

# «ФЕРМЕР» НА ФРОНТЕ

Евгений ПРОЧКО (Москва),  
Люциус СУСЛАВИЧЮС (Вильнюс)

Нельзя сказать, что автомобильная промышленность ведущих стран мира в тридцатые годы прошлого века не занималась разработкой и производством автомобилей для армии. В те годы появилось немало очень интересных в техническом плане и великолепно выглядящих на манёврах и военных парадах автомобилей. Но вот грянула Вторая мировая война, и весь этот парк армейских вездеходов стал прямо на глазах «таять». Воюющие европейские страны мобилизовали гражданские автомобили, но и это не помогло – потери автотранспорта превышали его поступления из заводов и гражданского сектора. И тогда противостоящие агрессорам страны – Великобритания и Франция обратились за помощью к «автомобильной сверхдержаве» – США. Но к началу войны фирмы США специальных армейских автомобилей не производили, поэтому за океан в виде первоочередной помощи были направлены обычные коммерческие грузовики, имевшие лишь самые минимальные изменения в конструкции – защиту фар, приспособленные для перевозки солдат кузова с тентами, шины повышенной проходимости. Однако в первых партиях поставок в Европу фордовских грузовиков не было. Военные не пожелали иметь в своем парке автомобили с подвеской на поперечной рессоре, двигателями V-8 и другими нестандартными техническими решениями, которых упорно придерживался Генри Форд. Если для фермеров, для которых Ford делал основную мас-

су грузовиков, это особого значения не имело, то в войсках любые нестандартные решения при неопытности большинства армейских водителей могли обернуться серьёзными проблемами. Лишь успех конкурентов – Chevrolet и Dodge к 1940 г. заставил Г.Форда отчасти изменить конструкцию – модель Ford 2G8T получила переднюю подвеску с 2-мя продольными полуэллиптическими рессорами и рядный шестицилиндровый двигатель (3700 см<sup>3</sup>, 90 л.с./об. мин). Длиннобазный (база – 4010 мм) грузовик с высокорторным кузовом предназначался в первую очередь для фермеров, но война внесла свои изменения – «форда» после незначительных изменений признали годным для службы в войсках в качестве 1,5-тонного грузовика общего назначения типа 4x2. Внешность его осталась сугубо гражданской, он не имел даже буксирного приспособления – заменён был лишь кузов да ещё установлен дополнительный топливный бак. Окрашенные в защитный цвет, «форды», разобранные на агрегаты, поплыли через Атлантику, сперва в Великобританию, а потом, в конце 1941 г. – и в северные порты СССР. Позднее они поставлялись и в Австралию.

В войсках первые сотни Ford 2G8T появились уже во время битвы за Москву. Водители Красной Армии встретили «американцев» с понятным восторгом. Это был автомобиль другого поколения, нежели привычные ГАЗ-ММ и ЗИС-5:

- удобная цельнометаллическая кабина;
- мощный для автомобиля такого класса двигатель;
- долговечное сцепление и четырёхступенчатая коробка передач;
- гидравлические тормоза с вакуумным усилителем;
- хорошая динамика, в том числе разгонная; высокая максимальная скорость (88 км/час);
- неплохая экономичность;
- большой запас хода;
- удобство эксплуатации;
- сильный свет фар (что, как и скорость, особенно ценили водители); хорошие ездовые качества.

Но суровые будни войны в условиях Восточного фронта довольно быстро выявили и ряд слабых мест в конструкции «фермера». Вот что



мучило сдвинувших на Ford 2G8T военных шоферов:

неудачное горизонтальное расположение прерывателя-распределителя на крышке распределительных шестерён – неудобно в эксплуатации, при отрыве ремня повреждается крышка, а из-за слабых пружинков её крепления она часто соскакивает на ходу;

большая длина всасывающей трубы маслонасоса, оказывающей значительное сопротивление всасыванию. После запуска двигателя масло не сразу подается к насосу, особенно после продолжительной стоянки. Отсюда преждевременный износ;

неудачное расположение аккумулятора под капотом вблизи передней оси – тряска и толчки, ослабление креплений, разрушение корпуса, пластин, выпаривание электролита и течь его, размягчение мастики;

массовый обрыв и срез болтов крепления кронштейнов передней опоры двигателя из-за неплотного прилегания к плоскостям картера, отсутствие обработки нижних торцевых плоскостей головок болтов и шайб, недостаточный диаметр болтов крепления;

неудачное расположение трубопроводов гидротормозов на задней части картера ГП – при движении задним ходом они сминаются и рвутся.

И это только часть тех крупных и мелких неполадок, выведших «форды» из строя в самый неподходящий момент. Рассматривая эти проблемы с позиций сегодняшнего дня, мож-



Ford 2G8T под Москвой, Весна 1942 г.



Ford 2G8T летом 1944 г. в Румынии



Ford 6



Австралийский вариант без боковых стёкол



Где-то в Европе

но утверждать, что в автомобиле Ford 2G8T и его улучшенной модификации Ford G8T образца 1943 г. ярко проявились свойственные Г.Форду черты технического авантюризма, желание сделать не так, как у других, иногда вопреки здравому смыслу. При традиционно хорошей динамике (вспомните Ford A, Ford AA), высокой максимальной скорости и в ряде случаев неплохой проходимости фордовские машины отличались невысоким ресурсом двигателей, в том числе из-за применяемых на них ничем не оправданных технических решений, часто по принципу: пусть и плохо, но всё для своей машины делаю сам, в т.ч. карбюратор, бензонасос, систему зажигания и др. и наперекор другим (применяю только собственные конструкторские решения, пусть и не самые лучшие). Правда, война многому научила Г.Форда (точнее заставила научиться), начиная с освоения 6-цилиндрового рядного двигателя (что он не делал с 1932 г. и поэтому отстал от передовых фирм в этом деле – потерял динамику и темп развития 6-цилиндровых двигателей) и кончая ликвидацией наиболее одиозных решений при

переходе от 2G8T на G8T. Тем не менее, Г.Форд с упорством, достойным лучшего применения, сохранил свои фирменные, хотя и неудобные в эксплуатации решения, такие как нерегулируемые зазоры в клапанах (для чего приходилось выпускать в миллионных количествах очень нетехнологичные разъемные направляющие втулки клапанов), отштампованные вместе с нижней головкой шатуна резьбовые шпильки крепления крышки (при довольно частом срезании их резьбы приходилось выбрасывать и шатун в целом). И так было ещё на Ford A. Но видно Г.Форд хладнокровно игнорировал этот негативный опыт. А может быть, он был слишком привязан к своей самобытной, никем не используемой технологии изготовления вышлепавденных деталей, а также стальных тонкостенных литых поршней, работающих не лучше алюминиевых, но которые, уже точно, другие фирмы делать не могли, да пожалуй, и не хотели. Тем не менее у Ford 6 было достаточно много современных и прогрессивных технических решений, идущих «в ногу» с решениями других фирм (например Dodge). Определенно на Ford 6 и особенно на его двигатель поглядывали на ГАЗе в 1944 г. при разработке ГАЗ-51. А ещё Ford славился неповторимостью своего внешнего облика, пусть и не технологичного, нередко непрактичного. Ford сразу можно было узнать внешне.

Тем не менее «форды» провозвали всю войну. На них солдаты Красной Армии въезжали в города освобожденной Европы, на них стремительно продвигались по дорогам Манчжурии.

В другом полушарии такие же «форды», только со срезанной верхней частью дверок или крышей, возили военные грузы через всю Австралию, высаживались на острова Тихого океана и побережье Юго-Восточной Азии. В США производство этого семейства грузовиков продолжалось вплоть до 1950 г.

В СССР пережившие боевые действия и не возвращенные американцам «форды» после войны были переданы в народное хозяйство. В Украине, например, большинство из них отдали колхозам. В Литве «форды» распределяли по разным фабрикам, артелям и организациям.

В строю, после войны «форды» долгие годы использовали моряки (возможно морская пехота) – машины были чистые, ухоженные, с изображением якоря на кабине.

На «гражданке» автомобили Ford 2G8T/G8T сохранились дольше, чем почти одинаковые Dodge WF32 и Chevrolet 4409. Возможно, влияние оказало сходство с предвоенными грузовиками ГАЗ, возможно, то, что «форды» собирались на конвейере ГАЗа, а потом в Минске советскими рабочими, а не иранцами, как «джи» и «шевроле». К примеру, в г. Каунас последний Ford 2G8T списали лишь в 1968 г., когда из всей «ленд-лизинговской» автотехники уже встречались только «студебеккеры».

Надо сказать, что списанные «форды», по крайней мере в Литве, весьма часто служили как источник деталей для модернизации ЗиС-5. На шасси советского грузовика ставилась американская кабина, обрезанный по месту аллигаторный капот и укороченный фордовский кузов. В свое время по Каунасу ездили несколько десятков таких вот «зисофордов».

Производители моделей пока уделяют мало внимания этому достаточно популярному в сороковые-пятидесятые годы прошлого века грузовику. Известно лишь производимая в виде набора в Минске модель Ford G8T в «авиационном» масштабе 1:72.

Технические данные:

вес – 2620 кг:

грузоподъемность – 1500 кг (2000 кг на хорошей дороге):

база – 4010 мм:

размеры – 6470x2210x2610 мм (с тентом):

скорость – 88 км/час:

запас топлива – 75 + 115 л.



Ford'ы английской армии в Италии, 1945 г.



Цельнометаллический радиофургон

Миномётчики на улицах Вены



Модификация с фарами над крыльями для армии США



Тропический вариант в Малайе

