

# ВСПОМИНАЯ «ДЖИММИ»...



Эти GMC ACXW 353 потом попали в СССР

Перелистывая старые ещё довоенные автомобильные журналы, диву даёшься – какие только автомобили не разрабатыва-



GMC ACX 305

лись!

С начала 1939 г. над миром стали сгущаться тучи, а к середине года кое-где уже шли кровопролитные сражения. Такая об-



GMC AC 305

становка не могла не повлиять на решение производить как можно больше армейских автомобилей. Полноприводные, со всеми управляемыми колёсами, плавающие, даже двухмоторные, со сложнейшими системами подвесок, все эти «крупны», «хорьхи», «лафтли», «татры», «штайры» казались тогда автомобилями, для которых нет преград. И чем сложнее была конструкция, тем большую будущность ей прочили.

Так, в каждой стране на основе собственных традиций, понятий, собствен-



Первыми на войну «пошли» двухосные GMC ACX 353, поставлявшиеся французской армии

ных, как оказалось позднее, весьма ограниченных возможностей развивались и совершенствовались конструкции армейских автомобилей вплоть до осени 1939 г. Даже 1 сентября 1939 г. практически ничего не изменило, и только тогда, когда гусеницы немецких танков загрохотали по дорогам Бельгии, Голландии и Франции, и автопарк стран, подвергшихся нападению, стал буквально таять на глазах под ударами авиации, танков, от поломок и отсутствия запасных частей, французы и англичане запросили помощи у автомобильной сверхдержавы – США. Наряду с наиболее необходимым вооружением – самолётами и танками – они просили поскорее прислать грузовики – любых марок и в любом количестве, лишь бы быстрее. Первое время в Европу поступали коммерческие автомобили, лишь слегка приспособленные для армейских нужд, так как сами США в межвоенный период очень мало заботились о модернизации своих сухопутных войск.

Значительную долю среди этих автомобилей составляли грузовики крупнейше-



GMC AFKWX 353 с закрытой кабиной (тип 1615) и 15-футовой грузовой платформой

го автомобильного концерна «Дженерал

Моторз Компани» (General Motors Company)\*. В дело пошло всё – от пикапа модели AC-101, полутоннажных ACX-353 и AFX-312 до пятитоннок AC-725.

Грузовики спешно оснащались более или менее оборудованными для армейских перевозок кузовами фирм «Хейл», «Бадд», «Про-

\* В английской аббревиатуре – GMC – «Джм-Эм-Си».

Люцийс СУСЛАВИЧЮС,  
г. Вильнюс (Литва)



Ремонтная мастерская на шасси GMC AFKX-352

MVmodels.com



GMC AFKWX-353, G.O.E. Cargo Truck, with 13-Foot-long body Length: 5'6 1/2" (170cm), 3 axle No. MS-1700

ктор» (с тентом). Переднюю часть кабины прикрывали сварной защитной решёткой – и армейский вариант готов. Чуть позднее добавились изменения в трансмиссии – появился демультпликатор и передний ведущий мост. Такая серия короткокапотных «Джм-Эм-Си» с высокой кабиной,



GMC AFKWX 352



Авиастартёр на шасси GMC AFKX 352



прозванной «Хельмет-топ», обладала не-

много хороших машин.

С учётом этого требования были составлены технические условия, предусматривающие следующее: основным транспортным средством войск и морской пехоты должен стать трёхосный грузовик типа 6x6 с двигателем мощностью 90–100 л.с., способный перевозить



автомобили использовались не с полной возможной нагрузкой, обеспечивало необходимую проходимость и долговечность машин в боевых условиях.



плохой проходимостью, но все же не удовлетворяла армейским нуждам.

Пришлось подумать о специальных армейских автомобилях. При этом исходили из того, что войскам не нужны отдельные наилучшие экземпляры автомобилей, а просто требуется очень



MVmodels.com

GMC CCEW 213-A, 1 1/2 Ton Cargo Truck, without crane. Length: 5007 mm. Wheel Base: 3610 mm.

по любой дороге груз в 2500 кг малоопытными водителями; для облегчения обслуживания необходимы максимально возможная унификация как отдельных систем автомобилей, так и элемен-



«Дженерал Моторз», а точнее, её отделение «Йеллоу трак энд коуч», занимавшие



MVmodels.com

GMC CCEW 213-A, 1 1/2 Ton Cargo Truck, without crane. Length: 4912 mm. Wheel Base: 3610 mm.

тов управления, а также стандартизированная техническая документация.

Массовое производство стандартного армейского 2,5-тонного трёхосного грузовика с учётом практики производства американских авто-



еся выпуском грузовиков, имело определенный опыт в производстве автомобилей подобного типа – ещё в 1938 г. была выпущена небольшая партия трёхосок GMC 4929 с шестицилиндровым 72-сильным



MVmodels.com

GMC CCEW 213-A, 1 1/2 Ton Cargo Truck, with crane. Length: 5373 mm. Wheel Base: 3610 mm.

мобильных фирм было организовано на основе широкой кооперации с фирмами-изготовителями отдельных проверенных в эксплуатации и производстве агрегатов. Это обстоятельство, а также то, что





GMC CCKW 353. Цистерны для перевозки воды



двигателем Oldsmobile.

В 1940 г. фирма выпускает 2466 грузовиков модели **АСКWX 353** уже с новым более мощным (91 л.с.) двигателем и пятиступенчатой коробкой передач «Коарк» 204-В, машины имеют стандартную стальную кабину, капот и оперение грузовиков GMC и Chevrolet 1939/40 мо-

ный бак, колёса с 8-ю отверстиями старого образца.

Выполнив к лету 1940 г. заказ, фирма основную массу грузовиков отправляет только в Великобританию. Британцам грузовики АСКWX 353 не понравились – слишком крупные, тяжёлые и с очень слабыми двигателями (позднее почти все грузовики этого типа отправили в СССР). Тем не менее именно эта, не очень удачная, во многом ещё схожая с гражданскими моделями модификация по-



рудован передними ведущими мостами, де-мультипликатором, лебёдкой в отличие от специальных конструкций, создававшихся европейскими фирмами.



750-галлонный бензовоз



GMC CCKW 353 A2 с закрытой кабиной

дельного года, «раздатку» и ведущие мосты фирмы «Timken», 30-галлонный топлив-

БМ-13 на шасси GMC CCKW 353 в Праге. Май 1945 г.



GMC CCKW 353 L Dump Truck  
Length: 3 207/16ft. Stock No. H15 017



GMC CCKW 353. Самосвал

Самосвал GMC CCKW 353 в австрийской армии



служила отправной точкой при разработке стандартного грузовика, известного как **GMC CCKW 353** – «джимми», «дойце эн а хаф» (т.е. «два с половиной»), пользующегося в годы войны, да и в послевоенные годы огромной популярностью. Недаром одна из канадских фирм, предлагая в 1982 г. новый тип армейского автомобиля, в начале своего проспекта поместила фото **GMC CCKW 353** с надписью: «Мы старались сделать наши автомобили такими же хорошими, как «ОН».

Действительно, «джимми» отличался повышенными эксплуатационными качествами, достигнутыми благодаря применению более совершенных конструкций агрегатов и улучшению технологии обработки деталей в процессе производства. Созданный на базе коммерческих грузовиков, он был дополнительно обо-



GMC CCKW 353 H Dump Truck with  
mark Length: 3 207/16ft. Stock No. H15 017



«Шосейный вариант» GMC CCKW 353 с колёсной формулой 6x4



Приборы управления

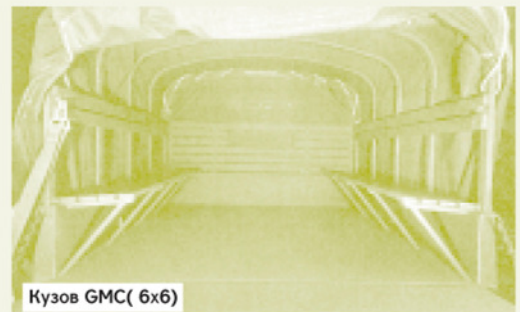


крытого типа с шарнирами на игольчатых подшипниках; применение легкоразборных шарниров с V-образным болтом дало возможность легко снимать карданы без демонтажа других механизмов. Так как применялись непроходные мосты, каждый мост приводился от раздаточной коробки отдельно. Всего на автомобиль требовалось 5 карданных валов и 10 карданных шарниров – ведь 2-ступенчатая раздаточная коробка стояла отдельно от КПП и соединялась с ней отдельным карданом. (Карданы всем фирмам поставляла фирма «Спейсер».) Ведущие мосты применялись двух типов: «сплит» (с вертикальным разъемом, как у ГАЗ-51) и «банджо» (эти мосты производились на заводе «Chevrolet»).

Колеса – дисковые, с 6-ю отверстиями, унифицированные, шины 7,50–20", обычно с протектором «граундгрип», на задних мостах – сдвоенные. Шарниры – равной

угловой скорости в переднем ведущем мосту типа «Бендикс-Вейсс». Одна интересная деталь – конструкция ступицы передних ведущих мостов для повышения проходимости допускала установку сдвоенных колес спереди.

Передняя подвеска – на полуэллиптических продольных рессорах, задняя – балансирная с перевёрнутыми рессорами, толкающие усилия и скручивающие моменты ведущих мостов воспринимаются толкающими и реактивными штангами.



Кузов GMC (6x6)



GMC (C307020) 6x6 Cargo Truck  
Truck Length: 11972mm Deck Hx: 402mm



Тормоза – барабанные с гидроприводом и вакуумным усилителем; ручной тормоз – ленточного типа на трансмиссию.

Основная модификация «джимми» – полноприводной (6x6) грузовик с открытой (бре-



Вид сзади на бортовую платформу

Сборка «джимми» в полевых условиях



Одна из многочисленных полевых мастерских по сборке «джимми». Нормандия



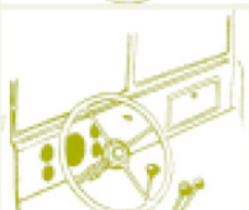
Ремонтная мастерская в Нормандии



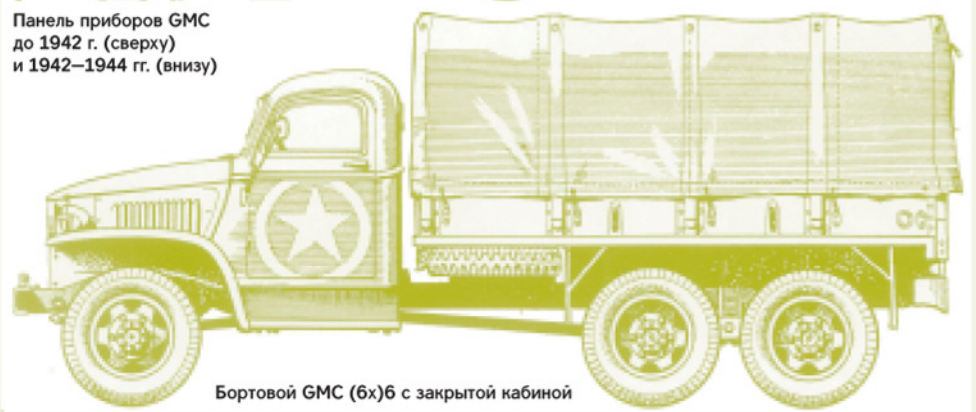
GMC (6x6) 1942–1944 гг. выпуска с 12,7-мм пулемётом на турели



GMC моделей:  
ACKWX 353,  
CCKWX 353,  
CCKW 352 и 353



Панель приборов GMC до 1942 г. (сверху) и 1942–1944 гг. (внизу)



Бортовой GMC (6x6) с закрытой кабиной



Модель в масштабе 1:43



Модель в масштабе 1:43 (Губских)

зентовый верх и брезентовые боковины) кабиной и универсальным кузовом с продольными откидными сиденьями. Однако были выпущены модификации и с закрытой цельнометаллической кабиной, лебёдкой и различными кузовами, грузовики типа 6x4 (23 тысячи), а также модель **ССКВ-362** с укороченной колёсной базой. Отдельно следует сказать о грузовиках серии **АФКВХ-353** (их было выпущено 7300 шт.), которые имели то же шасси, но значительно более длинный кузов и довоенную короткокапотную кабину.

На базе «353-го» было построено 21 147 «уток» – трёхосных амфибий для десантных операций **ГМС ДУКВ-353**.

Определённое количество этих автомобилей, правда, значительно меньше, чем знаменитых Studebaker, поступило по ленд-лизу и в СССР. Американцы предпочитали посылать «не совсем стандартные» Studebaker союзникам, оставляя себе «Джи-Эм-Си».

Различные модификации «353-го» производились во время всей Второй мировой войны заводами фирм «Йеллоу трак энд коуч» и «Шевроле». Сами за себя говорят следующие цифры: из 2 382 300 грузовых автомобилей, произведенных в США для нужд армии в 1941–1945 гг., 562 750 составили именно «353-й» и его модификации.

В Красной Армии «джимми» использовались как универсальные грузовики и как шасси для боевых машин – гвардейских минометов БМ-13. Фронтальные фотографии свидетельствуют, что «Катюши» на шасси «353-го» использовались с лета 1943 г. до победного мая 1945-го.

Потом были войны в Индокитае, Корея, арабо-израильские войны, локальные



Модель от фирмы «Heller» в масштабе 1:35



Модель GMC CCKW 353 от фирмы «Italeri» в масштабе 1:35

Модели в масштабе 1:87



конфликты в Африке и Азии. И везде можно было встретить ветерана «джимми». Последняя крупная военная операция с использованием таких автомобилей была проведена в 1978 г. французской армией в Чаде.

В самих США в начале пятидесятых годов прошлого века знаменитого ветерана заменили грузовики аналогичного класса **ГМС М-135** и **РЕО М-34**. На этот раз «Джи-Эм-Си» не повезло: стандартным был признан грузовик фирмы «РЕО» (в войну производившей «нестандартный» Studebaker), а прямой наследник «джимми» (трёхоска М-135) поставлялся армиям союзников по НАТО, в рамках военной помощи и другим странам.

Рассказ о гражданских специальностях «джимми» попросту «взорвал» бы рамки этой статьи, поэтому предлагаю перейти к



моделям легендарного грузовика. Их выпущено и выпускается много, во всевозможных масштабах, начиная с 1:87, в пластике и в металле.

Одна из наиболее «долгоживущих» мо-



Модели от фирмы «Tamiya» в масштабе



делей – набор в масштабе 1:35 фирмы «Italeri», точнее, несколько наборов, представляющих собой разные модификации «джимми». Отлично детализированный, легко собираемый, этот набор имеет постоянный спрос и служит основой для многочисленных конверсий.

К сожалению, в масштабе 1:43 имеются только штучные и мелкосерийные экземпляры **ГМС ССК 353**.

Зато выбор моделей в масштабах 1:48 и 1:50 велик как по количеству предлагае-

мых модификаций, так и по числу фирм. К примеру, в США немало модификаций выпускает фирма «MV Models» из города Кингвуд.

Во Франции гражданские и пожарные модификации предлагают «Solido», «Фиретех», «ММТ». Имеются также наборы и в масштабе 1:72, но наиболее привлекательным вариантом «джимми» является, пожалуй, модель в масштабе 1:87 от фирмы «Roco». Впервые эта фирма выпустила маленькую копию «джимми» пару десятилетий назад. Увы, она получилась неточной и её сразу же надо было переделывать. Зато второй вариант, появившийся в конце девяностых, великолепен по соответствию оригиналу и детализовке. Имеются модели с открытой и цельнометаллической кабиной, с бортовой платформой, а также с вооружением.

