



# ПО БЕРЛИНСКОЙ МОСТОВОЙ «ГАЗ» ПРОМЧАЛСЯ УДАЛОЙ

Михаил ПОТАПОВ

■ Белорусский шофер Павел Михайлов уехал на «родимом» воевать и на нем же вернулся домой.

## НИТОЧКА ЖИЗНИ

В одном из залов минского Музея истории Великой Отечественной войны стоит полторка с удивитель-

ной судьбой. Машину завещал музею Павел Яковлевич Михайлов, шофер-фронтовик, проехавший на ней по огненным дорогам едва ли не с первого дня войны и до самого Берлина.

Со своей боевой четырехколесной подругой он познакомился еще до войны. Работал на ней в родном колхозе в Витебской области. Когда началась война, добровольцем пришел в военкомат. Шоферы в армии нужны всегда, удивился, когда новобранец вдруг предложил: «Давайте я на своей машине пойду в армию». - «А колхоз отпустит? Не тебя - машину?» - переспросил недоуменно во-

енком. - «Отпустит, отпустит, - закивал убедительно Михайлов. - Председатель - мужик понимающий».

Председатель дал «добро». «Береги родимую и сам живой возвращайся», - пожал руку и обнял уезжавшего воевать земляка.

## СУП С БОЛТАМИ

По фронтовым маршрутам Павла Михайлова можно изучать историю войны. Смоленское сражение. Битва за Москву. Особая страница - Дорога жизни в блокадный Ленинград. Во фронтовых сводках эта ниточка, петлявшая по льду Ладожского озера, значилась как трасса №101. Миллионам людей она спасла жизнь. В тяжелейших условиях, в лютый мороз, под постоянными обстрелами, рискуя жизнью, водители совершали по несколько челночных рейсов в сутки, доставляя в осажденный город продовольствие, топливо и боеприпасы.

Самые опасные - ночные рейсы. Колонны груженых доверху грузовиков шли в темноте с потухшими фарами, ориентируясь по воткнутому в сугробы вешкам и фонарям девушек-регулирующих. За сутки водитель должен был сделать два рейса. Но большинство делало больше - ленинградцам нужен был хлеб. После войны Павел Яковлевич рассказывал, как изможденные шоферы, и он в том числе, чтобы не уснуть в дороге, подвешивали над головой в кабине пустой котелок, в который

кидали несколько гаек или болтов. Скрежещущий звук пробирал до печенок, и сон убежал.

Днем над Дорогой жизни то и дело шныряли «мессершмиты». Однажды на глазах у Михайлова два немецких стервятника атаковали шедшую впереди полторку, в которой везли мандарины для детей блокадного города. Пулеметные очереди хлестнули по кабине, ранив водителя в руку. Михайлов выскочил из кабины, помог товарищу перевязать рану, и тот продолжил путь, управляясь с баранкой одной рукой.

Там же, на Дороге жизни, Павел Михайлов встретился с **ЖУКОВЫМ**. Будущий маршал Победы спросил у шофера, сколько тот сменил машин. «На одной воюю с сорок первого», - отчеканил Михайлов. «Если останешься жив и машину сохранишь, езжай на ней домой. Скажи, так Жуков приказал».

Слова маршала оказались пророческими. До Берлина доехал отважный шофер на своей полторке. Сам чинил, латал дырки от пуль и осколков. После Победы вернулся за ее рулем в родные края. Работал шофером в колхозе. А после смерти завещал передать ее в минский Музей истории Великой Отечественной войны.

Однажды в середине девяностых заслуженная «старушка» тряхнула стариной - пронеслась с ветерком по фронтовой дорожке на съемках фильма «В августе 1944-го...» Доказала, что ветераны душой не стареют. Даже четырехколесные.



Виктор Аньков/РИА Новости

Неказистый грузовичок перевез за войну миллионы тонн грузов.

Борис ОРЕХОВ

■ Легендарная полторка стала суперзвездой военных дорог.

## АМЕРИКАНСКИЙ СЛЕД

Фронтовые шоферы ценили машину за поистине вездеходную проходимость. Российская распутица, в которой намертво вязли навороченные немецкие «Хорьхи» и «Мерседесы», для полторки - родная стихия.

Тужилась, пыжилась, но вывозила, родимая, из любого дорожного месива, напоминавшего зачастую непролазное болото. Надежный мотор работал практически на любом топливе, даже на керосине и спирте.

В девичестве полторка - чистокровная американка. Шустрая внучка дедушки «Форда». Выпуск грузовиков грузоподъемностью полторы тонны (отсюда русское название) начался в Горьком в 1928 году с отверточной сборки из американских деталей. Но уже через пять лет производство стало полностью отечественным.

Основным заказчиком был Наркомат обороны. 22 июня 1941 года в частях Красной армии насчитывалась 151 тысяча полторок. В первые месяцы гитлеровского вторжения



Утерли бампер «Мерседесам» и «Порше» - новая машина сходит с конвейера.

Фотохроника ТАСС

автопарк РККА понес огромный урон. Счет потерь шел на десятки тысяч машин.

## ПОГОНЫ НА КАПОТЕ

Останки одной из разбитых тем страшным летом машин поисковики обнаружили в лесу под Смоленском. Запищал металлодетектор. Стали копать. На метровой глубине - рама, части кузова, кабина. Метрах в двадцати нашелся и двигатель.

Руки человеческие и память о подвиге дедов и прадедов творят чудеса. 75 лет назад полторку разметало взрывом на куски. А сегодня вот она - слово только с конвейера, стоит

в коллекции одного из клубов автореставрации в Москве.

- К нам она попала грудой ржавого железа, - рассказывает Кирилл Степцов. - Из имевшихся частей собрали что-то вроде макета. Оценили, что удастся восстановить, а что придется сделать заново. Даже двигатель отремонтировали до рабочего состояния. Сам по себе движок у полторки очень простой, ничего мудреного. На фронте шоферы сами меняли какие-то детали из запасаки и ехали дальше. Запускался с полоборота. Правда, это приходилось делать с помощью ручного стартера - этакой кочерги. Рабочий аккумулятор на фронте был дефицитом.

## ГРУБЫЙ ФРОНТОВОЙ ПРАГМАТИЗМ

С разрешения Кирилла забираться в кабину. Обстановка внутри самая спартанская. Никаких излишеств. На шкале минимум приборов. И довольно тесновато. Руль практически трет по коленкам. Живот, который, правда, у меня великоват чуть-чуть, упирается в баранку. Сиденье деревянное, покрытое дерматином. Жестковато однако.

А ведь фронтовым шоферам приходилось гонять машины за десятки, а порой и сотни километров в тыл за боеприпасами. И не по шоссе, а по проселочным колдобинам. Ох-е,

## ЗА БАРАНКОЙ

поежился я, представив себя на их месте.

- На самом деле ничего ужасного, - возразил мне Кирилл. - Груженная полторка идет довольно мягко даже по проселку. Порожняком, да, прыгает, но... терпимо.

- Как смотрелась полторка на фоне немецких грузовиков? У нас ведь любят с издевкой сравнивать «Мерседес» и «Жигули»?

На войне совершенно иные критерии. Грубый прагматизм в условиях фронта, как правило, брал верх над высоким инженерным искусством, - философски изрек мой собеседник. - Бесспорно, разработчики немецких грузовиков, имели больше опыта, чем инженеры «ГАЗа». Но важнее было не соперничество конструкторских идей, а практический результат. Немецкому шоферу починить свою машину в полевых условиях было почти невозможно. Особенно - двигатель. И часто машины бросали. Простота и неприхотливость полторки - ее главные преимущества. Советским конструкторам удалось создать идеальный грузовик-солдат, который доехал до Берлина, мимо разбитых и брошенных на фронтовых обочинах «Хорьхов» и «Мерседесов». Истину эту невозможно оспорить.