

# РЯДОВОЙ ПЕРВОГО ПРИЗЫВА - CHEVROLET G7107



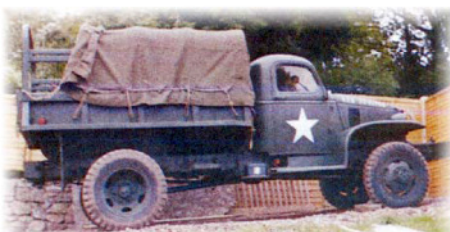
Люциус СУСЛАВИЧЮС,  
г. Вильнюс (Литва)



Самосвал  
Chevrolet G7100



Колонна самосвалов Chevrolet G7100.



Самосвал Chevrolet G7100. 1942

Серийный Chevrolet G7100 с короткой базой  
(145 дюймов)



Радиофургон К-51 на шасси Chevrolet G7105



В годы второй мировой войны техника сражающихся в кровавых сражениях армий нередко становилась решающим фактором достижения победы. Поэтому неудивительно, что оружие, танки, самолёты и даже автомобили тех кровавых лет стали легендой. Хотя война и закончилась уже более 60 лет назад, но слава «доджей», «виллиссов», «студебеккеров», «джимми», «трёхтонок», «блипсов» всё ещё не поблекла, всё ещё будоражит наше воображение... Но известные всем названия как бы отодвигают в тень десятки и сотни тысяч автомобилей других марок, честно служивших на фронтовых дорогах и по бездорожью...

Один из таких уже почти забытых автомобилей – полноприводный (4x4) полутоннажный армейский грузовик Chevrolet G7107. Американцы по сей день перевозят «джимми» – 2,5-тонный трёхосный GMC CCKW 353. Да, это действительно великолепный образец военного автомобиля, но восхищаясь им, все забывают, что он появился только в 1941 г. А тогда в Европе и Азии уже во всю гремели бои. А первым армейским автомобилем нового поколения стал появившийся в конце 1939 г. полутоннажный «шевроле». В начале 1940 г. в строевые части американской армии начал поступать не только базовый вариант – универсальный грузовик – но и самые разные его модификации.

Почему именно Chevrolet первым среди многочисленных автомобильных фирм Америки освоил выпуск военных автомобилей? В середине тридцатых годов прошлого века, когда началась механизация армии США, появились первые автомобили типа 4x4 грузоподъёмностью 1,5 т, рассчитанные на перевозку пехотного отделения. Их делали «Dodge», «Ford», «Corbitt» и, конечно, «General Motors». Первый армейский GMC Type 4272, появившийся в 1935 г., был разработан инженерами «Chevrolet» на базе коммерческой модели Chevrolet VB с 72-сильной «шестёркой». Но потребность в таких автомобилях тогда исчислялась лишь сотнями штук, поэтому их массовое производство развёрнуто не было. Но опыт создания специальных армейских грузовиков на базе коммерческих моделей пригодился Chevrolet, когда грянула война. Коммерческий грузовик модели VB послужил базой для военных «шевроле» семейства G7100.

Конструкторы укоротили базу коммерческой модели до 3685 мм, переднюю часть автомобиля приспособили к полевым условиям эксплуатации – передние «дутые» крылья заменили на широкие и плоские со сварной защитной решёткой радиатора, установили откидывающийся аж до ветрового стекла капот «аллигаторного» типа. Под ним – стандартная «шестёрка» (3860 см<sup>3</sup>, 83 л.с./3100 об/мин) и 4-ступенчатая механическая коробка передач. Крутящий момент от двигателя через однодисковое сцепление передавался на коробку, а оттуда – на передний и задний ведущие мосты. Поворотные кулаки переднего моста были снабжены шарнирами постоянной угловой скорости системы «Бендикс-Вей».

G7107 оборудовался двумя независимыми тормозными системами: ножным тормозом с гидравлическим приводом и вакуумным усили-

Chevrolet G7107



Chevrolet G7107



Chevrolet G7107



Chevrolet G7107



Chevrolet G7107. 1949. Фото из архива М.Соколова



Chevrolet G7107

«Катюша» на шасси Chevrolet G7107



Chevrolet G7107 на полигоне



Прототип Chevrolet G7107



телем, действующим на все колёса, и ручным тормозом с механическим приводом ленточного типа, действующим на тормозной барабан, установленный на вспомогательном валу раздаточной коробки.

Модель G7117 снабжалась лебёдкой с механическим приводом от коробки передач. Лебёдка располагалась в передней части рамы, ниже радиатора.

Передний мост с картером типа «банджо», гипоидный, разработанный General Motors. Колёса – стандартизированные под шины 7.50-20.

Короткий – длиной всего 3000 мм – кузов в начале войны изготавливался из стали, позднее кузова для армейских грузовиков стали делать деревянными. Базовая модель весила 3,5 т и развивала скорость 76 км/час. Запаса бензина в баке (114 л) хватало в среднем на 430 км пути.

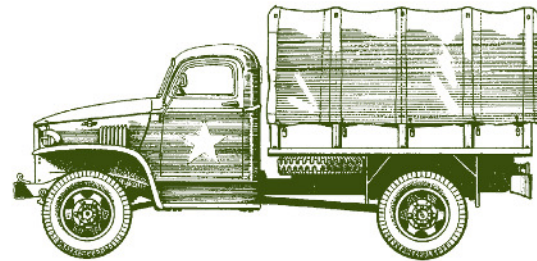
Внешний дизайн грузовика оказался столь удачным, что практически без изменений был принят для основного грузовика армии США – трёхтонного GMC CCKW-353 и его модификаций.

Боевое крещение Chevrolet G7107 принял в 1941 г. в сражениях с японской армией. Эти грузовики применялись повсюду – от холодной Аляски до Австралии. Кстати, самосвалы G7106 (их за годы войны было произведено 14 тыс. шт.) стали основной «рабочей лошадкой» по прокладке автомобильной дороги из Канады на Аляску, известной как «магистраль А1-Сан». Как и большинство других американских автомобилей, полноприводные Chevrolet поставлялись по ленд-лизу. Но на западноевропейском и американском театрах военных действий они известны мало, так как в основном направлялись в СССР и Тихоокеанский регион. В СССР поступила примерно треть (47,7 тыс. шт. из 142 тыс. выпущенных) Chevrolet G7107. Было получено: в 1942 г. – 2,7 тыс. шт., в 1943 г. – 13,1 тыс. шт., в 1944 г. – 25,1 тыс. шт. и в 1945 г. – 6,8 тыс. шт. Через северные и дальневосточные порты эти автомобили поступали в разобранном виде в контейнерах. Их собирали в разных местах, но основным местом сборки был Горьковский автозавод. Значительная часть Chevrolet пришла своим ходом из Ирана, где американцы построили временные автосборочные заводы.

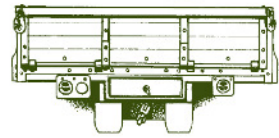
В Красной Армии Chevrolet G7107 в основном использовался как транспортный автомобиль и тягач лёгких артиллерийских орудий. Но были и другие области его применения – в 1942 г. несколько сот шасси оснастили пусковыми установками реактивных миномётов, в частях Chevrolet переоборудовали в ремонтные летучки, радиодургоны. Модификации для армии США – автомобиль для прокладки линий связи G7173, радиодургоны с двигателем в 93 л.с. NG7105, перевозчик бомб М6, самосвалы – в СССР не поступали.

В тяжёлых условиях советско-германского фронта полутонные Chevrolet служили не лучше и не хуже других американских автомобилей. При эксплуатации на советских горючесмазочных материалах ремонт двигателя требовался зачастую уже через 8–10 тыс. км. Гипоидные мосты быстро изнашивались, если в них заливался нигрол, рессоры и их крепления не выдерживали фронтных дорог и ломались, быстро изнашивались карданные шарниры, даже лопались лонжероны в местах крепления бензобака, отказывало реле-регулятор, обрывались шланги привода тормозов.

По окончании боевых действий те Chevrolet, которые не погибли в боях или под прессом американских приёмщиков, довольно быстро оказались в гражданских организациях и автопредприятиях. Их можно было встретить повсюду – от Прибалтики до Дальнего Востока, на



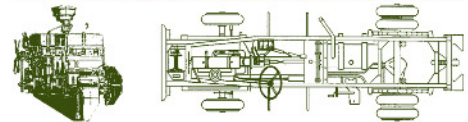
Panneau arrière du camion léger Chevrolet 1,5 tonne.  
Le plateau 1016 enlève la caisse à outils. Notez la différence avec le panneau représenté en page 90.



Chevrolet G7107



Chevrolet G7117

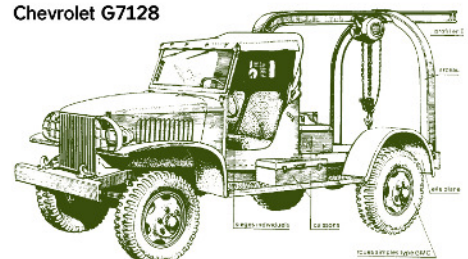


Продольный разрез двигателя и шасси Chevrolet G7100

Chevrolet G7127



Chevrolet G7128



Chevrolet G6C4272

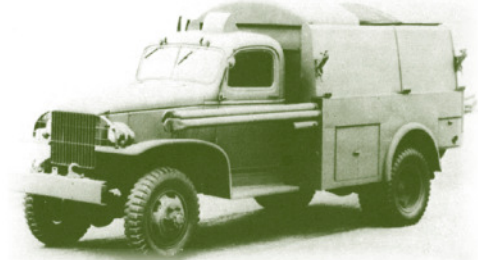


Chevrolet и Dodge





Ремонтная мастерская на шасси Chevrolet



Автомобиль обслуживания Chevrolet G7173



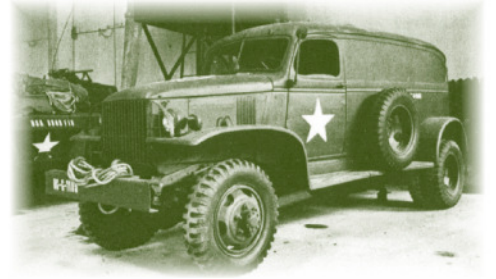
Chevrolet NG7105



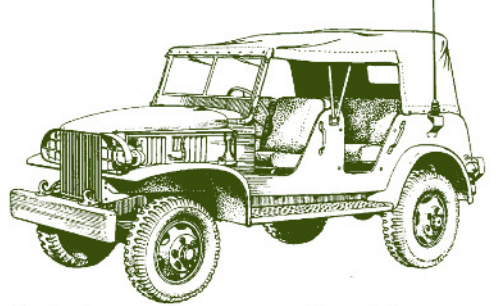
улицы Москвы и в горном Алтае, в Одессе и за Полярным Кругом. «На гражданке» условия эксплуатации всё же были легче фронтowych, и техническое обслуживание можно было проводить в срок. Водителям нравились эти компактные автомобили за проходимость, неплохую динамику, удобную и «ветрами не продуваемую» цельнометаллическую кабину. Дольше всего эти «ветераны войны» держались в разных мелких предприятиях и организациях. «Пробивные» хозяйственники даже через 10 лет после войны ухитрились доставать оригинальные запасные части, а если их не было, механики ставили агрегаты от советских автомобилей и Chevrolet вновь работали. Даже списанные, эти автомобили нередко «продолжали существование» – их удобные кабины и капоты ставили на ЗИС-5 вместо оригинальных деревянных, а их колёса годились и на тот самый ЗИС-5, и на ГАЗ-51, и на ЗИС-151.

Chevrolet G7107, как и большинство ленд-лизовских и трофейных грузовиков исчезли почти сразу и в одно время в начале шестидесятых. Причиной этого стало распоряжение «сверху» об укрупнении автохозяйств. Тогда у многих фабрик, артелей, разных контор отобрали грузовики и автобусы, в основном старых моделей. А в автохозяйствах никто не хотел возиться со «старьём», и автомобили-ветераны отправившись на свалку, причём не редко ещё своим ходом.

Сейчас Chevrolet G7107 сохранились буквально единицы. Их мало и в Западной Европе. Но если вам очень хочется иметь «рядового первого призыва» – поищите за океаном. В США эти автомобили можно найти, причём попадаются экземпляры в идеальном состоянии.



Chevrolet TG7105



Штабной автомобиль на шасси Chevrolet



MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Panel Truck, configured as Signal Corps E-31 radio room, battery generator trailer. Length: 4.40/113mm. Stock No. NS-05.



MVmodels.com

12th Naval District Treasure Island, CA, Transportation Pool.

Chevrolet G-7107, 1-1/2 ton 4x4 Cargo Truck, U.S. Army Length: 4.87/122mm. Stock No. NS-118.



MVmodels.com

Chevrolet G-7117, 1-1/2 ton 4x4 Cargo Truck, with wheel, U.S. Army Length: 4.90/124mm. Stock No. NS-11C.



MVmodels.com

Chevrolet G-7173 1-1/2 ton 4x4 Telephone Maintenance Truck, Stock No. NS-41B



MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Panel Truck, U.S. Army Length: 4.40/113mm. Stock No. NS-149.



MVmodels.com

Chevrolet G-7113, 1-1/2 ton 4x4 Truck, with 3-1/2 ton 4x4 trailer, U.S. Army Length: 7.18/183mm. Stock No. NS-12.



MVmodels.com

Chevrolet G-7125, 1-1/2 ton 4x4 Breakdown Service Truck, MS. USAAP, with MG hoist trailer & MG hoist body. Length: 7.39/185mm. Stock No. NS-09.



Chevrolet G-7173 1-1/2 ton 4x4 Telephone Maintenance Truck, (U.S. Army Signal Corps E-45), with Cable Trailer.

MVmodels.com

Trucks like these were capable of lifting and setting poles by means of a gas pole hoist and a center-mounted hoist. One model has the gas pole and a hoist mounted on the side, and has a motor drive to a saw for the hoist. Length: 5.20/132mm. Stock No. NS-10. Stock No. NS-10C. Stock No. NS-10D. Stock No. NS-10E. Stock No. NS-10F. Stock No. NS-10G. Stock No. NS-10H. Stock No. NS-10I. Stock No. NS-10J. Stock No. NS-10K. Stock No. NS-10L. Stock No. NS-10M. Stock No. NS-10N. Stock No. NS-10O. Stock No. NS-10P. Stock No. NS-10Q. Stock No. NS-10R. Stock No. NS-10S. Stock No. NS-10T. Stock No. NS-10U. Stock No. NS-10V. Stock No. NS-10W. Stock No. NS-10X. Stock No. NS-10Y. Stock No. NS-10Z.



MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Panel Truck, U.S. Army Length: 4.40/113mm. Stock No. NS-149.



MVmodels.com

Chevrolet G-7136, 1-1/2 ton 4x4 Dump Truck, with wheel, U.S. Army Length: 4.90/124mm. Stock No. NS-11D.



MVmodels.com

Chevrolet G-7163 1-1/2 ton 4x4 Earth Borer Truck, Stock No. NS-41A



Chevrolet G-7107, Модель фирмы Azimut в масштабе 1:35