

В мемуарах советских военачальников и рассказах рядовых фронтовиков нередко упоминаются автомобили, поступавшие к нам в годы Великой Отечественной войны по ленд-лизу. Пожалуй, самые известные из них — грузовики «Студебеккер» и джипы «Виллис» и «Додж». Причем последний по аналогии с трехтонками и полутонками обычно называют «три четверти» — из-за непривычной грузоподъемности — 3/4 тонны, не вписывающейся в типовой ряд отечественных машин. И в то же время появление джипа такого типа не назовешь случайным.

В годы второй мировой войны промышленность США согласно официальной статистике произвела 3 200 436 армей-

установили закрытую кабину и более мощный двигатель модели T207. Это семейство проектировалось уже как «носители оружия», в связи с чем оно получило обозначение WC (с WC1 по WC11). В течение 1941 года на джипы поставили новые двигатели (сначала марки T211, а затем 92-сильный T215) и еще раз переработали кузова, в результате чего семейство «доджей» пополнилось моделями WC-12 — WC-20, WC-21 — WC-27 и WC-40 — WC-43.

Однако все они имели существенный недостаток — унаследованную от коммерческой модели более узкую колею передних колес и стандартные шины 750-16, что снижало проходимость. И лишь в 1942 году окончательно выкристаллизовалась конструкция легкового армейского полугру-

ТЯЖЕЛОВЕС

В СЕМЕЙСТВЕ ДЖИПОВ

ских автомобилей. И примерно 320 тысяч из них (то есть каждый десятый) относились к так называемым «носителям оружия» — WC (weapon carriers) — обозначение класса легких полноприводных грузовиков, приспособленных для установки на них пулеметов или малокалиберных пушек, перевозки амуниции и расчета. История его возникновения восходит к периоду первой мировой войны, хотя в боевых условиях подобные грузовики (или точнее, пикапы), переделанные из обычных легковых автомобилей «Додж», впервые были применены в 1916 году американским генералом Джоном Першингом в боях с мексиканскими повстанцами под командованием Панчо Вильи. Конечно, это были не полноприводные, а обычные автомобили формулы 4x2, но вооруженные пулеметами; они оказались весьма эффективными в маневренных действиях. Этот опыт армия США применила и в Европе, когда американский экспедиционный корпус высадился во Франции. Здесь опять же в полевых условиях стандартные легковые «Додж-Фьюри» оснащались упрощенными кузовами и использовались в разведке в качестве курьерских и санитарных машин.

В межвоенный период интерес к автомобилям такого типа заметно снизился. Лишь в 1939 году фирма «Додж» начала серийное строительство джипа VC-1 на базе коммерческого однотонного грузовика. Следует заметить, что к тому времени конструкторы фирмы накопили значительный опыт в области проектирования полноприводных автомашин. Так, в 1934 году ими был создан грузовой «Додж» формулы 4x4, на котором впервые в истории применили отключаемый через раздаточную коробку привод переднего моста.

«Додж» VC-1 представлял собой вариант гражданской модели с унифицированными капотом и облицовкой радиатора и упрощенным пятиместным кузовом, имевшим вырезы вместо дверей. Шестицилиндровый двигатель T202 развивал мощность 79 л. с. В грузовом варианте (VC-3 или VC-5) грузоподъемность составляла всего 500 кг, однако подвеска и мосты были усилены с учетом возможности движения по пересеченной местности. Автомобилей серии VC выпустили всего 4 640 штук. Годом позже провели их модернизацию — упростили крылья и облицовку, вновь

завого автомобиля. По сравнению с предшественниками его сделали ниже и шире, а колею передних и задних колес одинаковой, грузоподъемность же увеличили до 750 кг. Кроме того, вместо применявшихся ранее стандартных дисков с узкими шинами установили специальные, разборные, под широкопрофильные шины размером 9.00-16. Лишь двигатель, сцепление и четырехступенчатая коробка передач остались от предыдущей модели. В результате получился очень удачный небольшой полноприводной автомобиль. Предназначенный в первоначальном варианте для перевозки отделения пехотинцев или расчета орудия, он вскоре стал универсальным транспортным средством во всех родах войск, тем более что наряду с базовой моделью вскоре появились командно-штабная, закрытая санитарная, разведывательная и ряд других модификаций. Всего их было выпущено свыше 253 тысяч.

В конструкции этих машин максимально использовались агрегаты и узлы грузовых автомобилей «Додж» серии WF — двигатель, сцепление, коробка передач, рулевой механизм и в значительной степени тормозная система. В то же время и рамы, и трансмиссия, и подвеска были специальной разработки. Раздаточная коробка, установленная отдельно от коробки передач и соединенная с ней коротким карданным валом, служила только для распределения крутящего момента на передний и задний ведущие мосты типа «банджо». Картеры мостов отливались из стали. Главные передачи — одноступенчатые, гипоидные; полуоси — полностью разгруженные. Привод к ступицам передних колес осуществлялся с помощью шарниров равной угловой скорости типа «Бендикс-Вейсс».

Рабочий тормоз джипа оснащался гидроприводом и действовал на все четыре колеса, а стояночный, ленточный, — на тормозной барабан, установленный на конце вторичного вала коробки передач.

Подвески автомобиля выполнялись на полуэллиптических рессорах и рычажных амортизаторах. Спереди концы передних рессор соединялись с рамой при помощи серег, а сзади — шарнирными пальцами. Такое решение, по мнению конструкторов, в некоторой степени компенсировало неточности в кинематике рулевого управления. Колеса автомобиля — дисковые, с разъемным ободом. Для

Рис. 1

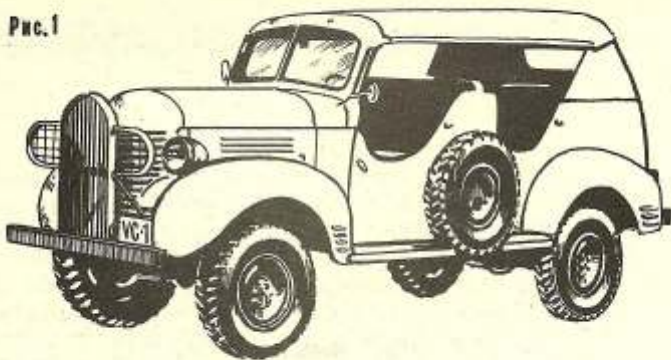


Рис. 2

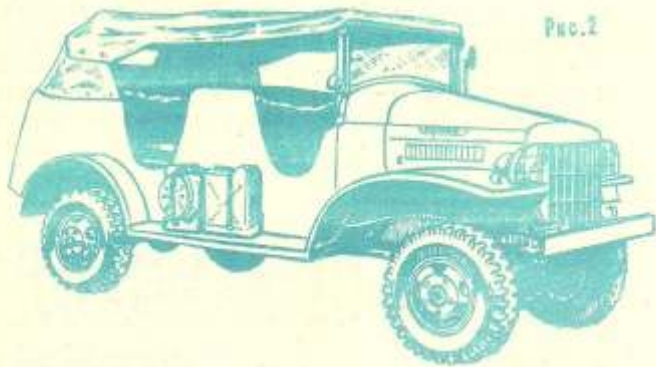


Рис. 3

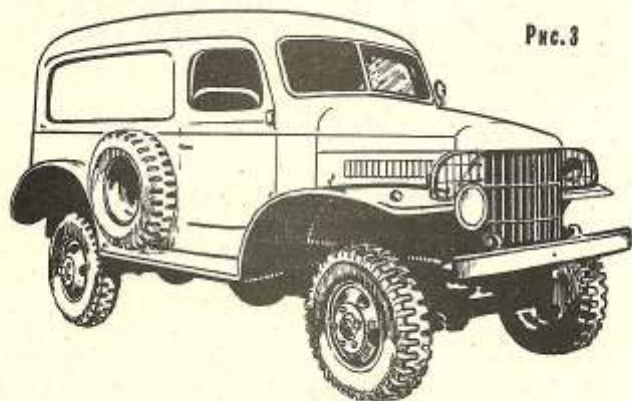
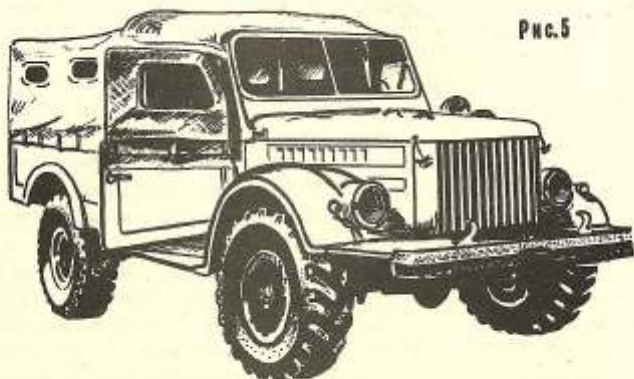


Рис. 4



Рис. 5



большой надежности крепления прямобортной покрышки применялось специальное распорное кольцо, прижимающее внутреннюю крайнюю бортов покрышки.

Успех «Доджа» у армейцев не давал покоя другим автомобильным фирмам США. «Форд» разработал аналогичную модель (тип GAJ), но в серию она, несмотря на все усилия, не попала. Чуть удачливее оказалась фирма «Интернейшл Харвестер», которая традиционно обеспечивала автомобилями корпус морской пехоты и ВМС. За годы войны здесь было изготовлено несколько тысяч «носителей оружия» типов М 1 — 4 и М 2 — 4, в принципе не отличавшихся от «Доджей» и применявшихся лишь на Тихоокеанском театре военных действий.

В Красной Армии «Доджи», начав службу как тягачи дивизионных противотанковых пушек, по мере их поступления стали все шире использоваться во всех родах войск. На них ездили в разведку, сопровождали войсковые колонны и автомобили высших офицеров, в их кузовах устанавливались радиостанции, зенитные пулеметы.

Водителям «Додж»-«три четверти» полюбился за мощность, скорость и устойчивость даже на плохих дорогах. Недаром один старый водитель рассказывал: «От «Доджа» по грунтовой дороге не могла уйти ни одна машина — ни «эмка», ни «Опель», ни «Мерседес»...» Широкая колея (1870 мм), мягкая подвеска с гидравлическими амортизаторами, большой клиренс, шины низкого давления с развитыми грунтозацепами (типа «граунд грип») давали явные преимущества перед любым другим автомобилем.

В 1945 году в СССР поступал и трехосный вариант «Доджа» — модель WC-62 грузоподъемностью 1,5 т, разработанный конструкторами фирмы для перевозки пехотного отделения из 12 солдат с вооружением, причем машина на 96% состояла из узлов и агрегатов двухосной модели. Их было выпущено 45 тысяч, и они состояли на вооружении ряда армий вплоть до семидесятых годов, хотя базовую модель уже давно (с 1950 года) заменили новыми автомобилями того же класса — «Додж» М-37.

После войны создание армейских автомобилей, близких к «Доджу» семейства WC, развернулось во многих странах — столь убедительными казались его качества. Серийно подобные машины производились в Венгрии («Чепель 130»), ГДР («Хорьх»), Японии («Тоёта» FQ15), Франции («Гочкис», «Симка»). В СССР аналог «Доджа»-«три четверти» был построен в 1953 году на Горьковском автозаводе (ГАЗ-62). Автомобиль получился удачный, но в серию не пошел по производственным соображениям.

В нашей стране после войны «Доджи» исчезли с дорог быстрее других типов поступающих по ленд-лизу машин — сказались отсутствие соответствующих масел, запчастей, да и сама конструкция (отсутствие кабины, небольшой кузов) не способствовала его применению в наших условиях. Правда, существовал авторемонтный завод, специализировавшийся на ремонте «Доджей»; выпускались Ленинградским шинным заводом шины 9.00-16. Но тем не менее этих джипов становилось все меньше и меньше. Сейчас их сохранилось буквально несколько единиц, и увидеть их можно только на слетах старой автотехники, где они всегда привлекают внимание зрителей. Может быть, тем, что явно отличаются и от отполированных разноцветных легковушек, и от угловатых старых грузовиков, а может, тем, что спартанская, строго функциональная внешность указывает — это автомобиль-солдат. И долго порой спорят нынешние автолюбители, определяя, что же это такое, пока случайно подошедший пожилой ветеран не воскликнет: «Да это же «Додж»-«три четверти»! Жив еще!»

Рис. 1. Джип «Додж» WC-1.

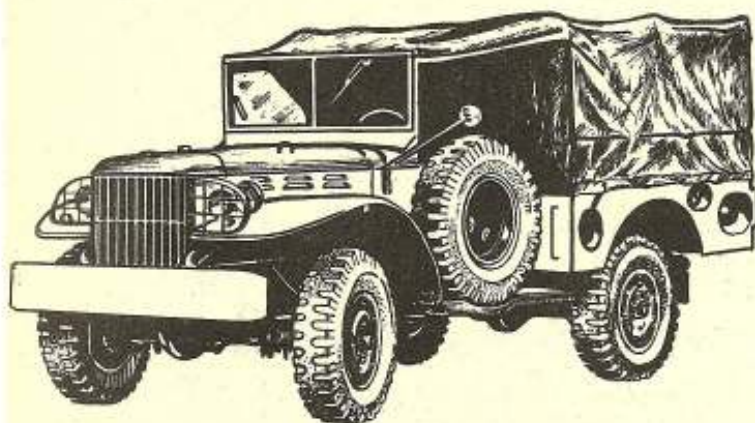
Рис. 2. Командирский вариант «Додж» WC-56.

Рис. 3. Санитарный автомобиль «Додж» WC-54.

Рис. 4. Грузовой трехосный «Додж» WC-62.

Рис. 5. Опытный джип ГАЗ-62.

«ДОДЖ»- «ТРИ ЧЕТВЕРТИ»



Армейские автомобили «Додж» типа WC по конструкции и дизайну — типичные представители американской автомобильной промышленности времен второй мировой войны. Они отличались технологичностью в массовом производстве и ремонте, достаточной надежностью и проходимостью, высокой степенью стандартизации и унификации, строго функциональной внешностью.

Многое из конструкции джипа ясно из чертежей и рисунков, но для моделеров важны некоторые подробности.

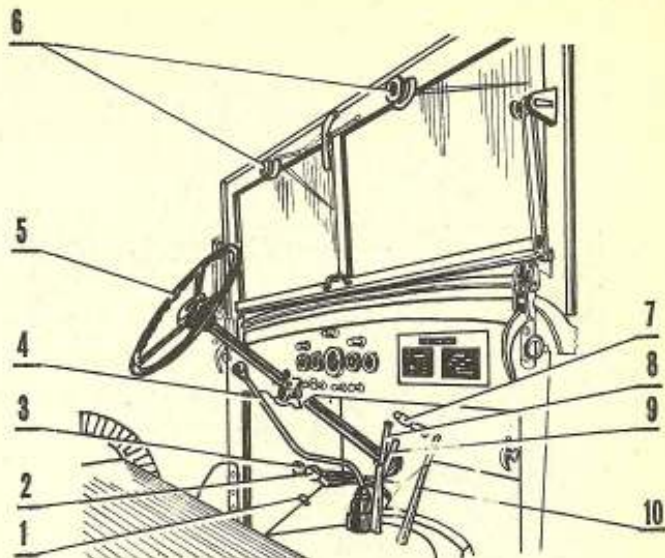
Основа автомобиля — рама. Она лонжеронная, сужающаяся спереди. Лонжероны соединены четырьмя основными и одной вспомогательной (для крепления бензобака) штампованными поперечинами сложной формы; спереди при помощи специальных переходников крепится либо бампер, либо подрамник лебедки; сзади установлены два П-образных бампера. Лонжероны над мостами выгнуты вверх.

Кабина — открытая, двухместная, с ковшеобразными сиденьями. Последние установлены на коробчатой подставке, используемой как инструментальный ящик, и откидываются вперед для доступа к инструментам. Ветровое стекло откидывается вперед на капот, где имеются две опоры и пара фиксирующих крючков. На верхней поперечине рамы ветрового стекла размещены два стеклоочистителя, посередине — зеркало. Слева от кабины на вертикальном кронштейне установлено запасное колесо. Оно опирается на подножку, которая специально изогнута. Правая подножка ровная; обе они покрыты рельефным ромбическим рисунком.

Облицовка радиатора и защитные решетки фар сварены из металлических полос. К правому крылу крепится фара и подфарник, к левому — фара, подфарник и светомаскировочная фара, поэтому левая решетка длиннее. Защитные решетки поверхности крыльев не касаются.

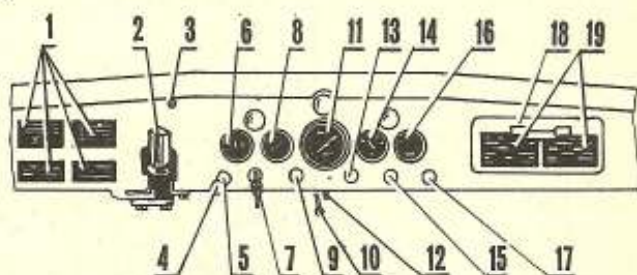
Капот открывается справа и слева вдоль продольной оси. Боковины капота имеют два ряда выштампанных горизонтальных отдушин.

У большинства модификаций капот плоский, но санитарный автомобиль (WC-54) и пассажирский с закрытым кузовом (WC-53) имеют выгнутый капот в связи с тем, что на них применена передняя часть кабины грузовика WF-32, у которого был капот аллигаторного типа.



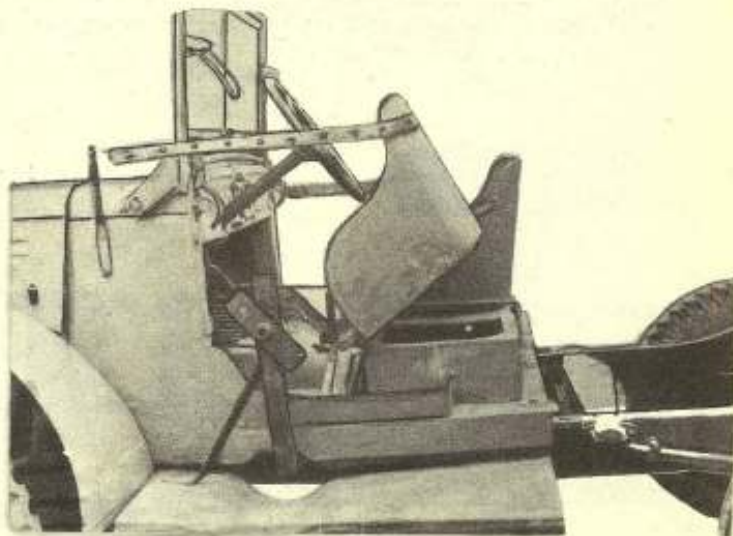
Оборудование кабины водителя:

1 — ножной переключатель света фар, 2 — педаль тормоза, 3 — педаль сцепления, 4 — рычаг коробки перемены передач, 5 — рулевое колесо, 6 — кнопки включения стеклоочистителей, 7 — педаль стартера, 8 — рычаг ручного тормоза, 9 — педаль акселератора, 10 — рычаг включения переднего моста.



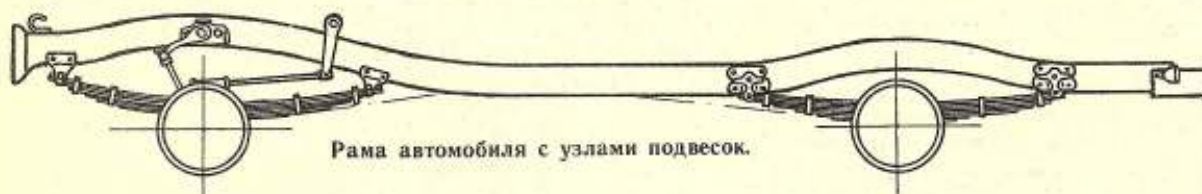
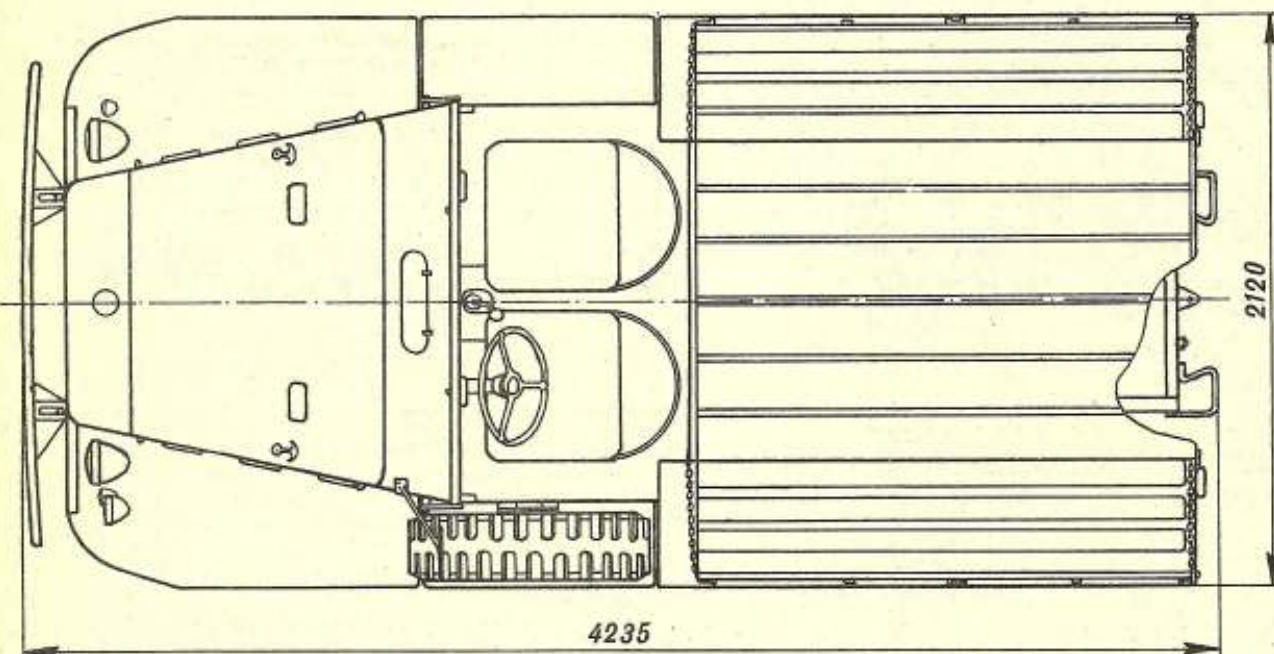
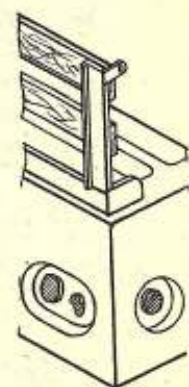
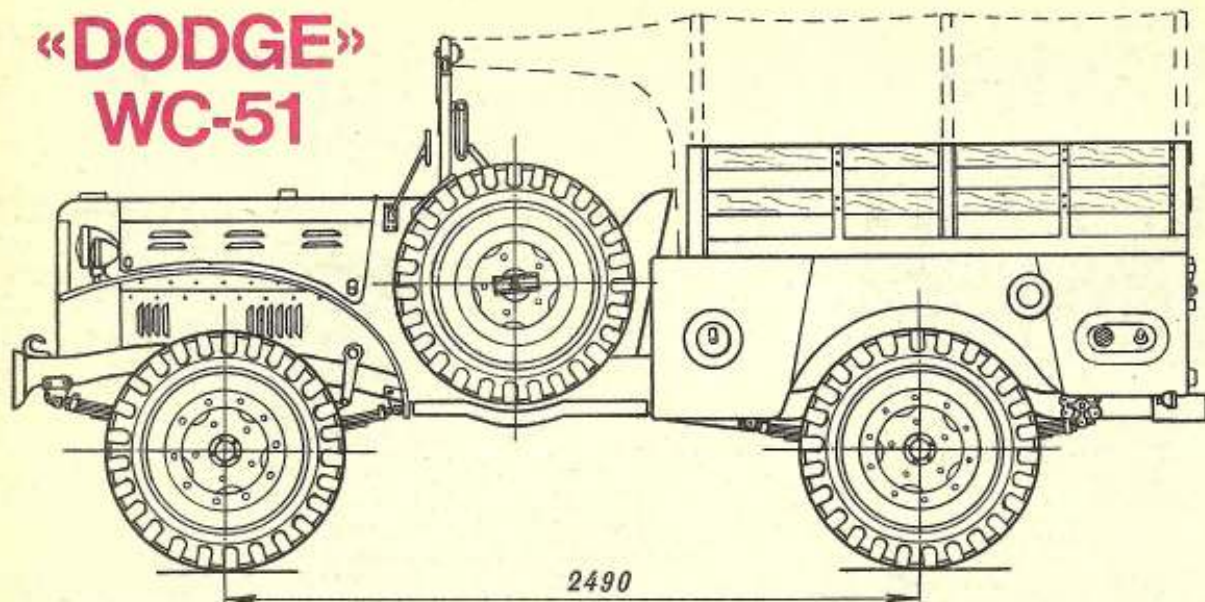
Органы управления и контрольные приборы:

1, 19 — инструкционные таблички, 2 — рулевая колонка, 3 — сигнальная лампочка дальнего света, 4 — стопор центрального переключения освещения, 5 — центральный переключатель освещения, 6 — термометр, 7 — замок-выключатель зажигания, 8 — масляный манометр, 9 — кнопка воздушной заслонки карбюратора, 10 — рукоятка вентиляционного люка кабины, 11 — спидометр, 12 — стержень для сбрасывания показаний рейсового счетчика, 13 — кнопка акселератора, 14 — указатель уровня топлива, 15 — выключатель освещения щитка приборов, 16 — амперметр, 17 — выключатель светомаскировочной фары, 18 — ящик для инструмента.



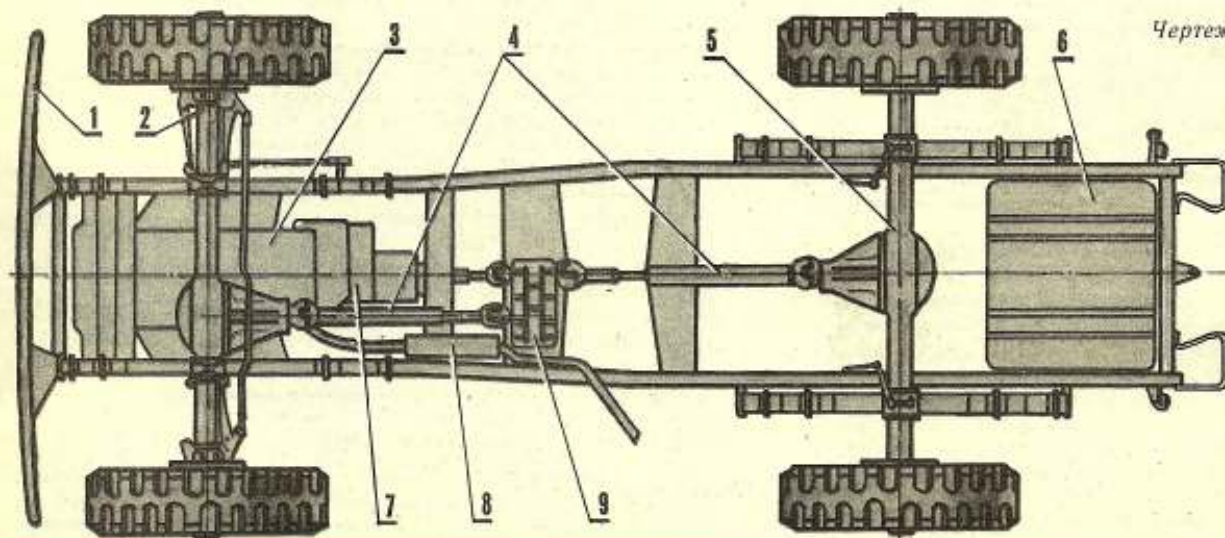
Вид на кабину водителя (грузовой кузов снят). Сиденье поднято и зафиксировано ремнем за стойку зеркала заднего вида (в рабочем положении ремень крепится за кольцо на краю приборной доски). На переднем плане — кронштейн крепления запасного колеса.

«DODGE» WC-51

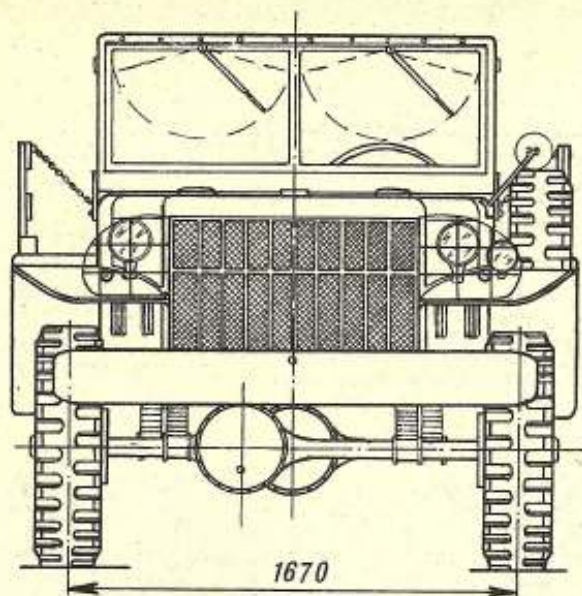


Рама автомобиля с узлами подвесок.

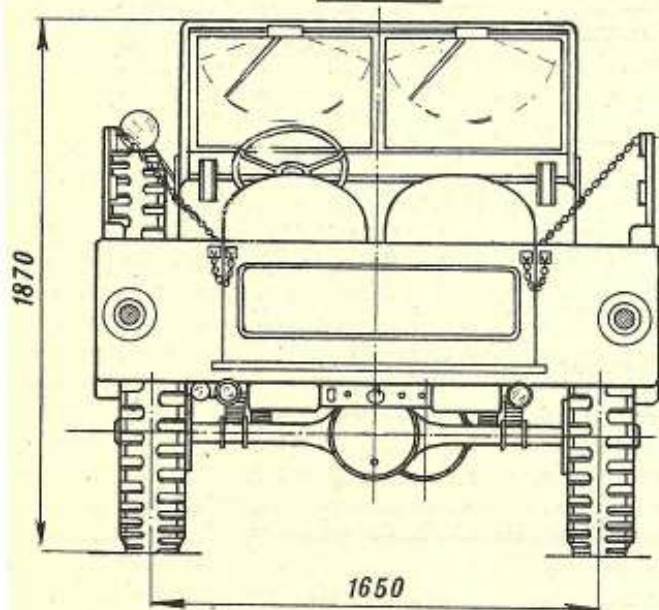
Чертежи выполнил А. Ферингер



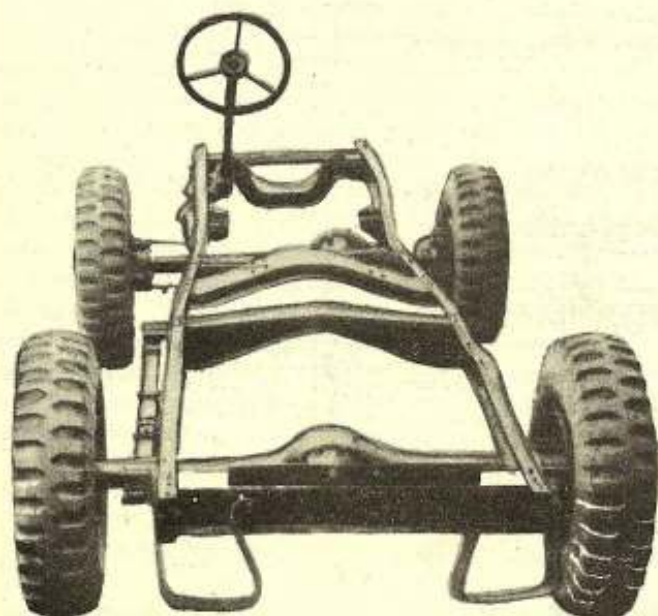
Шасси автомобиля (вид снизу):
1 — бампер, 2 — передний мост, 3 — двигатель, 4 — карданные валы, 5 — задний мост, 6 — топливный бак, 7 — коробка передач, 8 — глушитель, 9 — раздаточная коробка.



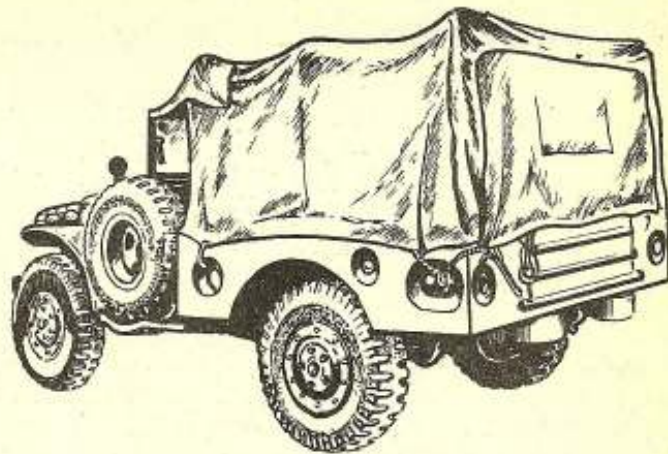
Вид сзади



1650



Шасси автомобиля без двигателя и трансмиссии.



Кузов — цельнометаллический, прямоугольной формы (наружная ширина 2120 мм, длина 1830 мм, высота борта 430 мм). По бокам над колесами устроены ящики для амуниции, доступные сверху, при подъеме сидений. Последние состояли из трех продольных деревянных досок. На кузов могут быть установлены три дуги для тента, к которым закрепляются откидные спинки сидений. Для большей жесткости дуги тента вверху посередине соединены брезентовым ремнем; такой же ремень имеется на задней дуге и предохраняет от выпадения из кузова. Верхняя доска спинки сиденья закреплена за верхний край переднего борта цепью, идущей под углом 45°. Пол кузова с пятью продольными ребрами жесткости приспособлен для установки поста-мента под 37-мм пушку или крупнокалиберный пулемет. Задний

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ АВТОМОБИЛЯ «ДОДЖ» WC-51

Грузоподъемность, т	0,75
Масса без груза, т	2,315
База, мм	2490
Габаритные размеры, мм:	
длина	4235
ширина	2120
высота без тента	1870
Колея, мм	
передних колес	1670
задних колес	1650
Клиренс, мм	273
Тип двигателя	бензиновый,
	четырёхтактный, шестицилиндровый
Рабочий объем, л	3,77
Максимальная мощность, л. с.	92
Число оборотов, об/мин	3200
Максимальная скорость при движении	
по шоссе, км/ч	86,8
Расход топлива на 100 км пробега	
по шоссе, л	28,5

борт — откидной, фиксируется двумя цепями. Боковины кузова сварены из трех отдельных элементов. На передних имеется круглая конусообразная выштамповка, на дне которой приварен крючок для закрепления брезента. Подобные выштамповки овальной формы имеются на задних боковых элементах кузова, но в них, кроме крючка, есть еще и красный светоотражатель. На среднем элементе левой боковины кузова расположена еще одна выштамповка — здесь помещается заливная горловина бензобака.

Колеса крепятся к ступицам пятью гайками, а внешний край обода к диску колеса — десятью гайками.

Автомобили окрашивались стандартной матовой защитной оливкового цвета краской. Дополнительно наносился белый круг слева на заднем борту кузова; белой же краской мог быть окрашен и левый конец переднего бампера.

Брезентовый тент состоял из трех частей. Спереди к нему веревочным креплением притягивалась брезентовая крыша кабины. Другая сторона крыши пристегивалась кнопками к раме ветрового стекла. Сзади кузов прикрывался брезентовым фартуком, пришнурованным оттяжками к крючкам на кузове. В середине фартука имелся большой прямоугольный клапан.

Л. СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс