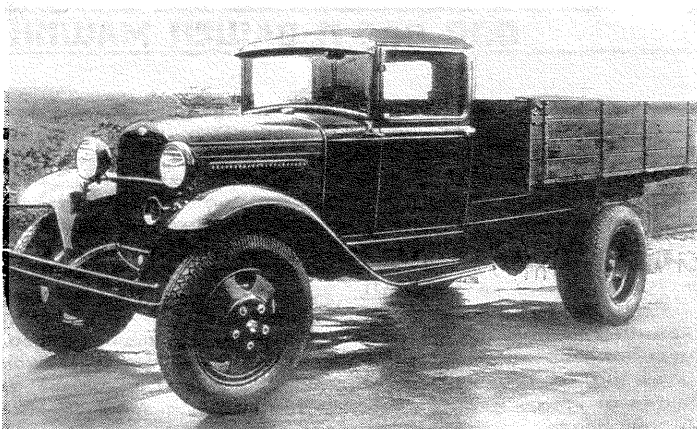




ВСПОМИНАЮ ПОЛУТОРКУ

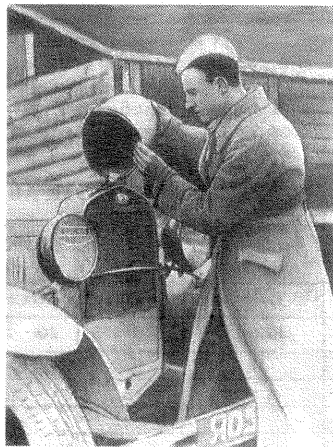
С первым месяцем лета накрепко связана память о трагическом событии — начале Великой Отечественной войны. Машины тех лет нынешние поколения водителей знают в основном по книгам и кинофильмам. О том, каково приходилось шоферам полуторок и трехтонок, успевших устареть уже к началу войны, свидетельствует фронтовой водитель И. МАРТЬЯНОВ из г. Иваново.

Мне хочется рассказать об автомобиле ГАЗ-АА — полуторке, как ее называли фронтовые шоферы. За рулем такой машины довелось провести почти всю войну.

Большая часть перевозок, особенно в первые годы войны, пришлось, пожалуй, именно на автомобили ГАЗ-АА: они были тогда основными как в народном хозяйстве, так и в армии. Эту «фордовскую» модель грузовика с января 1932 года выпускал завод в Нижнем Новгороде. Впрочем, на дорогах нашей страны такие машины появились года на три раньше — их собирали из деталей, полученных из США. На облицовке радиатора этих первых полуторок была эмблема «Форда». И в эксплуатации они оказались надежнее тех, что позднее стали собирать из отечественных деталей. Но к 1941 году «чистокровных американок» на ходу осталось немного.

Надо сказать, что конструкция ГАЗ-АА отвечала требованиям 30-х годов. Машина отличалась простотой устройства и обслуживания, делали ее в основном из недорогих материалов. Несмотря на слабоватый двигатель мощностью 40 л. с., она развивала скорость до 70—75 км/ч (у ГАЗ-ММ, выпускавшейся с 1938 года, мощность увеличили до 50 л. с.).

Однако даже по меркам 40-х годов модель, многие ее технические решения устарели. Тормоза — с механическим приводом в виде стальных тяг, горячее к



Игорь Вячеславович Мартьянов — шофер политотдела 202-й стрелковой дивизии. Ноябрь 1941 года, Северо-Западный фронт.

карбюратору поступало самотеком, не было автоматического регулятора опережения зажигания (его регулировал сам водитель на ходу с помощью особого рычажка). В системе электрооборудования всего одно реле — обратного тока. Чтобы изменить силу зарядного тока, требовалось соответственно передвинуть третью щетку генератора. В системе смазки отсутствовал фильтр, а в системе охлаждения — термостат. Об обогреве ветрового стекла только мечтали. В зимнее время оно покрывалось наледью, что доставляло водителям большие хлопоты. Пытались протирать стекло соляным раствором, но это плохо помогало.

Были у этой машины и специфические недостатки. Например, толкающее усилие от ведущих колес передавалось на раму не рессорами, а стальной трубой, в которой проходил карданный вал. Труба упиралась в средний траверс рамы. В результате на нем возникали трещины или отрывались полочки шарнира Гука (ими упомянутая труба крепилась

Полуторка — ГАЗ-АА (1932—1938 гг.).

к поперечине). Впрочем, трещины часто возникали и на переднем траверсе рамы; нередким был ее перекос.

Но, пожалуй, наибольшую неприятность доставлял водителям так называемый промежуточный валик, соединявший коробку передач через шарнир Гука с карданным валом. Зубья его венца, как и зубья шестеренки, с которой он зацеплялся, быстро изнашивались, и машина, естественно, вставала. В некоторых ремонтных батальонах эти детали пытались восстанавливать, но из-за отсутствия нужной марки стали и неумелой термообработки служили они очень недолго. Тем не менее, отправляясь в дальний рейс, мы обычно старались запастись этими, хоть и ненадежными, деталями. Кстати, чтобы их заменить, требовалось откатить задний мост. А производить такую операцию случалось и на морозе, и в грязи, и под дождем.

Сильно изнашивались в карданной передаче шарниры Гука, хотя это не выводило автомобиль из строя. Мучило водителей и коробка передач — у нее срабатывались зубья шестерен четвертой (иногда третьей) передачи, в результате передача самопроизвольно выключалась. Заменять такие детали во фронтовых условиях было почти невозможно, но водители нашли оригинальный выход. Делали небольшую деревянную рогаину и при переходе на прямую (четвертую) передачу упирали конец этого приспособления в щиток приборов, а другой, раздвоенный — в рычаг переключения передач. «Пятая скорость» — так шутили прозвали эту рогаину.

Так же просто выходили из положения, если в камерах не было золотников: на вентиль надевали кусочек резинового шланга с ввернутым в него болтиком. А давление в «скаках» проверяли с помощью монтажной лопатки или постучав носком сапога.

Было у полуторки еще одно слабое место — передняя поперечная рессора. На фронтовых ухабистых дорогах под большими нагрузками она часто ломалась. Иногда удавалось снять годные рессоры с сожженных машин, которых в первый год войны было очень много.

Стоит упомянуть и о том, что редкая полуторка пускалась стартером: аккумуляторы при интенсивной эксплуатации без особого ухода быстро «слабели», а то и выходили из строя. У моей машины батареи пришли в такое состояние, что запустить двигатель стало невозможно даже рукояткой. Заводил мотор с помощью буксира: машина была крайне

нужна. В пути старался поддерживать такие обороты двигателя, чтобы в цепи было достаточное напряжение. Когда же отказывало реле обратного тока, включал и выключал зарядный ток вручную самодельным выключателем.

В кузове почти каждого фронтового грузовика лежала канистра или корпус огнетушителя с запахом автола. Дело в том, что из-за износа поршневой группы у большинства двигателей был увеличенный расход масла. Об этом свидетельствовал дымок из глушителя. Часть масла через сапун попадала под капот. Чтобы не угореть, многие водители надевали на сапун трубку от противотога и выводили ее под брызговики.

Водомаслосогрейки на фронте были только в крупных автоподразделениях, а водители других частей использовали в зимнее время факел, подогревая масляный картер, всасывающий коллектор, карбюратор.

Летом 1942 года поступил приказ: с целью экономии горючего ездить только в сцепе с другой машиной. За его выполнением строго следили на контрольно-пропускных пунктах. Каждый автомобиль предписали укомплектовать жестким буксиром. Но экономия топлива при этом получалась мизерной, а износ моторов и шасси возрастал. Вдобавок среди водителей стали возникать споры — кто кого должен буксировать? К счастью, приказ вскоре отменили, а вот жесткий буксир в дальнейшем пригодился.

В 1942 году на фронт стали приходить полуторки упрощенной конструкции. У них были деревянные кабины и подножки, вместо дверей — брезентовые пологи. Отсутствовали передние тормоза, правая фара, бамперы. Крылья — плоские, у кузова один откидной борт — задний. Тем не менее, водители ценили машины — все же новенькие. В таком же упрощенном виде выпускали и «зисовские» трехтонки.

В ходе боевых действий в нашей армии появлялось все больше автомобилей иностранных марок. К американским добавлялись трофейные. Они приходили на смену нашим отечественным, изрядно порабатывшим. Надо признать, что большей частью это были очень хорошие, надежные машины, причем многие с двумя и тремя ведущими мостами. Лично я встретил день Победы за рулем немецкого «Опель-Блитца», достойного самых высоких похвал.

И все же навсегда сохранил добрую память о двух полуторках, на которых проехал по фронтовым дорогам тысячи километров, бывал под бомбежками, без конца чинил и латал, чтобы они остались на ходу и помогали разгрому врага.