

ГАЗ-АА (полупортка) –

труженик войны и народного хозяйства.

29 января 1932 года – день рождения первого серийного советского грузовика ГАЗ-АА. Разработанный инженерами Горьковского автозавода грузовик с грузоподъемностью 1500 кг известен всем нам как полупортка. Этот автомобиль стал самым массовым грузовиком в нашей стране в первой половине XX века. Всего на 4 заводах было выпущено 985 тысяч машин (почти миллион!).

Этой простой и надежной машине суждено было пройти все героические испытания, выпавшие на долю советских людей. Автомобиль отличился упорным трудом в годы первых пятилеток, а затем на восстановлении народного хозяйства и разрушенных городов после Победы. Выдержал грузовик и тяготы Великой Отечественной войны.

В первые же дни Великой Отечественной войны из-за внезапных атак немецкой авиации Советский Союз понес большие потери в войсках, оружии и технике. Это же касалось отечественного автопарка: нужно было в короткие сроки увеличить производство грузовых машин всех типов. Настоящим спасением для Красной армии стал ГАЗ-АА – грузовой автомобиль, выпускавшийся Нижегородским (впоследствии – Горьковским) автозаводом и более известный как «полупортка». Грузоподъемность этой машины составляла 1,5 тонны. Образцом для нее послужил американский грузовик Форд модели АА образца 1930 года, который советские мастера впоследствии перепроектировали по своим чертежам.

ГАЗ-АА стал самым массовым грузовиком в Советском Союзе в первой половине XX века. Всего на четырех заводах было выпущено 985 тысяч машин, 138 600 из них сошли с конвейера в течение 1941–1945 годов. Плюсами «полупортки» были простота конструкции и надежность. Кроме того, сборка автомобиля не требовала высокой квалификации, а отремонтировать его без труда можно было и в полевых условиях. В годы войны ГАЗ-АА использовался



в качестве автобуса, автоцистерны, пожарного автомобиля, бронемшины – у грузовика было более 50 модификаций.

От американского Форда в советской версии грузовика осталось не так много: инженеры Горьковского завода предельно упростили «полуполторку», сняв с нее все лишнее. Металлические и фанерные двери заменили брезентовыми накладками, вместо крыши установили тент с небольшим окошком сзади. Крылья машины гнули из простого кровельного железа, а от одного дворника, одной фары и передних тормозов пришлось отказаться. Кузов можно было откидывать только сзади, а не с трех сторон, как было у американцев. Зато благодаря этим нововведениям «полуполторка» стала надежной рабочей лошадкой советских военных водителей.

Простая и неприхотливая, она почти всегда везла на себе больше груза, чем полагалось (иногда в два раза!). Эти легендарные машины прошли вместе с нашей армией всю войну: возили раненых, были связными и аэродромными машинами, работали в степях Украины и горах Кавказа, в Заполярье, а затем и в Европе. Но, пожалуй, главную свою роль «полуполторки» сыграли в годы блокады Ленинграда – именно эти грузовики переправили сотни тысяч тонн военных грузов и продовольствия по льду Ладожского озера, по той самой Дороге жизни.

«Полуполторка» по праву стала важным символом Великой Отечественной войны наряду с танком Т-34, «Катюшей», пистолетом Токарева и трехлинейкой (винтовкой Мосина).

