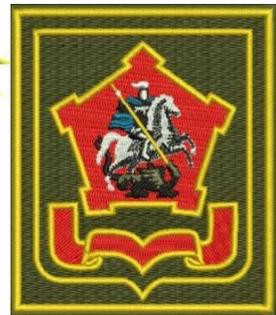




Быть активным, быть в гуще событий, знать, любить историю и технику!



Первая Бронеавтомобильная

Газета межрегиональной общественной организации ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
август 2022 г. Основана в июле 2022 года г. Москва № 1 (001)

Пятый юбилейный бронепробег «Дорога Мужества» 8 – 13 июля 2022 г.

13 июля завершился пятый юбилейный ежегодный бронепробег «Дорога Мужества»! Экипажи провели более 40 часов в дороге, проехав 1300 км по маршруту: Москва – Ржев – Вязьма – Смоленск – Брянск – Людиново – д. Петрищево - Москва. Юбилейный бронепробег «Дорога Мужества», приурочен к 81-й годовщине Смоленского сражения.

официальный представитель Департамента Военной Контрразведки ФСБ России, руководитель Департамента безопасности и противодействия коррупции Москва генерал-лейтенант в отставке Хлебников С.Д., представители общественности и духовенства Москвы.

В состав колонны вошла отреставрированная техника, которая ранее находилась на вооружении армии СССР: БРДМ-1, БРДМ-2, БТР-40, а также военные автомобили: ГАЗ-24, ГАЗ-69, УАЗ-469, ЗИС-110, ЗИЛ-157, ГАЗ-63, ЗИС-5. Безопасность мероприятия, а также сопровождение колонны обеспечивали военнослужащие Военной автомобильной инспекции Росгвардии.

«Военно-технического общества» в городах в рамках первого бронепробега «Дорога Мужества».

В населённых пунктах - городах-героях и городах воинской славы - участники бронепробега приняли участие в возложении цветов к мемориалам павших советских воинов. Для местного населения реставраторы провели презентацию бронемашин с рассказом о военных действиях, в которых участвовала техника.

«Водители очень устают, ведь большую часть суток они проводят за рулем. Однако при виде улыбок местных жителей усталость как рукой снимает. Их радушный прием оправдывает цели бронепробега, и мы это очень ценим», - добавляет Алексей Мигалин.

Впервые в бронепробеге «Дорога Мужества» приняли участие отряд специального подразделения ФСБ «Гром», а также департамент военной контрразведки ФСБ России, который привез с собой музейную экспозицию, повествующую об истории организации.



Справка.

Смоленское сражение (Смоленская стратегическая оборонительная операция) - комплекс оборонительных и наступательных действий Красной Армии против немецкой группы армий "Центр" и частично группы армий "Север".

На Московском направлении два месяца продолжались ожесточенные бои. Огромная территория: 600-650 км по фронту и до 250 км в глубину стала полем битвы, на котором советские воины демонстрировали пример необычайного мужества и любви к Родине.

Для участия в бронепробеге были приглашены члены Павлодарского поискового отряда «Панфиловцы» из Казахстана, а также представители общественных организаций Березовского района Брестской области Республики Беларусь. Они привезли с собой реликвии Брестской земли, которые передавали по маршруту представителям музеев городов.



У памятника Вечный огонь на Поколенной горе участников бронепробега напугивали гости -

«Бронепробег – серьезное испытание для техники столь почтенного возраста, и все неполадки, которые случались с машинами, нам удавалось оперативно устранить прямо в пути. Скорость быстрого ремонта достигается благодаря конструкторским решениям советских разработчиков», - подчеркивает организатор бронепробега, президент Межрегиональной общественной организации содействия изучению и эксплуатации военной техники «Военно-техническое общество» Алексей Мигалин.



На последней остановке в деревне Петрищево в музее Зои Космодемьянской представителям Березовского района Республики Беларусь была передана капсула с землей, собранная членами

Справка.

«Гром спецназ» - впервые данное сочетание слов прозвучало в нашей стране в начале декабря 1979 г., когда из 25 сотрудников группы «Альфа» при 7-м Управлении КГБ СССР был сформирован спецотряд с вышеуказанным названием.

Спецназ ФСБ «Гром» - это ударная сила российской наркополицей. В оперативно-боевые задачи спецназа «Гром» входят задержание преступников, силовое проникновение, сопровождение особо ценных грузов, охрана изъятых партий наркотиков и психотропных веществ во время их перевозки, а также охрана мест их хранения.



Статистика бронепробега в цифрах:

- 12,8 млн - охват аудитории;
- 865 упоминаний ВТО;
- 400 выходов в СМИ;
- 465 в социальных сетях.

Из них:

- 12 выходов на телеканалах (ОНТ, Вести Смоленск, Вести Калуга, Москва 24 и др.);
- 35 выходов на радиостанции «Звезда»;
- 40 выходов в печатных изданиях.

Информационные партнеры бронепробега:



«Гром» бронепробега. Рассуждение бойца элитного спецподразделения о «Дороге мужества»**Про историю семьи**

В бронепробеге я принимаю участие впервые, хотя планы войти в состав были уже давно. Тем более, что со Смоленском мою семью связывает ряд обстоятельств. Например, именно здесь сражался мой дед. Он получил тяжелое ранение, был контужен. За эти кровопролитные бои был удостоен медали «За отвагу». Так что для меня это не только поездка по путям боевой славы, но и пробег по маршруту, с которым напрямую связана история моей семьи. Рад, что командование определило именно меня и моего сослуживца для участия в акции.

Про службу

Служба - это во многом продолжение семейного дела. Ведь какая разница - оберегаешь ты родину от врагов внешних или внутренних - все мы делаем одно большое дело и по сути работаем во имя мира на нашей земле.

Мы по природе своей защитники. На службу я пришел в 2007 году, много, где пришлось побывать, например, несколько командировок на Кавказ во вторую Чеченскую кампанию. Так, что и войну довелось увидеть и мир во всей их красе. Рад, что сегодня многие молодые люди связывают свою жизнь со службой. Это не только показатель правильного воспитания, патриотизма, но и адекватное проявление сущности любого мужчины.

Обязанность защищать дом, оберегать своих близких закладывается в нас природой, а потом уже развивается благодаря обществу вокруг нас. Судя по молодым кадрам, которые приходят в ГРОМ, наше общество сегодня, спустя долгие годы испытаний и хождений по ложным ориентирам, наконец-то свернуло на правильный путь развития.

Про технику

За годы службы я управлял разными автомобилями - это и «Урал ВВ», и «Тигр», и «Тайфун», даже гусеничная техника была. У каждой машины есть свои плюсы и минусы. Например, тот же «Урал ВВ» легко управляется он очень комфортный, за этого его любят в войсках. «Тигр», особенно с обновленными движками, подкупает сочетанием мощности и маневренности.

Если же мы говорим про «Брдм-2», то первым на ум приходит слово «душевный». У многих такие машины были в армии. Рассуждая о ней, люди чаще всего ударяются в воспоминания о службе-срочке, армейских друзьях, о молодости, о веселых историях, связанных со службой. Конечно, о таких вещах принято говорить с улыбкой.



Второе слово, которое характеризует «Бардак», это «надежность». Машина настолько неприхотлива и проста в использовании, что ее починить можно буквально в каждой деревне, при наличии базовых знаний и опыта.

Если говорить о машине, которая досталась мне в составе колонны, то впечатляет ее техническое состояние. Видно, что за ней следят. Плавное сцепление, ничего никуда не проваливается, ровная работа идеально настроенного двигателя. В общем, за «БРДМ-2» ухаживают правильно и с любовью. Ехать на такой технике одно удовольствие.

Ну и конечно, дополнительный плюс, это камеры, установленные по бортам. История-историей, но парковаться на площадях, когда вокруг тебя много людей достаточно непросто. Бортовые камеры сильно облегчают этот процесс. Так что это, наверное, одно из немногих новшеств, которое стоит позволять на исторической технике в таких пробегах.

Вообще военнослужащий должен уметь ездить на машинах самого разного технического состояния. Уметь к ним адаптироваться, понимать особенности и устранять неполадки. Никогда не знаешь, в командировке ли или при смене части, с какой техникой придется иметь дело. И такие навыки приобретаются только с опытом. Именно они делают вас по-настоящему сильным специалистом своего дела.

Про людей

Конечно, за рулем ты получаешь удовольствие от дороги, постоянно меняющихся пейзажей. Это сильно расслабляет и дает возможность уйти в свои мысли. В этом плане бронепробег становится таким «отдыхом по смене деятельности».

Но для меня главным подарком этого мероприятия стала реакция людей. Нашу бронеколонну встречают сотни, а то и тысячи граждан во всех городах. Дети хотят сфотографироваться на технике, а их отцы задают вопросы про машину и ищут повод рассказать вам старые армейские истории. И все это оваяно какой-то теплой аурой. Ты чувствуешь, как будто попал в одну большую семью. Где тебе рады просто потому, что ты есть. Просто потому, что заехал. Просто потому, что ты общаешься. Вот в такой доброте и открытости нашего народа его главная сила. И самое большое богатство, которое только может представить человек.

О старте бронепробега «Дорога мужества»

Дмитрий Певцов с гордостью отметил тот факт, что бронепробег начался именно в День семьи, любви и верности, а «семья - это малая Церковь, это маленькое государство, с которого начинается большая страна - Россия».

«В 1941 году наши бойцы встали грудью на защиту нашей Родины, свободы и независимости. От меня личная благодарность «Военно-техническому обществу», которое не дает забыть тот великий путь, что прошли солдаты в 1941-1945 годах. Нынешний бронепробег посвящается Смоленскому сражению, которое стало первой серьезной оборонительной операцией советской армии и полной неожиданностью для Гитлера.

«Мне рассказывали ребята, что в одном из автопробегов они реально пожарили яичницу на броне. А там нет кондиционеров. Это почти как на войне, они едут и в жару, и в стужу. Молодцы, низкий поклон. Это важно, чтобы память и наша история, величайшая история ВОВ, была зрима, доставлялась во все города, кто видит этот авто-

- пробег. Чтобы люди, дети, подрастающее поколение задумывались о том, откуда это, почему, для чего? Чтобы любить страну, надо знать ее историю.



Огромное спасибо тем, кто организовал этот бронепробег, благодарю всех участников, всех гостей из Казахстана и Белоруссии. Я желаю всем нам мира и Победы. Победили тогда, победим и сейчас. С Богом!»

Владимир Филипец, председатель Березовской РОС ДОСААФ: «Для нас Союзное государство - самое главное, ради чего живем мы. Мы передаем этот патриотизм, дух единства всему миру, чтобы видели, что мы ни перед кем не дрогнем. Самое главное, чтобы мы помнили,

мы, ради чего мы живем, чтобы это передавалась из поколения в поколение. Наверное, самые главные ценности в нашей жизни, когда мы любим друг друга, понимаем, и самое главное, иметь чувство преданности своей Родине.»

«Глубоко символично, что такой пробег начинается именно здесь на Поклонной горе. С Поклонной горы уходили на защиту Москвы народные ополченцы и воинские подразделения. И вот сейчас здесь дан старт патриотическому пробегу, участники которого отдадут дань памяти тем, кто воевал за Великую Победу», - отметил заместитель директора Музея Победы вице-адмирал Федор Смуглин.

**Партнеры бронепробега:**ПРАВИТЕЛЬСТВО
МОСКВЫАРМИЯ
РОССИИ

CUPPER

«Дорога Мужества» установила связь с МКС.

Члены Военно-технического общества узнали эксклюзивную информацию от русских космонавтов на орбите.

Участники бронепробега «Дорога мужества» установили связь с МКС. Это стало возможным благодаря использованию ими индивидуального позывного Ярославского общества радиолюбителей, чьи представители также следовали в колонне бронепробега.

«Я видел, что на нашей частоте было много слушателей, и сигналы доходили до самых разных людей», - отмечает один из радиолюбителей, командир бронемашин и член Военно-технического общества Игорь Петрушко.



«Суть в том, что мы называли в эфире свой позывной – Роман, Мария, Третий Мария, Дробь, Мария (RMЗМ/М) - и рассказывали свои новости. Привычный радиообмен, который используют все любители. Нам отвечали русскоговорящие люди из Финляндии, Херсона, Мариуполя, все те, кому наша информация казалась интересной. Мы со многими разговаривали, рассказывали о пробеге

- где едем, сколько машин в колонне, какая техника и так далее. Бывало, что за вечер проходило до 60 сеансов такой связи, что достаточно много для вещания на коротких волнах», - добавляет Игорь Петрушко.



«Кроме того, мы знали, что в определенные дни МКС будет проходить над Россией, и у космонавтов намечен сеанс связи с одной из российских школ. Обладая такой информацией, мы настроились на их частоту и стали слушателями этого сеанса. Дети интересовались у космонавтов, исправно ли работает оборудование, уточнили ряд бытовых вопросов, а также спрашивали про особенности их профессии», - рассказывает Игорь Петрушко.

«Радиолюбитель - это даже не работа, не ремесло, это призвание. Во-первых, нужно разбираться в технической части, потому что оборудования появляется все больше, оно становится сложнее, внедряются новые стандарты. Важно учитывать все эти аспекты», - констатирует Вадим Рубцов, радиолюбитель из

Ярославской области, участник бронепробега «Дорога мужества».

Кроме того, важно получить и свой позывной в Государственной комиссии по радиочастотам. Это очень непростая задача для обычного любителя. Запрос на радиосвязь на КВ/УКВ огромный. Ей пользуются коммерческие суда, дальнобойщики, поисковые отряды. Но участникам бронепробега повезло, мы договорились с коллегами, и нам разрешили использовать коллективный позывной радиостанции Ярославской области», - заключает Вадим Рубцов.

Сеанс радиосвязи стал возможен благодаря установке на один из автомобилей, послевоенный БТР-40, специализированного оборудования для работы в КВ/УКВ диапазонах. В частности, на машине были смонтированы КВ и УКВ передатчики, согласующее устройство, два типа антенн и другие системы, не свойственные для БТР-40.

**Военная контрразведка – Щит Российской Армии**

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО гордится своей коллекцией уникальных образцов советской и российской военной техники. На самых сложных этапах нашей истории, отечественная инженерная мысль вносила значительный вклад в укрепление обороноспособности страны, обеспечивая паритет, а чаще превосходство нашего вооружения над зарубежными аналогами. Именно по этой причине образцы военной техники, в том числе участвующие в ежегодном бронепробеге «Дорога мужества», всегда являлись первоочередными целями для иностранных спецслужб. Более ста лет от этих устремлений Армию и Флот защищают органы военной контрразведки, о которых мы расскажем сегодня.

В целях ограждения Красной Армии от «пронсков контрреволюции, борьбы со шпионажем и преступлениями по должности» 19 декабря 1918 года Бюро ЦК РКП(б) приняло решение о слиянии фронтовых чрезвычайных комиссий и аппаратов Военного контроля Реввоенсовета. На их основе создан единый орган – Особый отдел ВЧК при СНК РСФСР. Эта дата традиционно отмечается как профессиональный праздник военных контрразведчиков.

В годы гражданской войны и военной интервенции в ожесточенных схватках с врагами советские чекисты внесли достойный вклад в

дело защиты завоеваний Октября. С их участием был разгромлен ряд контрреволюционных организаций, среди красноармейцев выявлены и обезврежены сотни вражеских лазутчиков, шпионов, паникёров и провокаторов. За эти заслуги 20 декабря 1922 года Реввоенсовет Республики наградил Особый отдел ВЧК орденом Красного Знамени.

Особое место в летописи отечественных органов безопасности занимает Главное управление контрразведки «СМЕРШ», образованное Постановлением СНК СССР от 19 апреля 1943 года. В годы Великой Отечественной войны сотрудники «Смерша» внесли решающий вклад в пресечение разведывательно-подрывной деятельности спецслужб нацистской Германии и её спутников.

С 1943 года ими было проведено более 180 радиопрограмм, в ходе которых удалось нейтрализовать деятельность свыше 400 кадровых сотрудников немецких спецслужб и их агентов, перехватить десятки тонн грузов, предназначенных для осуществления подрывной деятельности в тылу советских войск. Разоблачено около 30 тысяч немецких агентов,



свыше 6 тыс. диверсантов и террористов.

В послевоенный период военные контрразведчики в составе воинских формирований принимали участие во многих вооружённых конфликтах – в Афганистане, на Кавказе, в Сирии и других «горячих точках». Участвовали в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

Сегодня, в дни проведения Специальной военной операции, сотрудники Департамента военной контрразведки ФСБ России и органов безопасности в войсках на высоком профессиональном уровне выполняют задачи по ограждению Армии и Флота от враждебных устремлений иностранных спецслужб. Департамент стал одним из главных инструментов возрождения и наращивания мощи российской армии. Приоритетной задачей - выступает борьба с терроризмом.

За образцовое исполнение служебного долга, мужество и героизм, проявленные в ходе боевых действий, многие из них награждены орденами и медалями.

**Информационные партнеры бронепробега:**

Общенациональное
телевидение

**ТЕХНИКА И
ВООРУЖЕНИЕ**

Ежемесячный
научно-публицистический
журнал

КОЛÉСА.RU
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ОНЛАЙН-ЖУРНАЛ

Техника бронепробега «Дорога Мужества»**БТР-40.**

Советский лёгкий бронетранспортёр 1950-х годов, в силу специфики своего назначения по западной классификации также порой обозначается как броневеомобиль. ГАЗ-40 был разработан в ОКБ ГАЗа в 1947-1949 годах с использованием базы полноприводного грузового автомобиля ГАЗ-63 и стал первым серийным бронетранспортёром СССР.

**БРДМ-1**

Советская боевая разведывательная машина 1950-х годов, предназначенная для ведения войсковой разведки, по западной классификации также порой обозначается как броневеомобиль. Боевая машина была создана в ОКБ ГАЗа как ГАЗ-40П для замены лёгкого бронетранспортёра БТР-40 в роли стандартной лёгкой разведывательной, штабной и связной машины Советской Армии ВС Союза ССР.

**БРДМ-2**

Серийно производилась с 1963 по 1982 год Горьковским автомобильным заводом и с 1982 по 1989 год Арзамасским машиностроительным заводом (а также по лицензии в Польше, Чехословакии и Югославии). В сравнении с современными бронемашинами, БРДМ-2 имеет невысокую защищённость, её броня защищает лишь от пуль стрелкового оружия и осколков. Главная особенность машины - очень высокая проходимость. Бронекорпус БРДМ-2 по защищённости соответствует 1 классу НАТО в



бортовой проекции и 2 классу НАТО в лобовой (за исключением башни)

В настоящее время в той или иной степени используется в разведывательных подразделениях более чем 50 стран. В войсках имеет прозвище «Бардак». В СССР производство завершено в ноябре 1989 года.

ГАЗ-69

Производились с 1952 по 1973 год. За два десятилетия производства ГАЗ-69 и ГАЗ-69А было выпущено свыше 600 тысяч машин. ГАЗ-69 экспортировался в 56 стран мира в разных климатических исполнениях (ГАЗ-69М и ГАЗ-69АМ), кроме того, в 1957 году техническая документация на массовое производство была передана в Румынскую компанию АРО (автомобили IMS-57 и АРО-М461), а в 1962 году - в Северную Корею.

Различными авторемонтными заводами и структурами МВД СССР автомобиль дорабатывался путём снятия тента и установки цельнометаллической крыши.

**УАЗ-469**

УАЗ-469 и УАЗ-3151 - советские и российские грузопассажирские автомобили повышенной проходимости (внедорожники), в первую очередь, военного предназначения, выпускавшиеся на Ульяновском автомобильном заводе.

Основной командирский автомобиль в Советской Армии, а также в странах Варшавского договора, начиная с середины 1970-х, сменивший в этом качестве предшественника ГАЗ-69. Серийный выпуск моделей УАЗ-469 и УАЗ-469Б начат в декабре 1972 года, до этого начиная с 1964 года было произведено несколько опытно-промышленных серий.



Под индексом УАЗ-469 машина выпускалась до 1985 года, после чего в соответствии с отраслевой системой 1966 года и получила четырёхзначный номер 3151 (номер 31512 получил автомобиль УАЗ-469Б).

ЗИС-5

Советский среднетоннажный грузовой автомобиль грузоподъёмностью 3 тонн;

второй по массовости (после ГАЗ-АА) грузовик 1930-40-х годов, один из основных транспортных автомобилей Красной Армии во время Великой Отечественной войны.



ЗИС-151 - советский среднетоннажный грузовой автомобиль повышенной проходимости, производившийся в 1948 - 1958 годах на Московском автозаводе имени Сталина. Широко использовался в вооружённых силах. Перестал производиться после выпуска вездехода ЗИЛ-157.



ЗИЛ-157 - советский и российский среднетоннажный грузовой автомобиль повышенной проходимости производства Завода им. Лихачёва. Выпускался серийно с 1958 года в основном для народного хозяйства и Вооружённых сил СССР. Всего было выпущено 797 934 экземпляра всех модификаций.



ГАЗ-63 советский среднетоннажный грузовой автомобиль повышенной проходимости с колёсной формулой 4×4, грузоподъёмностью две тонны. Всего было выпущено 474 464 экземпляра всех модификаций. Наиболее массовый полноприводный грузовик Советской Армии и в народном хозяйстве СССР в 1950-60-х. В 1968 году уступил место модели ГАЗ-66.

**Главный редактор:**

Мигалин А.А.

Редакционная коллегия:

Дасмаева Т.Ю.

Демченко Е.Н.

Скворцов Е.О.

Адрес редакции: 125599, Россия., г. Москва,

км МКАД 78-й, д. 14 к.1, оф. 1Тел.: +7 (495) 120 22 26

e-mail: info@voentex.ru (сотрудничество, волонтерство)

bereza_rvk@tut.by (новости, подготовка материалов)

Компьютерный набор и оформление: Скворцов Е.О.

Распространяется бесплатно.

