

DIDYSIS „DŽIPO BROLIS“

Oficialioji statistika tvirtina, jog Antrojo pasaulinio karo metais JAV automobilių pramonė pagamino 3200426 karinius automobilius. 340 tūkstančių arba daugiau, nei kas dešimtas iš jų buvo „weapon carrier“ – „ginkluotės transporterio“ tipo. Taip amerikiečiai vadina nedidelius 4x4 tipo sunkvežimius, pritaikytus kulkosvaidžiams ar mažo kalibro pabūklams įrengti, amunicijai ir pabūklo tarnybai pervežti. Šios klasės kariniai automobiliai buvo pradėti naudoti 1916 metais, kai generolo Džono Peršingo vadovaujami reguliariosios amerikiečių armijos daliniai įžengė į Meksiką, kad sunaikinti Pančo Viljos vadovaujamus sukilėlius. Aišku, tai buvo visai ne padidinto pravažumo automobiliai, o iš paprastų lengvųjų automobilių „Dodge“ pagaminti pikapai, kurių kėbuluose buvo sumontuoti kulkosvaidžiai. Šie automobiliai pasirodė esą labai efektyvūs manevrinių kovos veiksmų sąlygomis, kai reikėjo atremti netikėtai pasirodančią sukilėlių kavaleriją, persekioti besitraukiantį priešininką ar atlikti gilius reidus į priešo kontroliuojamus rajonus.

Vėliau Peršingo dalinių patirtį JAV kariškiai panaudojo Pirmojo pasaulinio karo laukuose, kai amerikiečių ekspedicinis korpusas išsilaipino Prancūzijoje. Ši patirtis praverė 1939 metais, prasidėjus karui Europoje, kai JAV teko sparčiais tempais modernizuoti savo armiją.

Serijinė visureigio „Dodge VC-1“ gamyba buvo organizuota supaprastinus vienos tonos komercinio pikapo konstrukciją. „VC-1“ turėjo civilinio modelio priekį su ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje madingais pūstais sparnais, apvalinų formų variklio kapotu, bet priekyje jau buvo iš metalinių juostų suvirinta apsauga, o atviras penkiavietis kėbulas neturėjo net durelių... Užtat šešių cilindrų 202 modelio 79 AG variklis varė visus ratus, kurie turėjo 7,50 – 16 dydžio, t.y. gana siauras padangas. Be VC-1 tipo penkiaviečių štabo mašinų buvo gaminami mikroautobusai uždaru kėbulu VC-6, pikapai VC-3 ir VC-5. Viso VC serijos „dodžų“ per metus spėta pagaminti 4640 vienetų. Oficialiai jie buvo klasifikuoti kaip 0,5 tonos klasės sunkvežimiai.

Jau po metų „dodžai“ buvo modernizuoti – panaudotas galingesnis T207 tipo variklis, supaprastinti ir gavo karišką išvaizdą sparnai ir variklio kapotas. Ši modernizuota 10 skirtingos paskirties modelių šeimyna iš karto buvo projektuojama kaip ginkluotės nešėjai, todėl ir gavo pavadinimą WC (Weapon carrier). Organizuoti automobilių armijai gamybą koncerno „Chrysler“ vadovybė pavedė padaliniui „Fargo Division“, kuriam vadovavo R.L. Biggersas. Specialiai armijos specialistų apmokymui, atsarginių dalių tiekimui ir remonto lauko sąlygomis organizavimui buvo sukurta „Fargo Army Field Liaison section“. Pagrindinių „WC“ serijos „dodžų“ gamybos centru tapo „Mound Road“ gamykla karo periodu pagaminusi daugumą šių

„fronto linijos darbinių arklių“. Ji visą karo laiką dirbo 3 pamainomis ir be surinkimo konvejerių, joje veikė „išardymo linija“, kurioje gatavi „dodžai“ buvo iš dalies išardomi ir parengiami transportavimui dėžėse.

Taip atsirado WC-1 ÷ WC-11 tipo „dodžai“. 1941 metais kariškių reikalavimu buvo vėl pravesta modernizacija – pradėti montuoti nauji, dar galingesni 6 cilindrų varikliai (pradžioje T211, vėliau AG T 215), dar kartą perdirbti ir geriau pritaikyti armijos poreikiams kėbulai, pradėti naudoti standartiniai armijos automobiliams ratų diskai. Šios modernizacijos išdavoje armijos parkas pasipildė „dodžiais“ nuo WC-12 iki WC-20, o vėliau WC-21 iki WC-27 bei WC-40 iki WC-43. Tačiau visi jie turėjo keletą esminių trūkumų – iš civilinio modelio paveldėtą siauresnę priekinių ratų provėžą, standartines 7,50 – 16 dydžio palyginti siauras padangas, aukštą siluetą. Todėl automobilio stabilumas ir pravažumas buvo mažesni nei reikėtų. Tik 1942 metais pavyko sukurti beveik idealų lengvo pusiau krovininio didelio pravažumo automobilio modelį, tapusį klasikiniu. Lyginant su pirmtakais, jis buvo žemesnis ir platesnis, kėbule vežė jau 750 kg, abiejų jo tiltų provėža buvo vienoda, o standartinius ratus pakeitė specialūs, su išardomais diskais ir plačiaprofilėmis žemo slėgio 9,00 – 16 dydžio padangomis. Taip atsirado „Dodge WC-51“, vienas garsiausių II pasaulinio karo automobilių, naudotas visuose frontuose ir pradedant 1942 metų rudeniu dalyvavęs visuose didžiausiuose mūšiuose. Per karą JAV ir Kanados gamyklos šių „dodžų“ pagaminta daugiau kaip 250 tūkstančių. Pradžioje skirti pėstininkų būriui pervežti ar vilkti prieštankinį pabūklą, „WC-51“ greitai tapo visose kariuomenės rūšyse naudojama universalia transporto priemone. Kaip ir ankstesnėse serijose, netrūko pasirodyti specialūs radijo ryšių, remontiniai, štabo, žvalgybiniai (su kulkosvaidžiu), prieštankiniai (su pabūkle) variantai bei populiariausias JAV armijos sanitarinis automobilis WC-54, kuriems dešimtys tūkstančių sužeistųjų dėkingi už išgelbėtą gyvybę.

„Dodge WC“ serijos automobiliai pasižymi tuo dar ir šiandien žavinčiu nepaprastai funkcionali dizainu, kada automobilio išvaizda, net kiekviena detalė tiesiog idealiai atitinka paskirtį, yra būtent tokia, kokia turi būti. Štai – kaušo formos sėdynės su brezentinėmis pagalvėmis, neblogai apgaubiančios kūną ir prilaikančios jį, „dodžui“ lekiant per duobes. „Dodžas“ žemas ir platus – tokį vaizdą visų pirmą sukuria grubokas kampuotas kėbulas. Bet vėlgi – jis skirtingai nei 1940-41 m.m. modelių, erdvus, nes ne įspraustas tarp ratų, o apgaubia juos iš viršaus; po medinėmis sėdynėmis – ertmės amunicijai sudėti. Žodžiu, viskas apgalvota ir suderinta, nėra nieko nereikalingo, bet kartu ir nieko netrūksta. Tipiška antrosios karo pusės konstrukcija, technologiška gaminant, nesudėtinga aptarnaujant ar remontuojant, pakankamai patikima, turinti daug unifikuotų ir standartizuotų detalių ir mazgų.

Automobilio pagrindas – lonžeroninis rėmas, susiaurėjantis priekyje. Lonžeronai virš tiltų išlenkti. Rėmo priekyje uždedamas platus buferis arba porėmis gervei tvirtinti; gale ž du nedideli „U“ formos buferiai.

Kabina – atvira, dvivietė, su nulenkiamu ant kapoto stiklu. Kairėje pusėje šalia kabinos – atsarginis ratas, besiremiantis į specialiai tam išlenktą paminą. Tarp plačių plokščių sparnų – beveik stačiakampis kapotas. Kabiną ir kėbulą dengė brezentinis tentas, ištemptas ant trijų lankų ir prikabinamas priekyje prie stiklo rėmo, o šonuose ir gale – prie kėbulo šonuose specialiose įdubose privirintų kabliukų. Kėbulo dugne buvo numatyti tvirtinimo taškai postamentui, prie kurio galėjo būti tvirtinamas kulkosvaidis arba 37 mm pabūklas.

Varantieji tiltai išilginėmis pusiauelipsinėmis lingėmis buvo pritvirtinti prie rėmo. Šešių cilindru 3,77 litro darbinio tūrio keturtaktis variklis su vertikaliais vožtuvais buvo paprastas ir patikimas. Jis turėjo oro ir tepalo filtrus, pakankamai efektyvią aušinimo sistemą.