

# Первый автомобиль АМО-Ф15



Шел 1924 год. Закончилась гражданская война. Что можно было разрушить — разрушено. Промышленности нет. Инженеров уничтожили. Не стало и самой России, на том месте возник СССР. Началось отстраивание экономики, а для этого нужен транспорт. Правительство понимало, что на импорте транспорта далеко не поедешь: и валюты нет, и все равно нужна своя промышленность. В том же 1924 году из ворот московского завода АМО вышел первый советский автомобиль. Больше автомобильных заводов у Стране Советов не было. Ему, первенцу, присвоили марку АМО – Ф15.

Проект базировался на итальянском грузовике фирмы ФИАТ. И хотя итальянец и был уже устаревшим, но выбора не было, остановились на том, что было под рукой. Это уже был настоящий грузовой автомобиль. К тому же как нельзя лучше приспособлен к бездорожью. Низкооборотный четырехцилиндровый бензиновый двигатель давал мощность у 35 лошадиных сил. Да и скорость была на то время приличная – от 15 до 30 км/час, в зависимости от качества дороги. А самое больше можно развить и 50 км/час.

Сейчас скорость 15 – 30 км/час вызовет разве что ироническую улыбку. И напрасно. Ведь эра автомобилей только зародилась, монополией дорог были лошадиные повозки, телеги, пролетки, кареты. С какой скоростью обычно движется нагружена телега? А тут самая малость аж 15 километров всего за час, да еще 1,5 тонны груза!

# ЗИС 110



ЗИС-110, легковой автомобиль высшего (представительского) класса, первый советский послевоенный автомобиль. Его производство началось в 1945 году, сменив на конвейере ЗИС-101, и закончилось в 1958 году, когда его в свою очередь заменил ЗИЛ-111

Длина: 6 000 мм  
Ширина: 1 960 мм  
Высота: 1 730 мм  
Клиренс: 200 мм  
Колёсная база: 3 760 мм  
Колея задняя: 1 600 мм  
Колея передняя: 1 520 мм  
Масса: 2 575 кг

# ГАЗ-64



ГАЗ-64 — советский военный полноприводный автомобиль с упрощённым открытым кузовом, имевшим вырезы вместо дверей. Считается первым советским серийным внедорожником. ГАЗ-64 предназначался для использования в качестве командирского автомобиля и лёгкого артиллерийского тягача, но в армии фактически использовался и как транспортное средство пехоты, способное при кратковременной перегрузке перевезти до отделения бойцов.

# Авиация



В 20-х, и даже в начале 30-х годов авиация СССР имела парк самолетов, в основном зарубежного производства (только появлялись самолеты Туполева - АНТ-2, АНТ-9 и его последующие модификации, ставший впоследствии легендарным У-2 и т.д.). Самолеты, состоявшие на вооружении Красной армии, были многомарочны, имели устаревшие конструкции и неважное техническое состояние.

# Як-3



Разработка модернизированного истребителя Як-1М началась в ОКБ-115 А.С.Яковлева в августе 1942 года. Он был дальнейшим развитием Як-1.

Новый самолёт должен был стать истребителем завоевания господства в воздухе. Так как существенно увеличить мощность двигателя возможности не было, то основной задачей стояло улучшение аэродинамики и уменьшение массы конструкции. Снижение массы было достигнуто за счёт уменьшения площади крыла и запаса топлива (пришлось пожертвовать дальностью полёта). Крыло стало разъёмным и по конструкции аналогичным крылу Як-9. Маслорадиатор был перенесён в центроплан. В феврале 1943 года был построен первый прототип Як-1М.

Впервые он поднялся в небо 28 февраля. Испытания показали, что скорость у земли увеличилась на 40 км/ч, а на высоте - на 60 км/ч. В сентябре был изготовлен второй прототип, отличавшийся форсированным по наддуву двигателем. Государственные испытания завершились 15 октября, а 26 октября вышел приказ НКАП о начале серийного производства самолёта под обозначением Як-3.

# МИГ-3



Предварительный проект высотного истребителя И-200 с двигателем АМ-37 был разработан в ОКБ Н.Н.Поликарпова в 1939 году. МиГ-3 представлял собой свободнонесущий низкоплан смешанной конструкции. Передняя часть фюзеляжа имела ферменную раму из стальных труб с дюралевой обшивкой. Задняя часть фюзеляжа была деревянной. Крыло состояло из трёх частей: металлического центроплана, неразъёмно соединённого с фюзеляжем, и двух деревянных однолонжеронных консолей. Профиль крыла "Кларк YH". Механизация крыла состояла из двухсекционных элеронов типа "Фрайз". На самолётах поздних серий устанавливались автоматические предкрылки. Шасси убирающееся трёхопорное с хвостовым колесом. Силовая установка состояла из поршневого V-образного двигателя жидкостного охлаждения АМ-35А (на части самолётов АМ-38) с трёхлопастным винтом изменяемого шага ВИШ-61Ш (на МиГ-1 - ВИШ-22Е). Запуск двигателя осуществлялся сжатым воздухом. Фонарь кабины пилота не имел бронестекла. Его крышка сдвигалась назад на роликах.

Впервые на отечественном серийном истребителе было установлено кислородное оборудование. Вооружение состояло из 12,7-мм пулемёта БС и 2 7,62-мм пулемётов ШКАС, установленных в передней части фюзеляжа над двигателем.

Под крылом могли устанавливаться 6 направляющих для реактивных снарядов РС-82, подвешиваться 2 бомбы по 50-100 кг или устанавливаться 2 дополнительных 12,7-мм пулемёта БК.

# ТУ-2



В арсенале советских ВВС был весьма неплохой пикирующий бомбардировщик. По ряду причин он не стал массовым, но, тем не менее, и он внес свою лепту в достижении победы над фашистской Германией. И это бомбардировщик Туполева Ту-2.

Конструкция самолета - цельнометаллическая. Клепка потайная. Фюзеляж - полумонокок с каркасом. Обшивка сравнительно толстая. Крыло из центроплана с двигателями и консолей однолонжеронное. Размах крыла 18,86 м, площадь- 48,8 квадратных метров, удлинение -7,3, САХ - 2,885 м, горизонтальное оперение - 8,72 квадратных метров, вертикальное - 5,32 квадратных метров. Управление самолетом жесткое одиночное, щитками, створками, тормозами колес - от гидросистемы. Вооружение в типовом варианте: 2 пушки ШВАК-20 неподвижные вперед в центроплане у бортов фюзеляжа, для защиты задней полусферы - три-пять пулеметов ШКАС в 2-3 стрелковых точках, заменены потом на УБТ 12,7 мм.

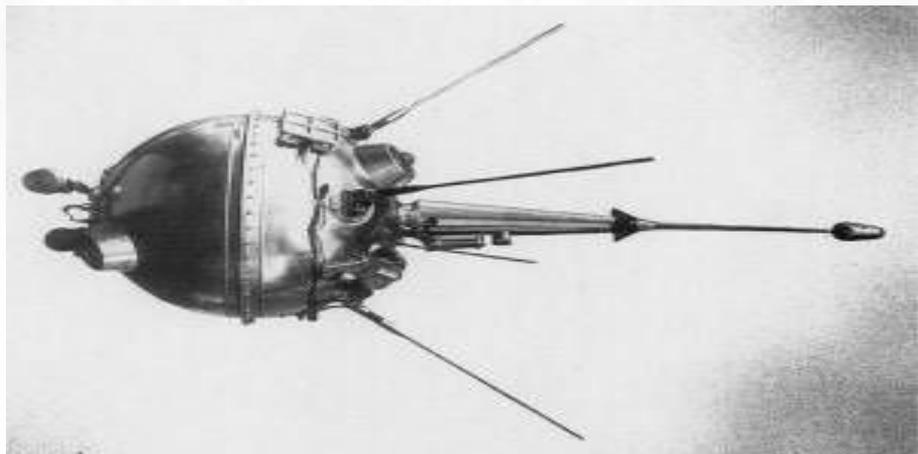
Первая межконтинентальная баллистическая ракета. В 1955 году (задолго до лётных испытаний ракеты Р-7) Королёв, Келдыш и Тихонравов обратились к правительству СССР с предложением о выведении в космос при помощи ракеты искусственного спутника Земли. Правительство поддержало эту инициативу, после чего в 1957 году под руководством Королёва была создана первая в мире межконтинентальная баллистическая ракета Р-7, которая в этом же году была использована для запуска первого в мире искусственного спутника Земли. И хотя Королев пытался запустить в космос свои первые жидкостные ракеты еще в 30-е годы, все же первой из стран, еще в 1940-х годах приступивших к работам по созданию межконтинентальных баллистических ракет, стала нацистская Германия. По иронии судьбы, межконтинентальная ракета создавалась для удара по восточному побережью США. Но у человека — свои планы, а у истории — свои. Этим ракетам не удалось упасть на США, зато навсегда удалось унести человеческий прогресс в реальное космическое пространство.



# Первый искусственный спутник Земли.



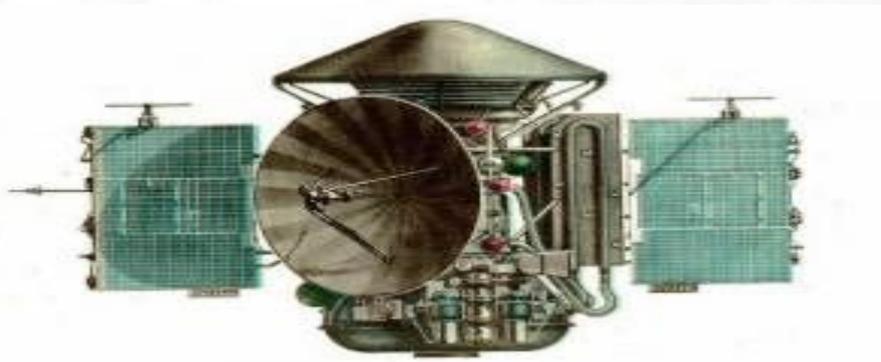
4 октября 1957 г.  
запущен первый  
искусственный  
спутник Земли  
«Спутник-1»



14 сентября 1959 г. — станция «Луна-2» впервые в мире достигла поверхности Луны в районе Моря Ясности вблизи кратеров Аристид, Архимед и Автолик, доставив вымпел с гербом СССР. Данный аппарат не имел собственной двигательной установки. Из научного оборудования на нём были установлены сцинтилляционные счётчики, счётчики Гейгера, магнитометры, детекторы микрометеоритов. Одним из основных научных достижений миссии было прямое измерение солнечного ветра.



2 апреля 1961 г. был совершён первый полёт человека в космос на корабле «Восток-1». На орбите Юрий Гагарин смог провести самые простые эксперименты: пил, ел, делал записи карандашом. «Положив» карандаш рядом с собой, он обнаружил, что тот моментально начал уплывать вверх. До его полёта ещё не было известно, как человеческая психика будет вести себя в космосе, поэтому была предусмотрена специальная защита от того, чтобы первый космонавт в панике не попытался бы управлять полётом корабля. Чтобы включить ручное управление, ему необходимо было вскрыть запечатанный конверт, внутри которого лежал листок с кодом, набрав который на панели управления можно было бы её разблокировать. В момент приземления после катапультирования и отсоединения воздуховода спускаемого аппарата, в герметичном скафандре Гагарина не сразу открылся клапан, через который должен поступать наружный воздух, так что первый космонавт чуть не задохнулся. Второй опасностью для Гагарина могло стать попадание на парашюте в ледяную воду Волги (шел апрель месяц). Но Юрию помогла отличная предполётная подготовка — управляя стропами, он приземлился в 2 км от берега. Этот успешный эксперимент обессмертил имя Гагарина навсегда.



- 27 ноября 1971 г. станция «Марс-2» впервые достигла поверхности Марса. Вывод на траекторию полёта к Марсу был произведен с промежуточной орбиты искусственного спутника земли последней ступенью ракеты-носителя. Масса аппарата «Марс-2» составляла 4650 килограммов. В орбитальном отсеке аппарата находилась научная аппаратура, предназначенная для измерений в межпланетном пространстве, а также для изучения окрестностей Марса и самой планеты с орбиты искусственного спутника. Спускаемый аппарат «Марс-2» слишком резко вошел в марсианскую атмосферу, из-за чего не успел затормозить на этапе аэродинамического спуска. Аппарат, пройдя сквозь атмосферу планеты, разбился о поверхность Марса в Долине Нанеди в Земле Ксанфа (4°с.ш.; 47°з.д.), впервые в истории достигнув поверхности Марса. На борту «Марса-2» был закреплен вымпел Советского Союза.