

DODGE T110L - КАНАДСКИЙ СОЮЗНИК

Люциос СУСЛАВИЧЮС

г. Вильнюс (Литва)

Фото из архива автора



Лето 1941 г. – самого трагического года Великой Отечественной войны – было отмечено огромными потерями Красной Армии в людях и технике. Дороги отступления советских войск были прямо-таки обрамлены тысячами оставшихся сгоревших танков, тягачей, раздавленных танками автомобилей. Сотни автомобилей были брошены исправными из-за нехватки бензина или же в минуту паники, тысячи и тысячи их остались в «котлах» окружения. Автопарк Красной Армии, к началу войны состоявший из 272 тыс. автомобилей, в основном «полуторок» и «трёхтонок», стремительно таял, а автозаводы не успевали восполнять потери. Тем более, что в связи с эвакуацией осенью прекратил производство московский ЗИС.

Поэтому помочь западным союзникам – Великобритании и США – военной техникой с самого начала включала и поставки автомобилей для армии. Несмотря на собственные трудности – шли напряжённые бои в Северной Африке – англичане первыми стали выполнять соглашения о поставке военной техники в СССР. В самый напряжённый период боевых действий – боях за Москву в конце 1941 г. – в северные порты – Мурманск и Архангельск – прибыли первые корабли, груженные английскими автомобилями. Их было несколько моделей – трёхосные Austin K-6, Albion BY 3N, двухосные Austin K-30, возможно, ещё какие-то модели. Их спешно загоняли на железнодорожные платформы и отправляли поближе к фронту. Часть из них – а именно Austin K-6 и Ford WOT8 – в 1942 г. были использованы под установку реактивных миномётов БМ-13 и БМ-8.

Надо отметить, что Великобритания имела большой опыт в создании специальной армейской автотехники ещё с середины 1920-х гг. Они первыми в мире стали оснащатьвой-

ска в основном только специально созданными по требованиям военных автомобилиями. Отличительной особенностью английских армейских грузовиков были открытые кабины и значительно повышающая проходимость односкатная ошиновка всех колёс. Однако англичане потеряли значительную часть предвоенных армейских автомобилей – примерно 130 тысяч – во время боёв во Франции в 1940 г. и при эвакуации из Дюнкерка. Новое поколение армейских автомобилей создавалось по двум направлениям – «военизировались» наиболее подходящие по типажу коммерческие грузовики, в основном трёхтонные типа 4x2 и 6x4, и создавались новые полноприводные автомобили. А пока осваивались новые конструкции, для обеспечения мобильности войск англичане закупали автомобили в США, в том числе и те, которые были заказаны Францией в начале 1940 г. и не были поставлены до её капитуляции. По английской спецификации военные автомобили ста-

ли во всё возрастающих количествах выпускаться в Канаде, входившей в Британское Содружество.

Поставки английских автомобилей осуществлялись в 1941–1943 гг., потом они по сравнению с 1942 г. сократились более чем на 2/3. В соответствии с принятым протоколом английские обязательства по поставкам в СССР на себя



Dodge T110



взяла Канада. Поставки канадских армейских автомобилей осуществлялись в 1943–1944 гг. В Европе вклад канадской автомобильной промышленности в моторизацию союзнических войск, как правило, недооценивается. Вероятно, отчасти потому, что основная масса канадских автомобилей сначала использовалась в Северной Африке, потом на фронтах Юго-Восточной Азии. «Канадцы» также массово собирались из комплектов CKD в Индии, Южной Африке и Австралии, а на европейском театре военных действий они появились только после высадки союзников сначала в Италии, потом – в Нормандии, т.е. на завершающей стадии войны. Всего же канадцы до 1 сентября 1945 г. выпустили 857 299 военных автомобилей, в том числе 388 299 единиц так называемых СМС (Canadian Modified Conventional или «модифицированных автомобилей коммерческого типа», т.е. с шасси 4x2). Основным отличием канадских грузовиков этой категории от американских ленд-лизовых машин была их конструкция, сочетающая американские агрегаты массового производства и отчасти аме-



Dodge T110 в Африке

риканский дизайн со специфическими требованиями английских заказчиков. Например, канадский Dodge T110L от американских автомобилей той же марки и класса Dodge WF32 отличались усиленной ходовой частью, односкатными широкопрофильными шинами на всех колёсах и правым расположением руля.

Итак, в Советский Союз в середине 1943 г. стали прибывать канадские автомобили. Вначале это были Dodge T110L грузоподъёмностью 3 т. Далее канадцы поставляли передвижные ремонтные мастерские на шасси типа CMP (Canadian Military Pattern – «канадского военного образца») двухосные (4x4) Chevrolet C60 и трёхосные (6x6) GM C60X. Остановимся сегодня на канадских «доджах», первыми попавших в руки советских водителей.

По данным исследовавшего поставки автомобилей в годы войны историка В.Ф.Ворсины, всего из Канады в 1943 г. прибыли 1400 шт. Dodge T110L, в 1944 г. – ещё 300 шт. Интересно то, что большая часть (1258 шт.) канадских «доджей» сразу была передана в народное хозяйство и лишь 448 грузовиков попали в войска. По-видимому, было признано нецелесообразным ещё больше увеличивать разномарочность автопарка, учитывая сомнительную возможность обеспечения запасными частями столь небольшого количества грузовиков. А «на гражданке» уж как-нибудь выкрутятся...

Dodge T110L выпускались на заводе концерна «Chrysler» в городе Винчестер, провинция Онтарио. В принципе это был тот же американский грузовик серии «WF», только с двигателем чуть большего – 3,87 л – рабочего объёма. Мощность нижнеклапанной «шестерки» – 95 л.с./3600 об/мин. Коробка передач – четырёхступенчатая, сцепление – сухое, однодисковое, главная передача в заднем ведущем мосту – гипоидная, тормоза – барабанные с гидроприводом и пневмоусилителем. Подвеска – полуэллиптические рессоры, усиленные по сравнению с моделью «WF». Грузовик «обут» в одинарные широкопрофильные шины размером 10.50-16 с протектором типа «ёлочка»; давление в передних шинах – 2,5 атмосферы, в более нагруженных задних – 6,3 атмосферы. В СССР поступала модификация с длиной базы 4065 мм, пред назначенная для общетранспортных задач. Англичане дополнительно получали короткобазые (длина базы – 3454 мм) самосвалы Dodge D60S для использования на строительстве аэродромов и дорог.

Транспортные грузовики оснащались армейским кузовом деревометаллической конструкции с тентом на 5-ти металлических дугах. Колея передних колёс – 1540 мм – была чуть уже задних (1620 мм), но особого влияния на проходимость это не оказывало. Размеры грузовика с тентом – 6530x2240x3100 мм, размеры кузова – 3600x2030 мм, вес пустого – 3,6 т, с полной нагрузкой – 6,6 т. «Додж» на хорошей дороге развивал скорость до 69 км/ч, расходя 26–29 л бензина на 100 км. Запас хода составлял примерно 520 км (в баки под сидением и под кузовом заливалось 135 л бензина).

В отличие от популярных не только в войну, но и ещё долгие годы после неё американских армейских автомобилей, малочисленные канадские автомобили не остались в памяти советских водителей. Поэтому впечатления о них пришлось искать в воспоминаниях солдат союзных армий. А они оценивали этот грузовик

весьма положительно. По сравнению с до-военными английскими армейскими, да и канадскими армейскими грузовиками типа CMP (Canadian Military Pattern) военных лет, созданными практически без всяко-го учёта удобства работы водителя, «додж» считался удобным, легко управляемым, надёжным, притом ещё и достаточно про-ходимым в условиях пустыни. Ведь военная биография Dodge D60 T110L (D60 по английской системе означало грузоподъёмность в 60 английских центнеров) началась в Северной Африке. Из-за неполноприводного шасси (4x2) «доджи» предназначались для перевозок самых разных грузов в тылу. Водители, которым приходилось перебрасывать грузы на сотни или даже тысячи километров, в «доджах» не должны были сидеть, навалившись на руль, как в грузовиках СМР или вытянув почти горизонтально ноги, как в некоторых английских моделях, их не мучил жар от находящегося рядом двигателя, не резала глаза пыль в открытых брезентовых кабинах. Цельнометаллическая закрытая кабина, нормальное «гражданское» сидение с пружинами позволяли дольше оставаться работоспособными. Да и большие толстые шины смягчали толчки от неровностей дороги. В соот-ветствии с пожела-ниями основного заказчика на левой стороне крыши вре-зался круглый люк для наблюдения за воздухом, позднее для простоты вмес-то него стали делать просто квадратное

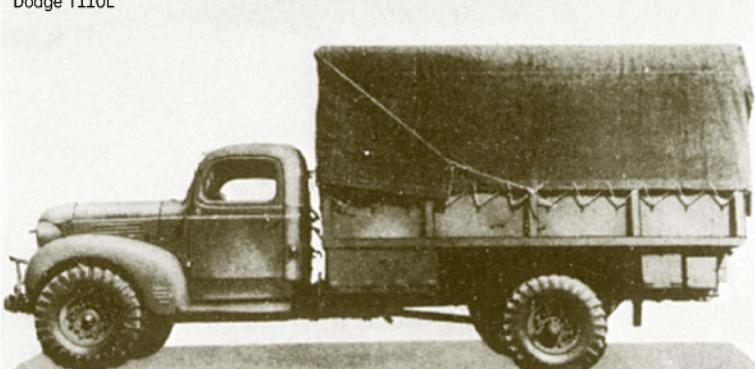
отверстие, прикрываемое куском брезента. Контрольных приборов было немного – спидометр со шкалой до 80 миль/ч, амперметр, манометр давления масла в двигатель и термометр системы охлаждения.

Хотя производство Dodge D60 T110L было прекращено летом 1945 г., эти грузовики ещё десяток лет использовались в армиях Великобритании, Австралии, Новой Зеландии, успели побоевать в Корее, а потом и во Вьетнаме. После войны канадские войска оставили свои изношенные «доджи» гражданским пользователям в Бельгии и Голландии, а англичане – в Италии и странах Ближнего Востока, где эти грузовики трудились еще многие годы...

Dodge T110



Dodge T110L



Dodge T110L D60

