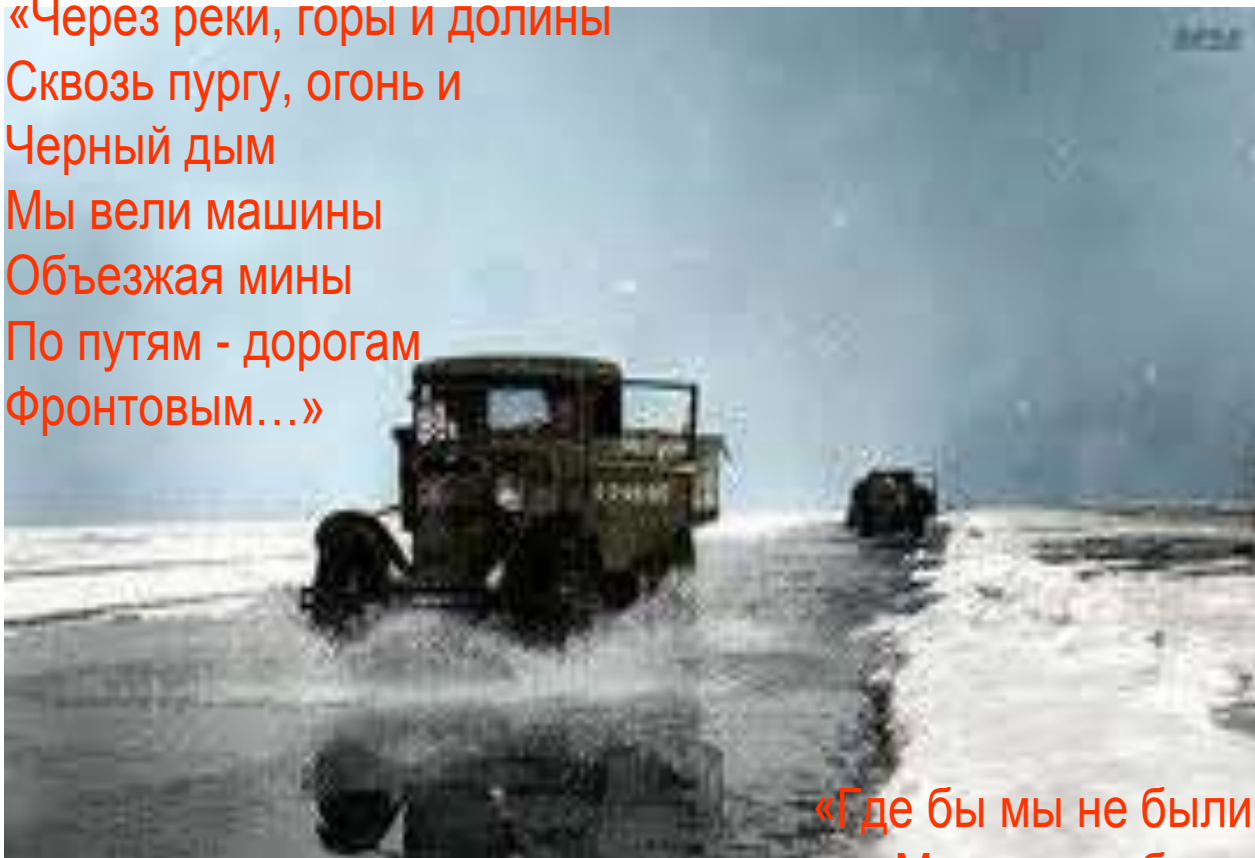
За мужество проявленное на войне имеет награды:

Медали «За оборону Ленинграда»

«За победу над Германией», «Г.К. Жукова»

Орден Отечественной войны

«Через реки, горы и долины
Сквозь пургу, огонь и
Черный дым
Мы вели машины
Объезжая мины
По путям - дорогам
Фронтovým...»



«Где бы мы не были
Мы не позабыли
Фронтových изъезженных
дорог»

Дорога жизни



военно-автомобильная дорога №101

Зеленый пояс Славы!





ГАЗ - АА

29 января 1932 году
с конвейера сошел
первый
автомобиль

Образец 1941 года

Модель ГАЗ-АА
*Экспонат школьного
музея*



**Автомобиль ГАЗ АА
«полуторка»**



© DIECAST43.LIVEJOURNAL.COM