

НЕИЗВЕСТНЫЙ «СТУДЕБЕККЕР»

Люциос СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

Армейский трехосный грузовик Studebaker US-6, поставлявшийся в годы Второй мировой войны из США в СССР, давно и прочно занял свое место в ряду российских автомобильных легенд. Созданный рассказами участников войны и многочисленными фильмами «про войну» образ этого удачного, хотя и не без недостатков, транспортного средства сегодня однозначно представляет наш «студер» как грозную машину поля боя. Да были и боевые «студера» – гвардейские минометы БМ-13Н и их модификации, но вообщем-то, Studebaker US-6 создавался как уни-

трансмиссии, а тип – седельный тягач – потребовал иной (в держателе за кабиной) установки запасного колеса и седельного сцепного устройства. В остальном технических и компоновочных отличий не было.

За годы войны было выпущено 23 тысячи «студеров» этой модификации, и они сослужили добрую службу вдали от фронтов, перевозя в кузовах своих 6,4-тонных одноносных прицепов десятки и сотни тысяч тонн грузов.

Первым местом их службы было строительство дороги Аляска-Канада, сокращенно



на Кавказ и Каспийское побережье. Конечно, многое перевозилось по железной дороге, но ее пропускной способности не хватало, и значительная часть грузов направлялась автомобилями. Но если запчасти, шины, продовольствие и многое другое можно было грузить в кузова собираемых на автосборочных заводах «доджей», «шевроле», бортовых «студебеккеров», то для тяжеловесных или длинномерных грузов эти автомобили не подходили. Кроме того, было бы неразумно полагаться лишь на возможности перегоняемых в СССР автомобилей – стабильность перевозок могли обеспечить лишь постоянно работающие на трассе Юг-Север автомобили с постоянными водителями.

В начале 1942 г. советские представители выехали из Тегерана на трассу, ведущую к порту Бушир...

Лучше всего теперь предоставить слово участникам, и поэтому здесь уместна цитата из книги Л.И.Зорина «Особое задание»: « 11 февраля 1942 г. мы выехали на двух автомашинах в порт



версальный грузовик повышенной проходимости 6x6 для перевозки солдат, грузов и буксировки артсистемы в прифронтовой полосе.



Однако не все из сотен тысяч «студеров», выпущенных в годы войны, были такими. Существовал ряд модификаций «с гражданским уклоном», и самой многочисленной был седельный тягач. От стандартного US-6 он отличался более короткой базой (3760 мм вместо 4120 мм), неведущим передним мостом и связанными с этим изменениями в

«Alcan», связавшей источники сырья и военные базы в Аляске с дорожной сетью северных канадских провинций. Здесь «студебеккеры» использовались для доставки грузов строителями дороги.

Куда более серьезное испытание ждало тягачи из Саут-Бенда, где они производились,

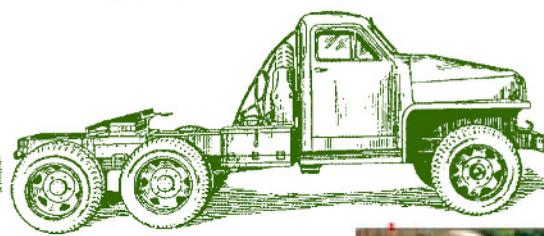
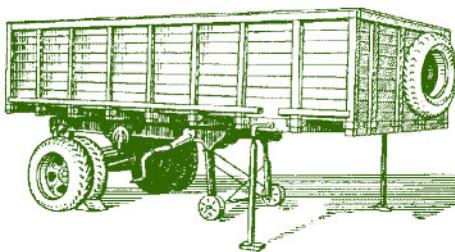


в далком Иране, куда в огромных количествах поступали направляемые по ленд-лизу вооружение, техника, продовольствие и множество других остро необходимых СССР стратегических материалов. Их надо было быстро перебросить с берегов Персидского залива



Бушир. На трассе в 1200 км было всего три крупных населенных пункта: бывшая столица Ирана Исфахан, столица роз и центр виноделия Шираз, окруженный грозными вершинами и мрачными ущельями Казерун. Горы в районе Казеруна с от-





весными скалами достигают высоты свыше 1000 м. По узким ущельям причудливо извивалась насыпная, без твердого покрытия, узкая дорога. Сотни, если не тысячи рабочих на всем протяжении дороги от Тегерана до Бушира вручную подсыпали подвозимые грузовиками гравий и щебень. Руководила работами Английская объединенная королевская коммерческая корпорация (ЮКСС). Потом работы стала проводить американская фирма Folspen, строившая участок через Хоремшхр и Ахваз на Север.

И вскоре по этой, далеко не готовой и небезопасной во многих отношениях трассе началось круглосуточное автомобильное движение с юга на север Ирана – перегон и передача Советской Армии собранных военных машин и рейсовая перевозка в обе стороны стратегических грузов и сырья на специально выделенном для этого транспорте, совершающем своего рода челночные движения из конца в конец страны. Этими «челноками» стали именно седельные тягачи Studebaker. Взявшие в свои руки организацию перевозок американские военные доставили в Иран тысячи этих автопоездов и, сформировав автотранспортные батальоны, начали перевозки на Север. Позднее в такие перевозки включились советские военные автомобилисты. Автопоезда двигались колоннами, останавливались для заправки и отдыха, сопровождаемые джипами с вооруженной охраной. За время движения водитель переносил и зной в пустынях, и холод в горах, и гибель товарищей в авариях. Опять же обратимся к книге «Особое задание».

«Густой шлейф белой пыли плотно застилает шоссе. Пыль лезет в глаза, хрустит на зубах, проникает под гимнастерку и вместе с обильным потом вызывает неприятный зуд. А тут еще хочется спать, ведь день и ночь за рулем: туда–обратно, туда–обратно... Спать, спать... Где там передняя машина? Она должна находиться в ста метрах. И задней нет. Разве что-нибудь разглядишь в пыльном тумане! Слепо и бессильно мерцают фары. Наконец выбрались на твердое покрытие. Но зато начался обстрел кусочками гравия. Мелкие, острые осколки так стремительно летят из-под колес, что того гляди выбьют стекла.

Дорога сужается и круто устремляется вверх, начинаются слепые повороты, когда не знаешь и не видишь, что там за очередным горным выступом. Руки устают непрерывно крутить огромную барабанку. Тяжело груженная машина мечется из стороны в сторону, тревожно ревут клаксоны, пре-

дупреждая встречные машины – ведь на узком полотне разъехаться вряд ли удастся.

Выше, еще выше... Поворот за поворотом, кабина нависает над пропастью...

И опять повороты, пропасти, подъемы и спуски... Мощный массив Эльбруса, узкая трасса, пробитая на откосах, страшные участки дороги Кередж-Чалус и Казвин-Решт. Кандеванский перевал высотой 3 тысячи метров, снежные завалы, которые надо расчищать самим...

Наконец дорога ровно тянется по Южно-Каспийской низменности. Можно чуть расслабиться, отдохнуть. Не тут-то было. Машину трясет, словно в лихорадке, баранка вырывается из рук, зубы выбивают мелкую дробь. Это началась «гребенка», когда едешь будто по неровно уложенным бревнам. И опять гляди в оба. А отдохнешь будет в конце пути, пока будут принимать груз. И снова обратный рейс.

Так шли день за днем, месяц за месяцем...

За годы войны специальными автотачами армии США было перевезено 434 тыс. т грузов, советскими – 1615 тыс. т, причем большинство – на «студебекерах». Сейчас, конечно, автопоезда, перевозившие всего-то шесть с небольшим тонн груза и при этом расходовавшие 50 л бензина на 100 км пути, являются

анахронизмом, но тогда это считалось нормальным и вполне приемлемым.

Третий фронт, где использовались тягачи Studebaker – Западный. После высадки в Нормандии потребности союзников в боеприпасах, питании, обмунировании, снаряжении, обеспечивали десятки тысяч грузовиков, и



Studebaker US 6x4
реставрированный в 2002 г. в Великобритании

Studebaker US 6x4



MVmodels.com

Модель Studebaker US 6x4
в масштабе 1:48 (MVmodels)



Studebaker US 6x4 tractor & semi-trailer.
Unique 3-12 - 5 ton classification rating for 4 fifth wheel trucks. Tractor and special trailer. Stock No. M5-48.

Модель Studebaker US 6x4 U7 в масштабе 1:87 (SZW)



среди них снова были автопоезда Studebaker. Они так и остались в Европе – после окончания военных действий ставшую ненужной автотехнику американцы и англичане распродавали по дешевке. Сотни «студебеккеров» после ремонта и замены прожорливого бензинового двигателя дизелем вышли на трассы международных перевозок. Особенно широко они использовались голландскими и бельгийскими транспортниками вплоть до начала пятидесятых годов.



Studebaker в послевоенной Голландии