

ВОЕННЫЕ МАШИНЫ

№53

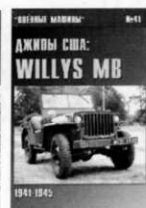
ДЖИПЫ США: DODGE



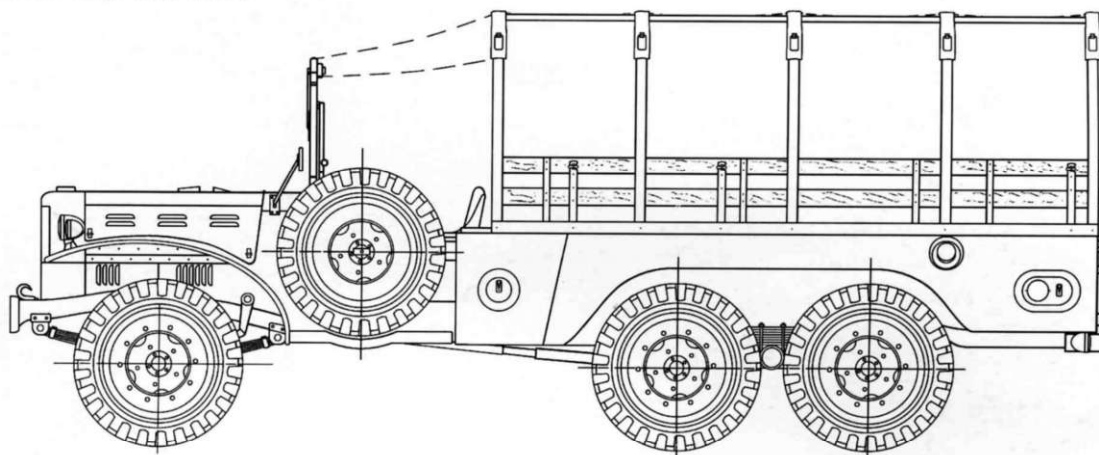
Часть 2

Серия «Военные машины»

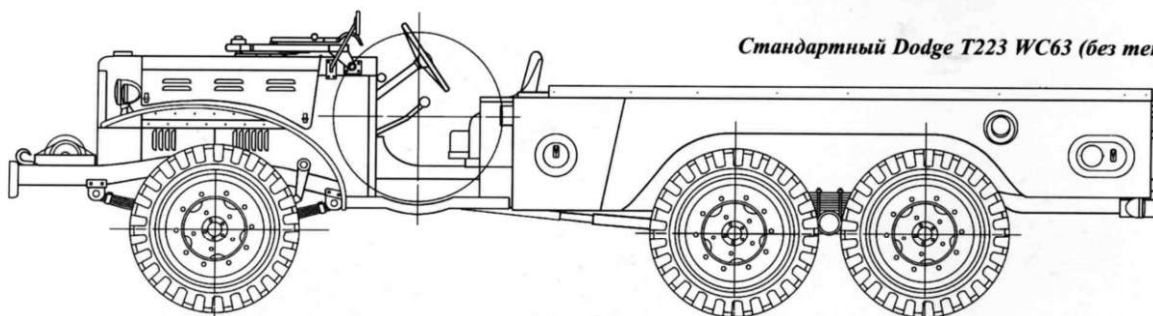
1. M-18/10/36 -амер. истр. танков
2. Танки Японии во ВМВ ч. 1
3. Танки Японии во ВМВ ч. 2
4. Танки Японии во ВМВ ч. 3
5. Автомобили Horh 108
6. Автомобили Крупп
7. Автомобили Опель
8. Panzer IV ч. 1
9. Panzer IV ч. 2
10. Panzer IV ч. 3
11. Panzer IV ч. 4
12. Panzer IV ч. 5
13. SdKfz 10/4 Demag
14. БТР-60/70/80 ч. 1
15. БТР-60/70/80 ч. 2
16. Военные грузовики США ч. 1
17. Военные грузовики США ч. 2
18. StuG III ч. 1
19. StuG III ч. 2
20. StuG III ч. 3
21. StuG III ч. 4
22. Автомобили Штайр
23. Panzer Color ч. 1
24. Panzer Color ч. 2
25. Panzer Color ч. 3
26. Panzer Color ч. 4
27. Panzer Color ч. 5
28. БМ-21 «Град»
29. StuG IV
30. Танки на ВФ часть 1
31. Танки на ВФ часть 2
32. Автомобили Мерседес в вермахте ч. 1
33. Автомобили Мерседес в вермахте ч. 2
34. Грузовые автомобили вермахта
35. SdKfz 139 Marder III
36. SdKfz 138 Marder III Ausf. M
37. Scud - советские мобильные комплексы баллистических ракет
38. Британские военные автомобили 1939-45
39. Танковые дивизии СС
40. Хуммель
41. Джипы США: Willis
42. Kubelwagen/Schwimmwagen
43. SdKfz 250
44. Королевский Тигр ч. 1
45. Королевский Тигр ч. 2
46. Королевский Тигр ч. 3
47. Автомобили ЗиС ч. 1
48. Автомобили ЗиС ч. 2
49. Мотоциклы BMW R75 и Zundapp KS 750
50. Джипы США: M38, M151
51. Achtung Panzer: Восточный фронт
52. Джипы США: Додж ч. 1
53. Джипы США: Додж ч. 2



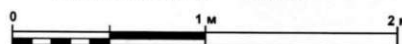
Стандартный Dodge T223 WC62.



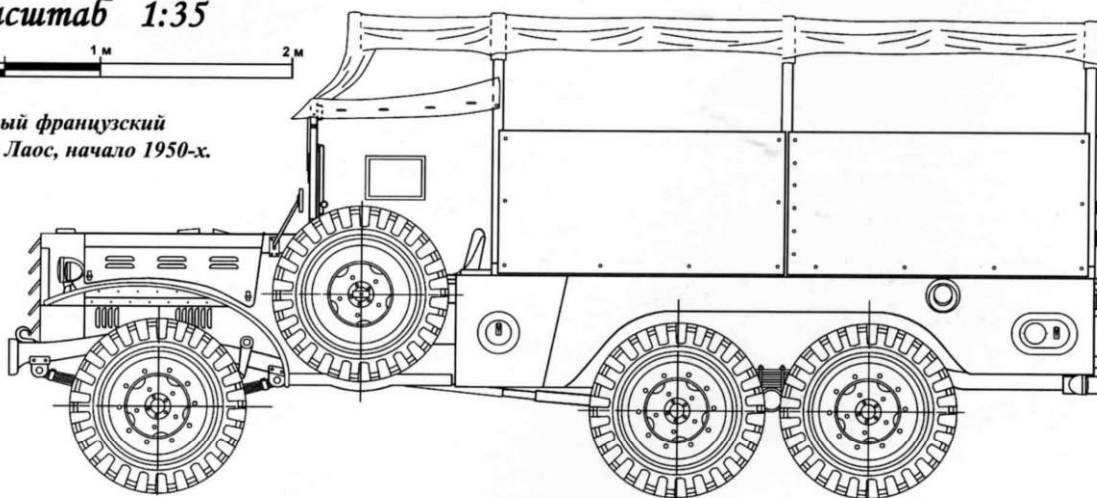
Стандартный Dodge T223 WC63 (без тента).



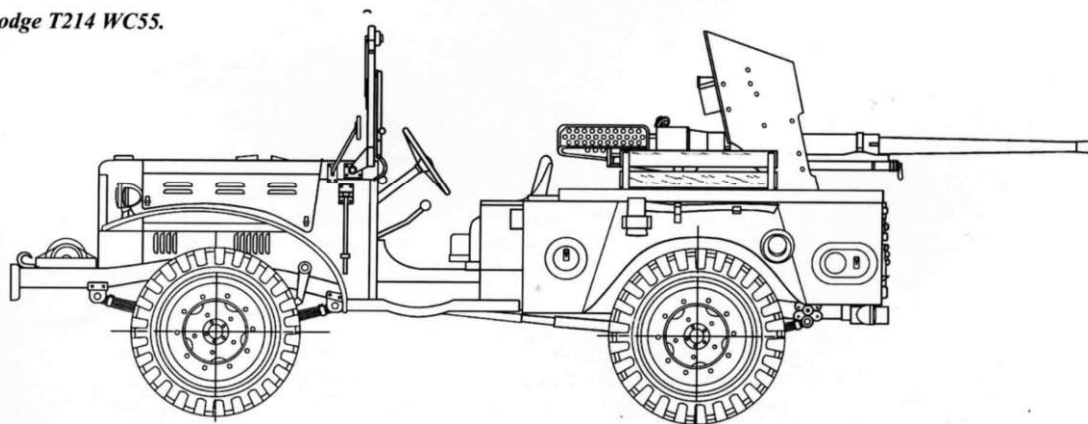
Масштаб 1:35

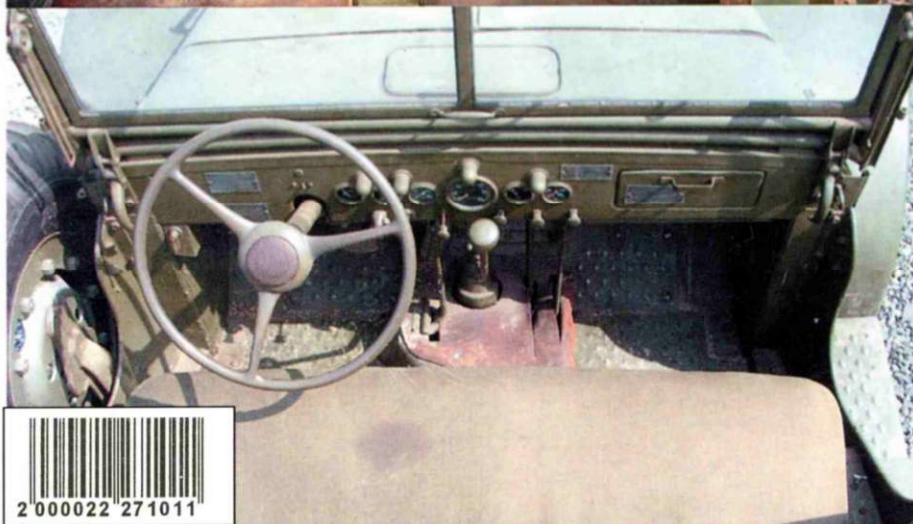


Бронированный французский
Dodge WC62. Лаос, начало 1950-х.



CAV M6 - Dodge T214 WC55.





ВОЕННЫЕ МАШИНЫ

№53

Кащеев Л.Б.

Джипы США: Dodge

Часть 2





Современная коллекция армейских автомобилей Dodge. Слева направо: санитарный WC54 Ambulance, транспортер оружия WC51, трехосный WC63 Big Shot, еще один санитарный WC54 Ambulance, два командирских WC63 (левый с брезентовым тентом французского производства).

Автомобильная марка «Dodge» хорошо известна всем интересующимся армейскими автомобилями. 90 лет эта фирма поставляет машины американской армии и армиям других стран. У нас «доджи» получили широкую известность благодаря поставкам машин по ленд-лизу. Однако приходившая к нам ленд-лизовская техника представляла лишь некоторые из выпускаемых моделей (в самой основе этого договора лежал принцип поставок того, что выбирали из предлагаемого получателя). Потому у нас «доджи» более всего известны в версии транспортера оружия грузоподъемностью 3/4 тонны - т.е. WC51.

Да, действительно, это был очень распространенный вариант машины. Распространенный, но не единственный. Потому-то в этом издании мы коснемся менее известных машин Dodge - трехосного транспортера пехотного отделения, санитарной и командирской машин. Отдельная глава будет посвящена экспериментальным, но так и не удавшимся броневым автомобилям на базе Dodge. И наконец, известная попытка создания пушечного автомобиля будет прослежена на модели 1942 года Dodge WC55.

Но начнем мы рассказ с терминологического вопроса - как правильно называть эти машины? «Dodge» или «Fargo»?

Как Вас теперь называть?

В 1940 году в американской «Chrysler Corporation» реализацией автомобилей «Chrysler», «DeSoto», «Dodge», «Plymouth» и грузового отделения «Dodge» занималось подразделение «Fargo Division». Именно эта компания заключала контракты с армией и флотом на поставку коммерческих и армейских машин. До этого торговая марка «Fargo» в Америке была мало известна; в последующем, начиная с 1942/43 годов ситуация еще более запуталась, когда на машинах появились фирменные выштамповки «Dodge». Вскоре экспортные поставки



Трехосный Dodge T223 WC63 (в варианте без лебедки машина носила индекс WC62).

Последние армейские автомобили Dodge Второй мировой войны, модели, номера и количество машин в сериях

Индекс опытного образца	Код модели	Год начала выпуска	Регистрационные номера (U.S. Government Registration Nom.)	Номер заказа (U.S. Government Contract No)	Обозначение (грузоподъемность, формула, база в дюймах)	Первый номер в серии	Последний номер серии	Количество	Тип кузова
T214	WC-53	1942	2089952 - 2091083	W-398-QM-13596	T 4x4 114	81534381		1132	Универсальный CarryAll
T214	WC-53	1942	2089156 - 2089175	DAW-398-QM-505	T 4x4 114	81534381		20	Универсальный CarryAll
T214	WC-53	1942	2089176 - 2089947	DAW-398-QM-521	T 4x4 114	81534381		772	Универсальный CarryAll
T214	WC-54	1942	W-77841 - W-78690	W-398-QM-11420	T 4x4 121	81529001		850	Санитарный фургон
			W-78691 - W-79999	W-398-QM-11422	T 4x4 121	81529001		9945	Санитарный фургон
			W-710000 - W-718635	W-398-QM-11422	T 4x4 121	81529001			
T214	WC-54	1942	75068 - 75083	W-398-QM-11592	T 4x4 121	81534381		16	Санитарный фургон
T214	WC-54	1942	718636 - 719045	W-398-QM-13596	T 4x4 121	81534381		410	Санитарный фургон
T214	WC-54	1942	721000 - 732635	W-374-ORD-2864	T 4x4 121	81601050		11636	Санитарный фургон
T214	WC-55	1942	W-6016072-W-6021066	W-374-ORD-1316	T 4x4 98	81529001		5380	37-мм САУ
			W-6022453-W-6022837						
T214	WC-56	1942	W-20167957-W-20182608	W-398-QM-11422	T 4x4 98	81529001		14652	Разведывательный
T214	WC-56	1942	2091084 - 2092118	W-398-QM-13596	T 4x4 98	81534381		1035	Командирская машина
T214	WC-57	1942	W-20184953-W-20185860	W-398-QM-11422	T 4x4 98	81529001		916	Разведывательный, лебедка
T214	WC-57	1942	2092119 - 2092618	W-398-QM-13596	T 4x4 98	81534381		500	Командирская с лебедкой
T214	WC-57	1942	20291158 - 20295751	W-374-ORD-2864	T 4x4 98	81601050		4594	Командирская с лебедкой
T214	WC-58	1942	W-20182609-W-20184952	W-398-QM-11422	T 4x4 98	81529001		2344	Радиомашин
T214	WC-59	1942	0015366 - 0015914	W-398-QM-13596	T 4x4 121	81534381		549	Машина проводной связи
T214	WC-60	1942	0015915 - 0015986	W-398-QM-13596	T 4x4 121	81534381		72	Шасси ремонтной мастерской
T214	WC-60	1942	0026383 - 0026606	W-374-ORD-2616	T 4x4 121	81601050		224	Шасси ремонтной мастерской
T215	WC-62	1943	3297503 - 3328846	W-374-ORD-2616	1 1/2 T 6x6 125	82000006	-	31344	Грузо-пассажирский
T215	WC-63	1943	3328847 - 3342502	W-374-ORD-2616	1 1/2 T 6x6 125	82000006	-	13656	Грузо-пассажирский с лебедкой

«DeSoto» и «Plymouth» также начали вести от своего имени. На некоторых «DeSoto» можно увидеть эмблемы «DeSoto» или... «Fargo». Потому в нашем издании мы будем вести речь о машинах Dodge, но не удивляйтесь, если в каких-то архивных документах эти же автомобили будут именоваться Fargo.

Транспортер для 12 человек

«Каждый сын Америки любит «Big Shot»» - этот рекламный слоган «Chrysler Corporation» повторяла в своих рекламах в американской прессе. «Big Shot» («Большая шишка») - это трехосный Dodge T223. Дальнейший текст рекламы в русском переводе выглядит несколько странно, хотя согласно маркетинговым исследованиям тех лет «стрелял точно в цель». Сейчас Вы сможете оценить этот текст сами: «Почему американские парни любят Dodge Big Shot? А потому, что эту марку они знают с детства и, встречая знакомый автомобиль на дорогах страшной войны, знают, что он не подведет, и верят - дома все в порядке». У этой текстовки были и другие вариации, но суть и форма оставалась той же самой.

Типичная реклама тех лет. Но кое-что в ней было вполне правдиво - машина действительно была надежной, она нравилась молодым американцам и внушала им уверенность.

История модели такова. Вскоре после создания на «Chrysler Corporation» (Detroit, Michigan) хорошо известного «додж три

четверти» - Dodge T214 3/4-ton 4x4, - в американской армии произошли структурные изменения в пехотных частях. В первые годы войны выяснилось, что стрелковое отделение из 8 человек в бою очень быстро теряет свой состав и не может выполнить поставленную боевую задачу. Потому стрелковые отделения увеличили в полтора раза - до 12 человек. Но если так, то Dodge T214 3/4-ton для перевозки такого увеличенного отделения не подходил. Командующий американскими сухопутными войсками генерал Ходжес (Hodges) выдал фирме задание на проектирование увеличенной модели Dodge, оговорив специальным требованием максимальную совместимость по запчастям с уже принятой на вооружение моделью Dodge T214.

В ответ на заявку военных «Chrysler» разработал трехосный вариант T223 1-1/2-ton 6x6, совместимый по деталям с предыдущей моделью T214 на 96%. По сути новый грузовик был удлиненным вариантом «доджа три четверти» (в американском жаргоне двухосный предок носил несерьезное название «Beep»). Машина получила кузов длиной 120 дюймов (3048 мм, это длина именно кузова, а не машины в целом), то есть на 48 дюймов (1220 мм) длиннее, чем 4x4. По оценкам, это позволяло разместить в кузове 12 солдат. Передняя часть машины полностью повторяла Dodge 4x4, причем повторяла не только внешне, но и внутренне. Естественно, что все основные отличия были в тыльной части автомобиля. Удлиненный кузов имел больший вес (1610 фунтов

Хронология выпуска основных моделей фирмы «Dodge»

1914 Dodge, 4-door Touring
 1915 Dodge, Touring
 1916-1922 Dodge 4-cyl.
 1922-1927 Dodge 4-cyl.
 1928 Dodge Victory Six (early) 4-door Sedan
 1927-1928 Dodge Model 128 «Fast Four»
 1928-1929 Dodge Victory Six
 1929-1930 Dodge (DA Six, DB Six Senior)
 1930-1932 Dodge (DC Eight, DD New Six)
 1931-1932 Dodge (DG Eight, DH Six, DK Eight, DL Six)
 1933 Dodge (DP Six, DO Eight)
 1934 Dodge (DR De Luxe Six, DRXX New Standard Six, DS De Luxe Six)
 1935 Dodge DU New Value Six
 1936 Dodge D2 Beauty Winner Six
 1937 Dodge D5
 1938 Dodge D8
 1939 Dodge D11 Luxury Liner
 1940 Dodge T202 (VC1 - VC6), military 1/2-ton 4x4 trucks
 1940 Dodge D-14 DeLuxe, D-17 Special
 1941 Dodge D-19 DeLuxe и Custom (D20?)
 1942 Dodge D-22 DeLuxe и Custom
 1941-1942 Dodge T215, T211, T207 (WC1 - WC43), military 1/2-ton 4x4 trucks and cars
 1942-1945 Dodge T214 (WC51-60,64), army 3/4-ton 4x4
 1943-1945 Dodge T223 (WC62-63), army 1-1/2-ton 6x6

= 730 кг), этот вес распределялся на две задних оси и потребовал других передаточных чисел двух скоростей в коробке передач. (Эта коробка передач была невзаимозаме-

Годовой выпуск гражданских автомобилей фирмой "Dodge"

Год	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Объем выпуска	27555	106103	95011	158999	263647	295047	114529	79600	195505	237002	68522	-	-	420



На этом развороте - трехосный Dodge T223 WC63 с разных ракурсов.

няемой с Dodge 3/4-ton 4x4 вплоть до появления T245 — армейское обозначение M37 — принятого на вооружение в начале 1950-х.)

Новый 6x6 Dodge, известный в войсках как Fargo, поскольку правительственный заказ на машины проходил через «Chrysler's Fargo Division», многими воспринимался как уменьшенная копия трехосника GMC. Автомобиль заполнял собой крайне популярную нишу в типоразмерном ряду — 1-1/2-тонная машина повышенной проходимости. Если сравнивать ее с существовавшими в то время в армии 1-1/2-тонными двухосными грузовиками Chevrolet G7117 (и несколько менее распространенными Dodge и GMC), то новый T223 выглядел машиной более удачной: меньшее давление на грунт, более низкий силуэт и кузов более подходящий для установки тяжелого пулемета или легкого автоматического орудия. Все это выгодно отличало машину от Chevrolet.

“Big Shot”

T223 серийно выпускался в двух версиях — базовой WC62 и версии с лебедкой WC63. В армии машина официально именовалась «1-1/2-тонный 6x6 грузопассажирский автомобиль» — “Truck, 1-1/2-ton, 6x6, Personnel and Cargo” (изредка последние два слова в документации менялись местами — Cargo and Personnel). В 1955 году автомобиль переклассифицировали — “Truck, Cargo: 1-1/2-ton, 6x6” (т.е. из названия убрали слово «пассажирский»).

Абсолютно все машины серии были выпущены на предприятии «Dodge» в Mound Road (Detroit). Причем большая часть машин была поставлена в первой половине 1943 года: более 32000 единиц (из них око-



ло 12000 были машинами с лебедкой WC63). В 1944 г. правительство США резко сократило заказы на армейскую автотехнику, потому за 1944-45 гг. было произведено всего 11000 машин, в основном с лебедкой - WC63.

Всем интересующимся армейскими машинами Dodge известно, что отдельные серии семейства T214 4x4 имели довольно много различий в деталях. Менее известно, что немалая доля этих модификаций была обусловлена появлением трехосной модели 6x6. Это естественно, хотя бы потому, что модель 6x6 имела более прочную и надежную конструкцию. Чтобы обеспечить максимальную взаимозаменяемость запчастей машин 6x6 и 4x4 часто говорят о том, что в трехоснике использовались детали «доджа три четверти», но часто ситуация была именно обратной: при модернизации машин 4x4 использовались детали машины 6x6. Хорошим примером тому была передняя ось. Эта деталь модели 6x6 с 244-мм барабанными тормозами и четырьмя зубчатыми передачами была стандартизирована для всех моделей, включая 4x4, начиная от № 81657582 (кроме №№ 81674101-81674748).

Ранние модели T223 имели передние оси, детали которых были скреплены болтами. Автомобили более позднего производства получили сварные кожухи, как на задних осях. В ранних «доджах» 4x4 тормозные барабаны имели диаметр 222 мм (при соответствующем диаметре ступицы). Они имели разное число шестерен в передаче и еще несколько небольших отличий, которые служили постоянной головной болью для



снабженцев и механиков. Оси могли отключаться. Однако, в сентябрьском номере журнала «Army Motors» 1943 года говорилось: «Большинство осей, имеющихся сейчас на складах, предназначены для машин 3/4-тонны старого типа с 222 мм ступицами. Это

означает, что ось старого типа может быть установлена только на 3/4-тонные машины, а ось нового типа может быть установлена в любом транспортном средстве – как на 4x4, так и на 6x6. Но из соображений экономии дефицитных запчастей рекомендует-



Кузов трехосного Dodge T223 WC62/63. Скамейки для пассажиров подняты и закреплены как дополнительные бортовые решетки. Обратите внимание на продольную жердь, скрепляющую дуги тента. Она предохраняет их от раскачивания и повреждение во время тряски в пути.

ся устанавливать новые оси исключительно на трехосные 1-1/2-тонные модели, если это только возможно, поскольку число новых осей пока ограничено".

Наиболее подробно запутанные вопросы совместимости тех или иных деталей изложены в инструкции по ремонту машин

Dodge 6x6 TM9-I808B/C1 (Дополнение 1) от 12 апреля 1948 г.

Двигатель модели 6x6 был по существу тем же самым проверенным шестицилиндровым 3773-кубовым мотором с головкой блоков L-типа, как и в 4x4, но имел технические номера с собственной числовой при-

ставкой: T223 (начинающий с T223-1001). Различия главным образом заключались в наличии проветривания картера (с использованием вакуум-клапана, уменьшающего или усиливающего воздушную циркуляцию в зависимости от числа оборотов) и форме входных топливных коллекторов. Последняя особенность одновременно появилась и на двигателе T214. Начиная с машины с серийным №82008100 система охлаждения закрытого типа была дополнена резервным расширительным баком. Это уменьшало потерю охлаждающей жидкости, но не затрагивала вопросов взаимозаменяемости. Электрическая система была та же самая, что и на машинах 4x4 с 6-вольтовым оборудованием (часть 3/4-тонных машин имела 12-вольтовую систему). Как и модели 4x4, трехосники комплектовались карбюратором Zenith, который позже заменили на карбюратор Carter. Оба были имели 1.5-дюймовые воздухопроводы с падающим потоком и концентрические кольцевые поплавки.

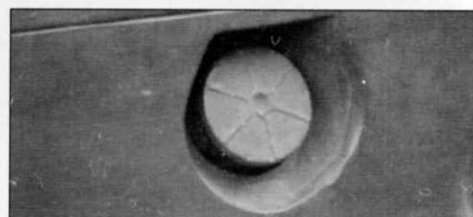
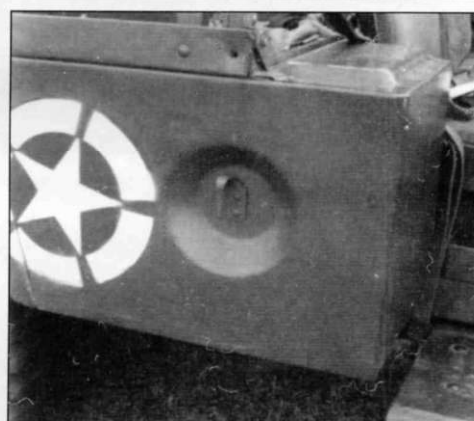
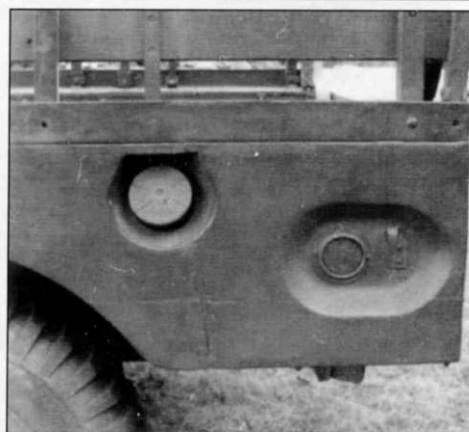
Двигатели T214 и T223 были также взаимозаменяемы с мотором 217-кубических дюймов от 1/2-тонной модели Dodge 4x4 1941 года, но их замена была официально запрещена. Мощность мотора трехосника и так была не слишком велика, так что военные опасались, что с малообъемными двигателями результат получится совсем никудышный. Техническими Бюллетенями Военного Отдела (War Department's Technical Bulletin) 9-810-1 и ORD 284 в 1944 и 1945 гг. отдельно подчеркнута неправомерность подобных замен. В апреле 1945 года TB ORD 284 суть запрета была объяснена:

«1. Поступают сообщения, что двигатели Dodge T217 (217 кубических дюймов = 3556 см³) успешно используются для замены моторов T230 (230 кубических дюймов = 3773 см³) на моделях 3/4-тонны 4x4 и 1-1/2-тонны, 6x6. Но поскольку использование двигателей T217 на машинах 3/4-тон, 4x4 и 1-1/2-тон, 6x6 требует частичного изменения в конструкции передней части рамы и в креплении сцепления, предписывается немедленно это прекратить. Двигатели Dodge T217 должны использоваться только в машинах 1/2-тон, 4x4.

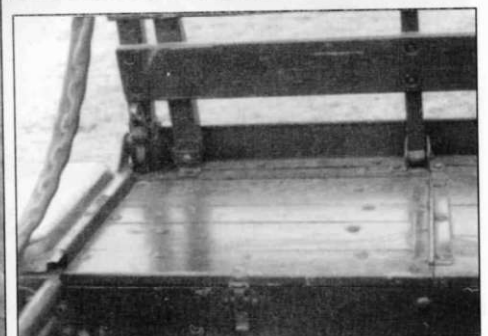
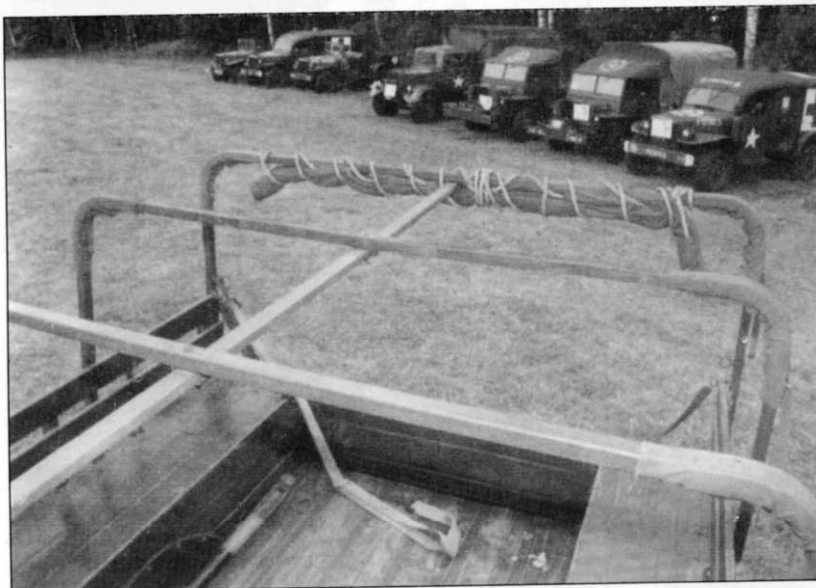
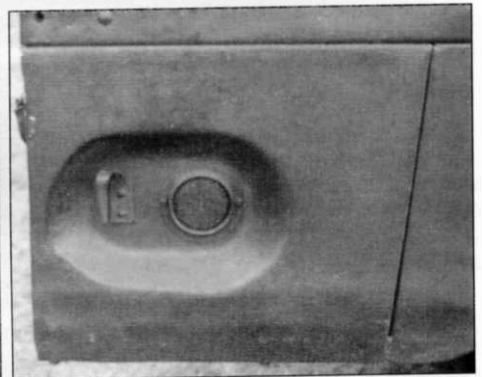
2. Следует избегать установки дефицитных двигателей T230 на машины 4x4 1/2-тон модели Dodge вместо T217. Тем самым столь необходимые двигатели T230 будут

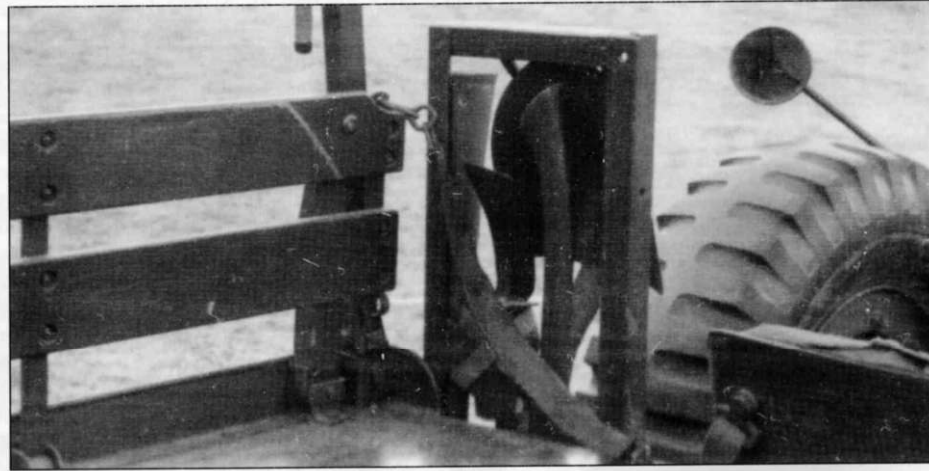
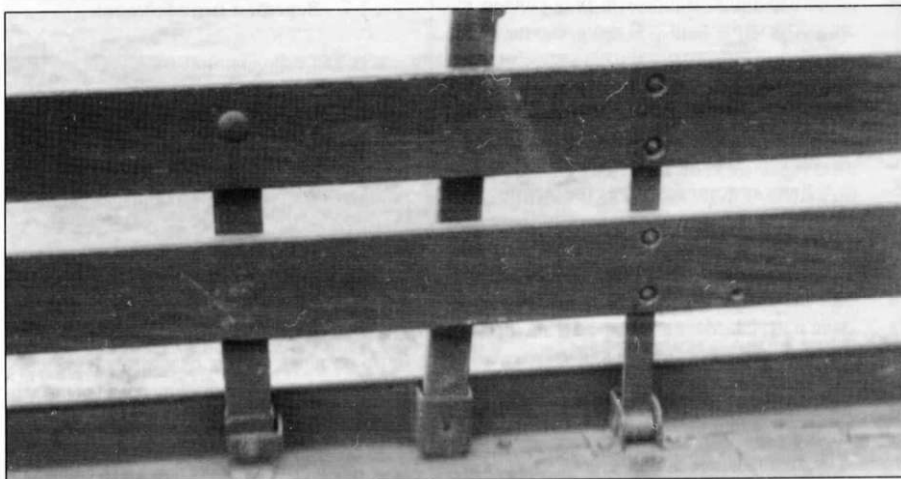
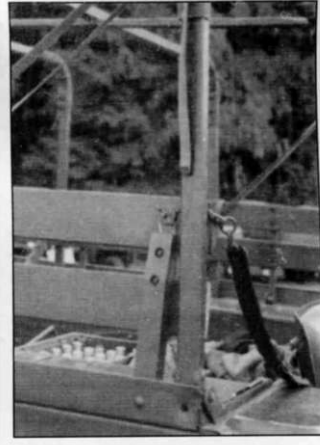
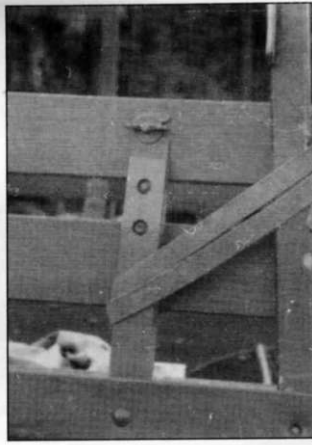
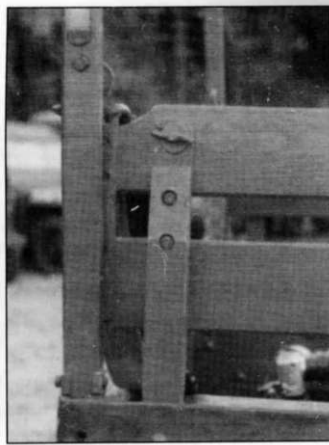


Капот трехосного Dodge T223 WC63. У левой машины ветровое стекло опущено и закреплено зажимами на капоте.



Детали кузова Model 44/45. Обратите внимание на два металлических кожуха (задних оси-то две!) на боковых коробах кузова. Лопата закреплена вертикально рядом с водителем.





Безусловно, наиболее бросающимся в глаза отличием WC63 был его дерево-металлический кузов, показанный на этом развороте во всех деталях. Первоначально на сгибах тентовых дуг были натянуты кожаные «чулки», замененные при реставрации брезентовыми чехлами.



Инженеры «Chrysler Corporation» испытывают Dodge T223 - WC63 "Big Shot" на бездорожье фирменного полигона. На оригинальной фотографии под дугой на номерном знаке можно было рассмотреть цифру года - 1942.

сохранены для использования на машинах Dodge 3/4-ton, 4x4 и 1-1/2-ton, 6x6.

3. Для однозначной идентификации двигателей предлагается обращать внимание на серийные номера, нанесенные на блоке цилиндров в районе стартера. Модели T202 и T211 имеют номера от №42001. 230-кубовые модели T214, T215 и T223 имеют номера от № 870229 до 1071829. 217-кубовые двигатели моделей T207, T112 и T211 нумерованы от №42001». (Естественно, что в переводе этого американского документа слова «230-кубовый» следует понимать в американских единицах - 230 куб.дюймов).

Валы, тормозная система, рама и прочее, прочее, прочее были очень похожи на соответствующие детали Dodge 4x4. Небольшие отличия, как правило, были результатом прочностных расчетов более тяжело-

го автомобиля. Например, был усилен рулевой механизм, но... С минимальными доработками этот же механизм можно было установить и на «додж три четверти». Стояночный (ручной) тормоз у Dodge 6x6 был установлен после коробки передач, а не в самой коробке как у Dodge 4x4.

Демультипликатор, естественно, был нового типа с двумя скоростями, ориентированный на более значительную нагрузку и большее число осей. Это обеспечило прямое включение двигателя на высшей передаче и передаточное число 1.5:1 на низшей. Низшая передача могла включаться только при подключенном переднем мосте. Большинство деталей были те же самые, что и в Dodge 4x4.

Специальные дополнения конструкции были сделаны для того, чтобы использовать

Возможно, это снимок самого первого T223, прототипа, когда 3/4-ton 4x4 имел маленькую топливную горловину, а светомаскировочная фара еще не была стандартизирована. (Интересно, что эта не очень подходящая фотография использовалась в технических пособиях TM9-2800 с 1943 до середины 1950-х.)



Вид сзади сбоку WC62 без тентовых дуг над кузовом и кабиной.

грузовик в условиях пустыни. Этот «пустынный комплект» (desertization kit) включал усиленную крышку радиатора охлаждения, выдерживавшую давление до 0,28 атм (на случай закипания радиатора), и дополнительный компрессор для накачки шин, приводимый от вала отбора мощности в коробке передач.

Версии и модификации

За два с половиной года производства Dodge T223 в конструкцию было внесено относительно немного технических изменений. Далее мы приведем список этих изменений с учетом номеров шасси, начиная с которых новые узлы появлялись в конструкции Dodge T223:

82006955: Передняя ось со сварным передним кожухом (до этого детали крепились болтами).

82008100: Установка компенсационного бачка расширения для охлаждающей жидкости радиатора и радиаторной крышки, выдерживающей давление до (0,11-0,18 атм).

82010055: Модернизированный кузов с заменой части стальных деталей на деревянные, с тыльной дверью новой формы, откидными сиденьями, боковинами и наращиваемыми бортами.

82019946: У передних сидений ликвидированы боковины (до этого времени сиденья имели высокие металлические боковины по типу германских «лоханок», они обеспечивали хорошую боковую поддержку, но мешали входу/выходу и расходовали металл).

82022344 (WC63): увеличена мощность лебедки, теперь она развивала усилие на тросе не 2268, а до 3400 кг (естественно, возросла и толщина троса с 7/16 до 1/2 дюйма); привод лебедки получил усиленное U-образное соединение с карданным валом.

82023144 (WC62), 82023204 (WC63): карбюратор Zenith был заменен на карбюратор Carter.

82027388: Изменена форма тентовых дуг.

82031651: Изменен левый борт кузова, чтобы облегчить вход/выход водителя. Немного изменены панель управления и рычаги.

82031967 (приблизительно): Генератор Auto-Lite GEG-5002 был заменен на более новую модель GEG-5101 (начиная с двигателя № T223-32967).

82034338: На двигатели начал устанавливаться улучшенный водяной насос. Добавились сальники и смазка в рулевом управлении. Незначительные изменения в приводе пропеллера охлаждения и т.д.

82035948 (WC63): Изменено управление лебедкой самовытаскивания.



Сверху: ранний опытный образец WC63 (вероятно тот же, что и на предыдущей странице) с полным кузовом разрабатчиков и испытателей компании «Chrysler».

Слева: тот же грузовик, что и на предыдущем снимке, с полной загрузкой людьми преодолевает 62-процентный подъем.

82036621: Новый переключатель внешних световых приборов.

82038257 (кроме 82038483-507) (WC62): Начал устанавливаться топливный бак такой же, как на WC63 (до этого на WC62 использовался топливный бак от модели 4x4).

82038949: Изменилось крепление переднего конца рессор (изменения коснулись

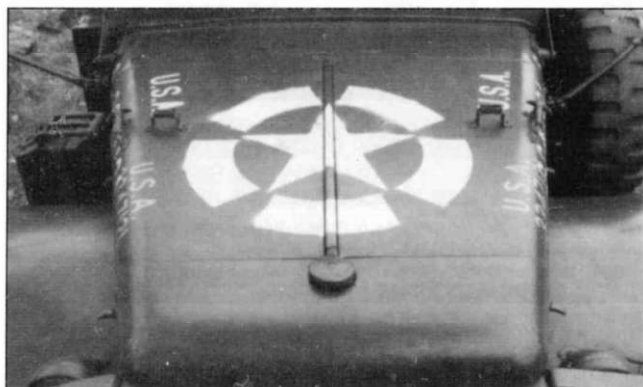
всех машин, в том числе, и 4x4). Нововведение было сделано для того, чтобы позволить установку телескопических амортизаторов Монгое (которые прежде использовались на санитарных машинах) вместо общепринятых рычажных амортизаторов Delco.

Большинство из сохранившихся поныне трехосных «доджей» прошли реставрацию, а некоторые реставрировались уже и

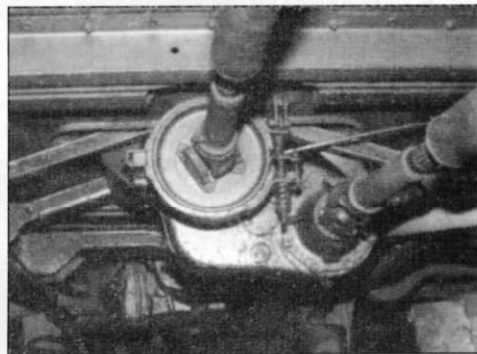
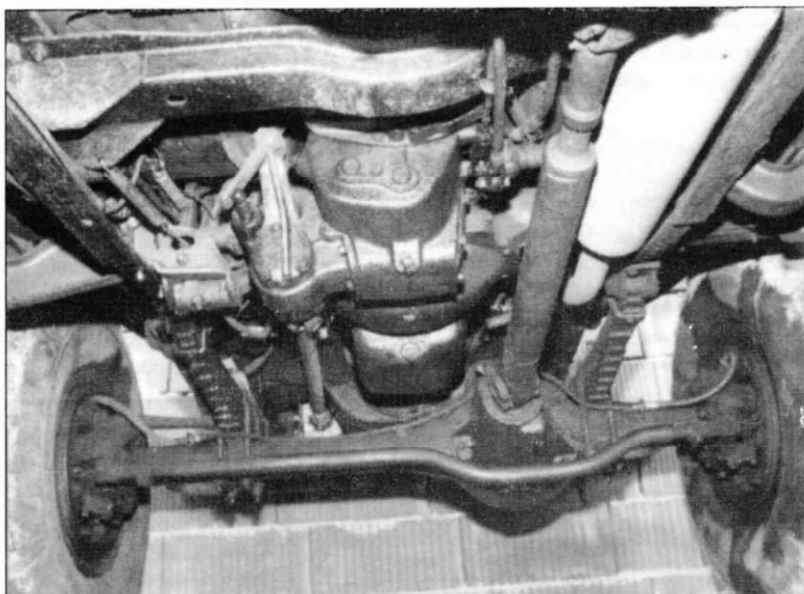
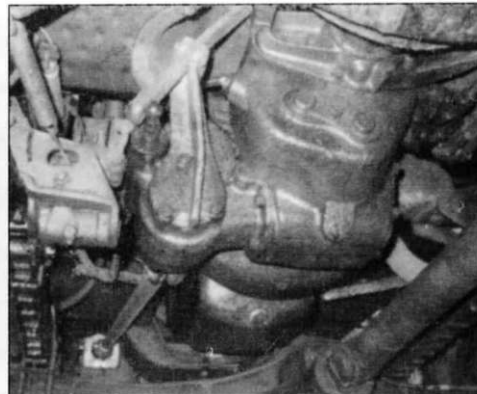
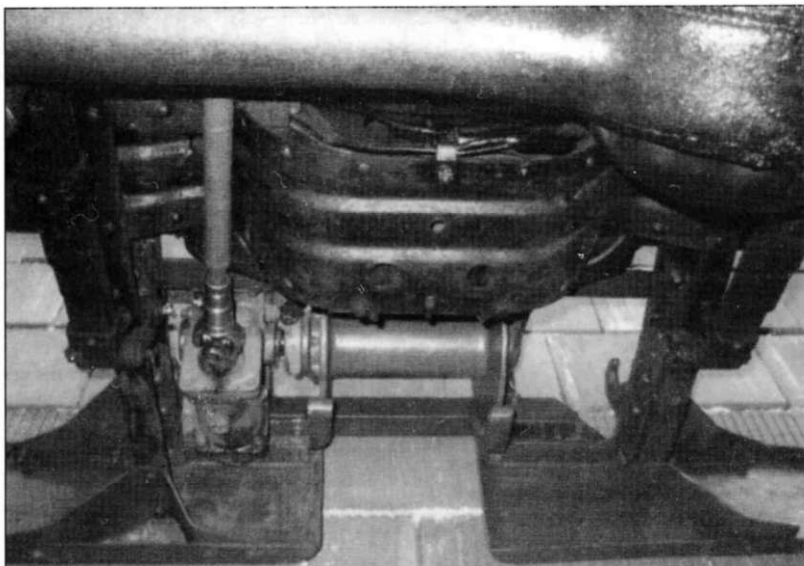
дважды. При этом на автомобили ставились оригинальные «доджевские» детали, но не обязательно той серии, какой машина была первоначально. Поэтому найти сейчас «чистый» Dodge T223 практически невозможно. Не будем кивать на нерадивых реставраторов. Начало этому положила сама фирма «Chrysler»: в 1945 г. компания модернизировала 889 WC62 и 306 WC63, устанавливая взамен старых детали последних лет выпуска.

Еще одно изменение конструкции, которое не упомянуто выше (и в соответствующих ТМ и SNLs) касается уменьшения передаточного отношения в коробке скоростей. Единственное место, где сохранилось упоминание об этом - ТМ9-2800 от февраля 1953. В описании приведено новое передаточное число 1.96:1 (вместо 1.50:1) для машин последних лет производства. Можно предполагать, что Управление артиллерией, ориентируясь на вес новых артиллерийских систем, в начале 1950-х закладывала в новый Dodge M37 возможности по буксировке более массивных прицепов. Таким образом, и на Dodge 6x6 была увеличена масса буксируемого груза на несколько процентов. История эта носила характер текущей модернизации и не отражена в документах, описывающих количество и область применения подобных машин.

Несмотря на довольно спонтанную манеру проектирования Dodge 6x6, машина получилась неплохой и удобной в управлении. В течение Второй мировой войны эти



На этих снимках представлен WC63 из чешской коллекции Петра Плачецкого. На машине восстановлены надписи и тактические знаки. Пластмассовые подфарники на радиаторной решетке – современное дополнение.



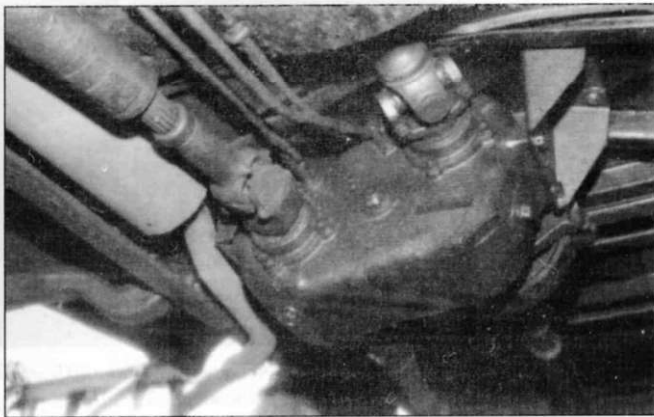
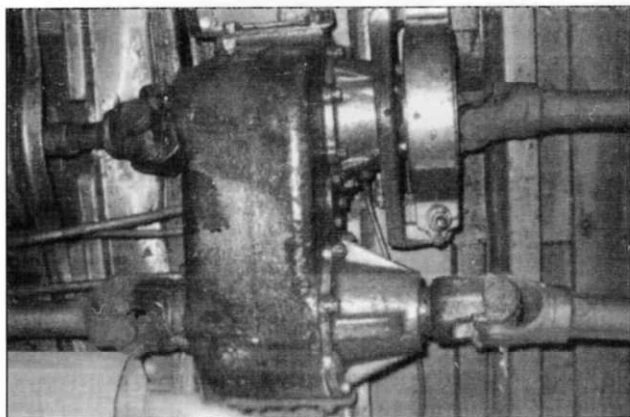
Система привода трех осей тремя валами хоть и не была уникальной, но, по крайней мере, не очень распространенной. На этих снимках приведена раздаточная коробка, карданные валы. На левом верхнем снимке показан тонкий карданный вал привода лебедки самовытаскивания.

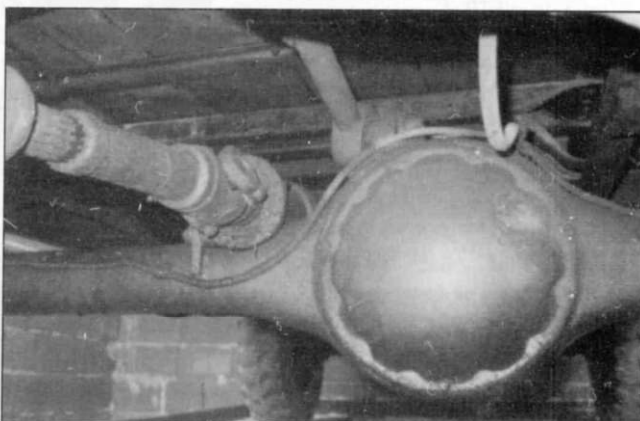
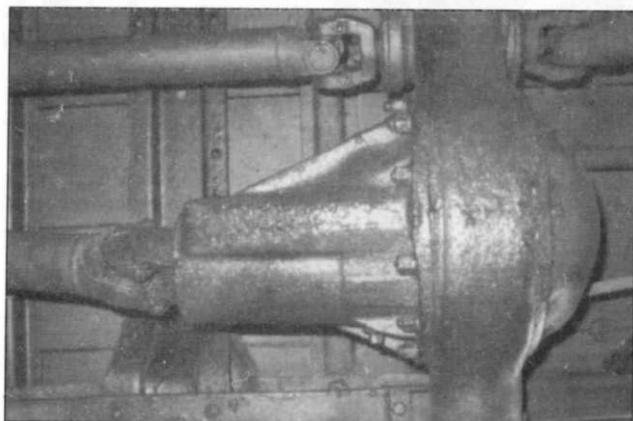
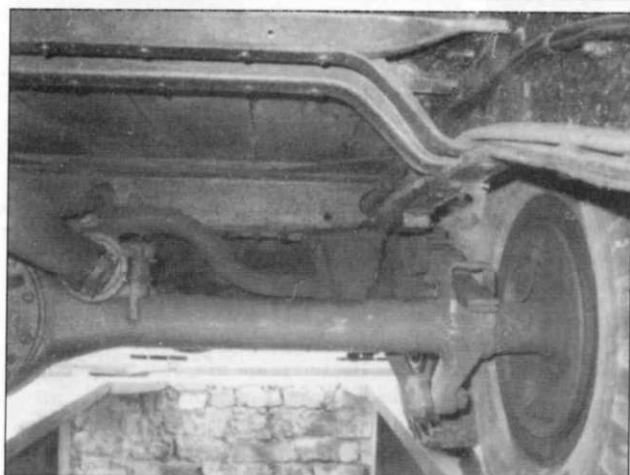
PUBLICATIONS APPLYING TO THIS VEHICLE
OPERATORS MANUAL TM 9-1310
● PARTS LIST SNL G-1507 ●
MAINTENANCE MANUALS TM 9-
1808A and 1808B

Номерная табличка на техническом руководстве.

машины применялись в основном в американских войсках, и лишь относительно небольшая часть автомобилей поставлялась по ленд-лизу союзникам. После войны ситуация изменилась. Большие количества машин направлялись дружественным европейским странам. Много трехосных Dodge имела французская армия, широко использовав-

шая их в Северной Африке (Алжир) и Индокитае. Немало французских «доджей» было переоборудовано в пожарные машины, ремонтные мастерские, было использовано для других специальных целей. Многие были оснащены дизельным двигателем. В более поздние годы демобилизованные машины широко использовались геологами,





Задние мосты были не «проходными» - это были обычные задние мосты, но зато каждый из них приводился собственным карданным валом. Снизу - табличка с серийным номером машины, крепившаяся на откидной крышке «перчаточного» ящика напротив переднего пассажирского места.

DODGE TRUCKS			
DIVISION OF CHRYSLER CORPORATION			
DETROIT, MICH.			
NOMENCLATURE			
MODEL		SERIAL No	
SUPPLY ARM OR SERVICE MAINTAINING TRUCK			
GROSS WEIGHT		LBS.	MAX. PAYLOAD
			LBS.
MAX. TRAILED LOAD		LBS.	DATE DELIVERY
RECOMMENDED OCTANE RATING GASOLINE 70 MIN.			
RECOMMENDED S.A.E. GRADE OIL SUMMER — 30			
RECOMMENDED S.A.E. GRADE OIL WINTER — 10			

Технические характеристики армейско-го грузо-пассажирского 1-1.2-тонного автомобиля Dodge T223 WC63
Техописание ТМ9-810, 18 марта 1943 г.

Производитель: Chrysler Corporation (Dodge Division), Detroit, Michigan, USA
Масса: Сухая масса: 3289 кг (с лебедкой 3425 кг). Полная масса: 4785 кг (с лебедкой 4922 кг). Ранние модели на 135-200 кг легче; при действиях исключительно по дорогам с твердым покрытием общая масса могла быть увеличена на 720 кг. Максимальная буксируемая масса: 3629 кг.

Габариты (длина-ширина-высота):
5461 (с лебедкой 5715) × 2108 × 2159 (со сложенным тентом 1600) мм.
База: 3175 мм (задняя тележка 1067 мм).
Колея передняя и задняя: 1645 мм.
Дорожный просвет: 267 мм.
Шасси: лестничного типа.
Кузов: открытая кабина, дерево-металлический кузов с откидными сиденьями, наставные борты.

Двигатель: карбюраторный Dodge T223, шестицилиндровый, жидкостного охлаждения. Рабочий объем 3773 см³. Мощность 92 л.с. при 3200 об/мин. Крутящий момент 24,9 кгм при 1200 об/мин. Диаметр цилиндра 82,55 мм, ход поршня 117,5 мм. Степень сжатия 6,7:1. Карбюратор: Zenith 29-BW-12R или Carter ETW-1.

Электрическая система: фирма «Auto-Lite». Напряжение 6 В (одна батарея, Willard SW-2-116, 116 Ач). Генератор: 40 А, параллельного возбуждения. Стартер: MAW-4029.

Колесная формула: 6×6.

Подвеска: полуэллиптические листовые рессоры, (сзади перевернутые). Амортизаторы: Delco (только спереди).

Передняя ось: тип банджо, передача гипоидная, шарниры угловых ускорений Bendix-Weiss CV. Модель Dodge 92826
Передаточное число: 5.83:1.

Задние оси: тип банджо, передачи гипоидные. Модели Dodge 928927 и 928928
Передаточные числа: 5.83:1.

Рулевое управление: тип - червяк и сектор. Модель - Gertner 170. Передаточное число: 23,2:1

Коробка скоростей: механическая New Process 38580, 4 ступени: 1 - 6.40:1, 2 - 3.09:1, 3 - 1.69:1, 4 - 1.00:1, задний ход 7.82:1.

Сцепление: однодисковое сухое, Borg & Beck 11303, диаметр: 254 мм

Раздаточная коробка: двухступенчатая, с отключаемой передней осью. Модель - New Process 38600 или 38620. Передаточные числа: 1.50 и 1.00:1.

Тормоза: ножной - гидравлический на все колеса, размер 359×44,5 мм, ручной - ленточный на тормозной барабан на выходе вторичного вала коробки передач.

Колеса и шины: колесные диски Budd, с 5 отверстиями, раздельные обода, размер 16×6.50 CS. Шины: 9.00-16, 8-кордовые. Давление: 2,81 атм.

Лебедка: Braden MU2. Усилие на тросе: 2270 кг (позже 3400 кг).

Максимальная скорость: 80,5 км/ч (при оборотах двигателя 3200 об/мин).

Достигаемость: около 385 км.

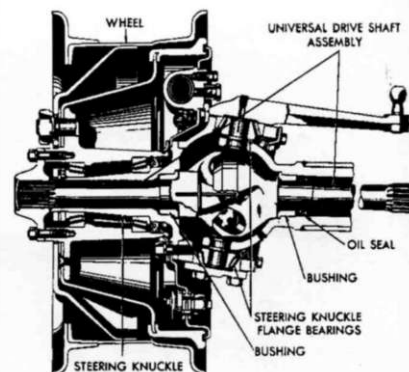
Преодолеваемый подъем: приблизительно 58% (с лебедкой 56%).

Глубина брода: до 0,61 м.

Диаметр разворота: 16,5 м.

Геометрическая проходимость: угол въезда 54° (с лебедкой 36°), угол съезда 30°.

Заправочные емкости: Двигатель: 4,73 л. Коробка скоростей: 2,6 л. Раздаточная коробка: 2,4-2,8 л. Дифференциал: 2,8 л. каждый. Система охлаждения: 16,1 л. Топливный бак: 136 л.



Передний левый шарнир равных угловых скоростей Bendix-Weiss.

лесниками, экологами. Многие из этих машин дожили до наших дней, а теперь восстановлены и приносят немалую прибыль своим владельцам при использовании в рекламных пробегах, съемках в кинофильмах и телесериалах.

Помимо Франции автомобили Dodge T223 служили в Швеции, Голландии, Швейцарии, Австрии, Великобритании, Бельгии и других странах.

И сколько их было?

Несмотря на известную нумерацию шасси и четкую систему заказов, точное число выпущенных машин 6×6 установить достаточно сложно. Самый простой ответ - более 43000. Согласно ранним сообщениям фирмы «Chrysler» шасси имели номера от 82000001 до 82043278, то есть 43278 единиц.

Другая публикация фирмы «Chrysler» (Master Parts List SNL G657) сообщает, что первый серийный номер шасси был 82000006. (Казалось бы, невелика разница). Но список армейских регистрационных номеров включает 45000 единиц, а именно USA 3297503-3328846, т.е. 31344 WC62 и, соответственно USA 3328847-3342502, т.е. 13656 WC63. Очевидно несовпадение с предыдущими данными.

Данные в других источниках отличаются. Согласно регистрационным сведениям, опубликованным Quartermaster Corps, первый заказ этого ведомства в 1942 г. получил регистрационные номера USA 3172001-3217000 (диапазон включает общее количество 45000 единиц). Это неправильные данные, поскольку уже были опубликованы варианты суммарного выпуска 43224 и 43363.

В 1942 г. первые пять трехосных Dodge были направлены для проведения комплексных испытаний в Холаберд (Holabird). Четыре машины имели номера USA 3217137-3217140. Пятая была собрана по отдельному контракту и имела серийный номер 6082586. Она была предназначена для артиллерийского департамента. Машина предназначалась для испытаний бортового оружия - пулемета M50 на пьедестальном станке M24A1 и спаренных зенитных 12,7-мм пулеметов на лафете M33 (последняя уста-



WC63 из группы поддержки полевой артиллерией загружается в десантный планер CG13A (планер этого типа мог вместить до 30 человек или два Dodge, или грузы подобной массы и габаритов). Фотография была сделана во время учебной демонстрации в Северной Каролине.



Один из проектов переброски Dodge 6x6 по воздуху. Предлагаемая рамная конструкция позволяла подвешивать машину под фюзеляжем грузового самолета C54A.

новка получила обозначение T74 Multiple Gun Motor Carriage).

Согласно американским армейским отчетам US Army Ordnance, опубликованным в октябре 1945 г., количества и типы (с регистрацией в скобках) были следующими:

1943

Контракт W-374-ORD-2616

(заказ W-398-QM-1425):

22099 WC62 (3297503-3319601)

13656 WC63 (3328847-3342502)

Общее число: 35755

1944

Контракт 20-018-359:

2793 WC62 (3412314-3415106)

2784 WC63 (3503693-3506476)

Общее число: 5577

1945

Контракт 20-018-8300:

993 WC62 (3514165-3515157)

819 WC63 (3511590-3512408)

Общее число: 1812

Итого: 43144

Перечисленные количества «доджей» получены из регистрационных номеров. Однако есть обоснованные опасения, что они не совпадают с реальным числом машин 6x6. Может быть, что некоторые транспортные средства поставлялись к другим правительственным заказчикам или напрямую к некоторым иностранным покупателям.

Сравнение вышеупомянутых чисел с аналогичными в Итоговом сообщении о количестве выпущенных автомобилей и танков (Summary Report of Acceptance of Tank-Automotive Materiel), выпущенном в декабре 1945 г., в котором отражены все фактические поставки техники в американскую армию по годам, также дает определенные расхождения:

1943

WC62: 20097

WC63: 11931

Общее число: 32028

1944

WC62: 2002

WC63: 4434

Общее число: 6436

1945

WC62: 993

WC63: 3767

Общее число: 4760

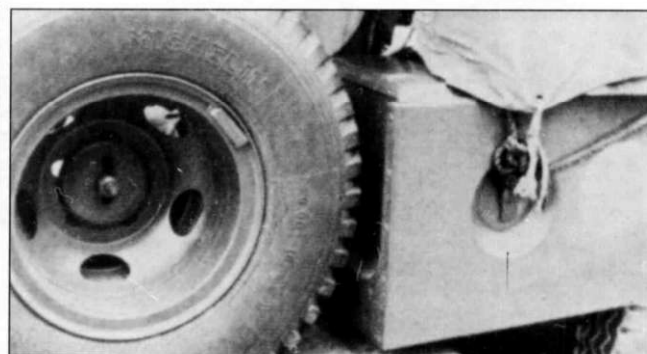
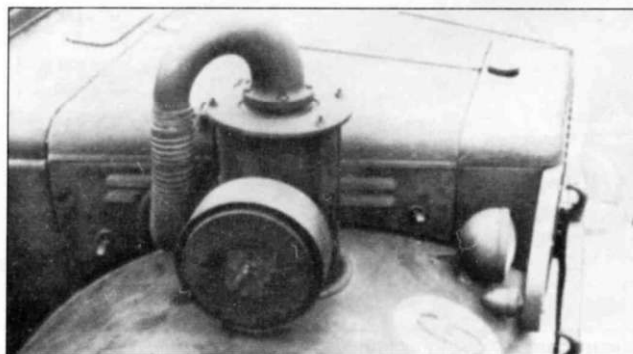
1943-45 всего 43224

В том числе

(23092 WC62; 20132 WC63)

Различие в пять автомобилей по сравнению с более ранними данными, вероятно, вызвано тем фактом, что пять экспериментальных моделей не были включены в

Слева: мобильный пункт питания летчиков, принимающих участие в «Берлинском воздушном лифте» (Операция Vittles) в 1949 г. Пункт питания смонтирован на Dodge 6x6.



Два послевоенных французских дополнения армейских машин Dodge: усиленный воздушный фильтр для машин, оперирующих в пустыне, и измененное крепление запасного колеса, обусловленное более значительными размерами шин Michelin (покрышка столь велика, что пришлось сделать нишу в переднем борту кузова).



правительственные контракты. Различие между итоговыми суммами и первоначально намеченными 45000 единиц было, вероятно, результатом отмены заказов по окончании войны. Так что можно полагать, что полное производство грузовиков Dodge 1-1/2-тон 6x6, включая опытные образцы, составило 43229.

В дополнение к обычному грузо-пасса-

жирскому варианту, с лебедкой или без, была выпущена по крайней мере одна полностью бронированная модель (испытывалась в Абердине в конце 1942) и одна ракетная пусковая установка. Последняя модель была разработана совместно «Chrysler's Fargo Division» и «McCord Radiator Company» и официально именовалась как Multiple Rocket Motor Carriage T75. Подоб-

Аэродром Greenham Common, Англия, 13 июня 1944 г. Самолет доставил срочный груз донорской крови. Специально присланный Dodge WC62 с бортовым номером 3316043 сейчас быстро доставит скорпортящийся груз в британские госпитали, где находятся раненые, прибывшие из Нормандии.

но упомянутому T74 Gun Motor Carriage T74 эти машины остались на уровне экспериментального образца. Тем не менее ракетные пусковые установки все-таки монтировались на Dodge 6x6 и использовались на фронте, например, на Филиппинах в 1945 г. Это было результатом конструкторских доработок полевых мастерских.

После войны модификации машины стали более частыми и более разнообразными. Американцы использовали шасси для нескольких специальных модификаций, в Германии на шасси Dodge 6x6 оборудовали передвижные пункты питания и магазины, в



Слева: Dodge с бортовым номером 3334078, обслуживающий 326-ю санитарную роту 101-й авиадесантной дивизии. Машина повреждена во время немецкого авиационного налета, когда бомбардировщики люфтваффе бомбили американский госпиталь в Неймегене, Голландия, 3 октября 1944 г.

Справа: WC62 с пулеметом на кольцевом лафете. Обратите внимание на отсутствие обычных фар (только светомаскировочная фара). Снимок сделан где-то в Германии в начале 1945 г. На крыльях дополнительные топливные канистры. Откинутое на капот ветровое стекло укрыто брезентом. За машиной - прицеп.



Судя по отдельным деталям (например, по припаркованному на заднем плане легковому автомобилю), этот снимок сделан в начале 1950-х годов. Два автомобиля Dodge 6x6 загружены в плечевой прицеп, буксируемый тягачом Autocar компании «Belyea Truck Company». Возможно, это новые машины, но скорее - восстановленные. Это автомобили последних версий выпуска с уменьшенным бортом кузова с левой стороны. Они направляются в Корею или Европу.



Голландские вооруженные силы использовали некоторые из Dodge T22 в качестве пожарных машин на полевых аэродромах ВВС. На снимке пожарная машина на аэродроме в Голландской Ост-Индии, 1947 г. Фургон в тыльной части кузова взят от грузовика GMC.



Шведская радиомашинка (Rtidioterrangbil 930B) из состава войск береговой артиллерии с четырехдверной кабиной для экипажа, конец 1970-х годов.



Типичная шведская машина радиосвязи из состава военно-воздушных сил (Mottagarterrangbil 941). На машинах без лебедки запасное колесо размещалось на переднем бампере.



Командирская машина и центр радиосвязи (Stabsterrangbil 930C) шведской береговой артиллерии. Один из приблизительно десяти существовавших вариантов кузовов командирских фургонов шведских вооруженных сил



Португальская армия использовала WC62 как ремонтно-эвакуационные машины. Снимок сделан в Макао на Дальнем Востоке в середине 1970-х. Обратите внимание на огнетушитель внушительных размеров, размещенный позади переднего правого крыла.



Внедорожная полноприводная санитарная машина (Sjukiransponierrangbil 961) шведских вооруженных сил на основе Dodge 6x6.



Мобильная электростанция из состава радиолокационного комплекса (Kraftaggregat 505) ВВС Швеции, сфотографированная в 1974 г.



Швейцарские вооруженные силы в послевоенный период широко использовали 1/2-тон и 3/4-тон 4x4 Dodge. Были в Швейцарии и Dodge 6x6. Снимок сделан в мае 1971 г.



Рукавный автомобиль - Rüstwagen (фургон для перевозки рукавов, насосов и пожарного оборудования) пожарной школы в Нижней Австрии, сфотографированный в 1971 г.



Сильно измененный австрийский Dodge 6x6 с кузовом пожарного автомобиля преодолевает пересеченную местность. Снимок 1981 г.



Кабина санитарного WC53 установлена на WC63. Судя по надписям, машина эксплуатировалась в Эксетере, Девоншир, Англия.



Доки Рангуна, Бирма, начало 1980-х. Линейка «автобусов», крайний справа представляет двухосный(!) вариант, полученный из Dodge 6x6.

Японии трехосные Dodge использовались для создания автобусов для доставки персонала.

Французы разработали несколько типов закрытых кузовов, в том числе и бронированных. Голландские военно-воздушные силы имели, по крайней мере, одну пожарную машину Dodge 6x6. Шведы выпускали закрытые кабины и разнообразие армейские кузова-фургоны.

В течение какого периода американская армия использовала Dodge 6x6? Последнее официальное упоминание об этом типе армейских машин было в издании Ру-

ководство Материальной части Артиллерии ST9-159, датированном мартом 1968 года. К тому времени количество их уже существенно уменьшилось: WC62 был внесен в список, а WC63 с лебедкой уже в списках не значился.

В других армиях служба WC62/63 была гораздо более продолжительной. Некоторые из них может быть еще где-то и используются военными в странах третьего мира. И конечно, немалое число Dodge сохранилось в гражданском пользовании, особенно во

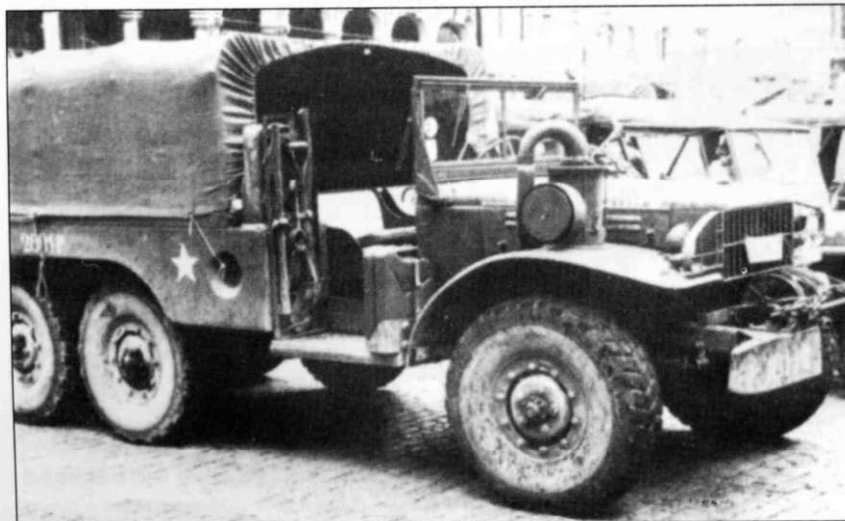
Франции. Но подлинные армейские машины в настоящее время становятся редкостью и пользуются большим спросом у коллекционеров. Благодаря им в мире сейчас постепенно возрастает число восстановленных в первоначальном виде Dodge Big Shot.

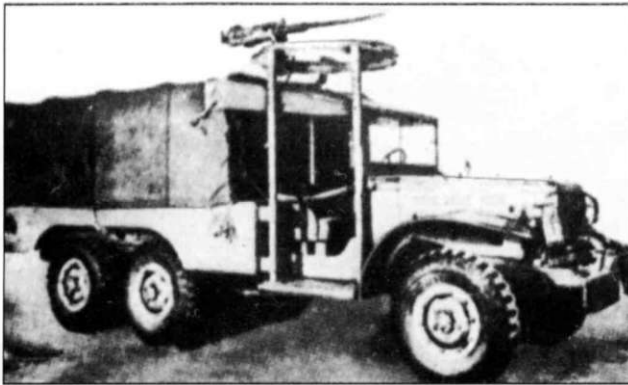
Бронеавтомобиль

Рассказывая о трехосных Big Shot нельзя не упомянуть и такой странице истории Dodge T223, как попытка создания легкого трехосного бронеавтомобиля на его шасси.

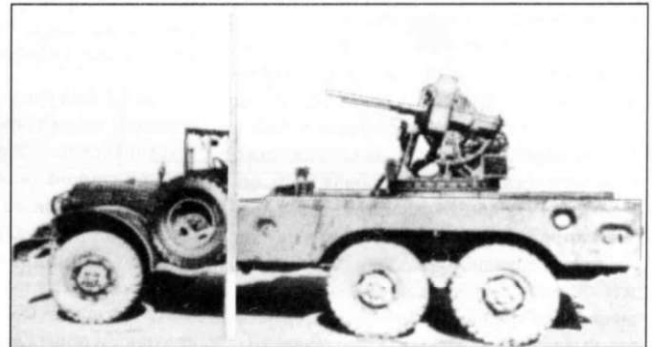
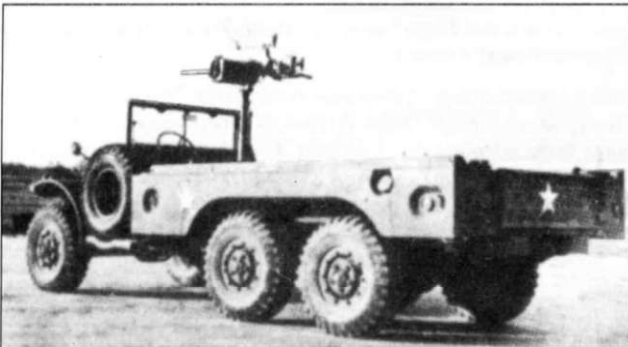
Бронеавтомобиль "Armored Truck, 6x6 (Fargo)" на шасси Dodge WC62 испытывался на полигоне в Абердине (Aberdeen Proving Ground) в ноябре/декабре 1942 года. Машина имела габариты 5334×1956×1778 мм и боевую массу 3776 кг. Это по сути и все данные, сохранившиеся об этом неудачном эксперименте (проводившиеся опыты по бронированию Dodge не имели ни малейшего отношения к разрабатывавшейся в те же годы фирмой «Chrysler» опытной машине T23).

Бывший французский Dodge, хранящийся ныне в Бельгии. Обратите внимание на расположение шанцевого инструмента и дополнительную систему охлаждения на правом крыле.

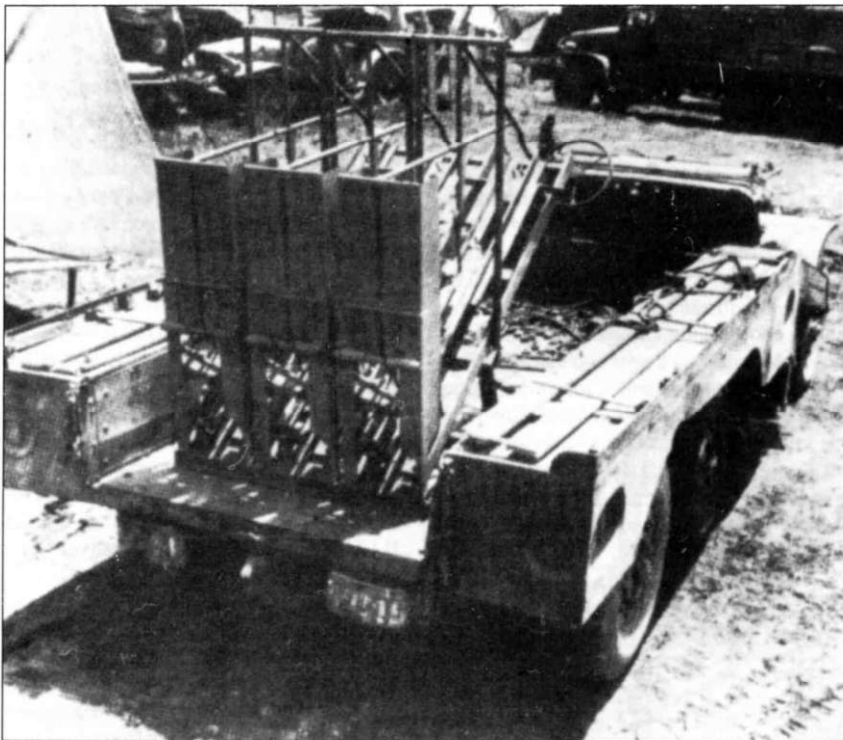




Кольцевой станок пулемета М50 на WC63. Этот грузовик с регистрационным №6082586 был направлен в Артиллерийский департамент (Ordnance Department) для испытаний бортового оружия в Абердине (Aberdeen Proving Ground).



Тот же грузовик №6082586 с пулеметом М24А1 на станке-пьедестале (слева) и спаренная установка Maxson М33 из двух 12,7-мм пулеметов. Последний вариант получил ограниченную известность как Multiple Gun Motor Carriage T47.



В кадре – трехосный Dodge 706-ой артиллерийской роты 6-й пехотной дивизии, оснащенный строенной пусковой установкой 4,5-дюймовых ракет Тур 8. Машина вооружена в полевых мастерских в 1945 г. на о. Лусон, Филиппины.

О французских довольно удачных опытах по бронированию коммерческих грузовиков Dodge написано уже немало. Мы же упомянем советские бронеавтомобили на базе Dodge.

Предыстория их такова. Как известно, по договоренности с "Ford Motor Co" Со-

ветский Союз получал право на конструкторскую документацию и оснастку для выпуска усовершенствованных моделей Ford, которые на базовом предприятии внедрялись бы взамен приобретенной для производства в Нижнем Новгороде модели Ford А. Это был реальный договор, на основе ко-

торого ГАЗ-М-1 сменил в производстве выпускавшийся ГАЗ-А. Однако, теряя позиции на рынке, "Ford" перешел на выпуск моделей с V-образным двигателем Ford V8 (документация по этому двигателю и соответствующим автомобилям нового поколения была передана на европейские филиалы, и к началу войны Ford V8 с небольшими отличиями в конструкции уже выпускался в Германии, Голландии, Франции, Англии, Литве). Руководству СССР машина не понравилась по трем причинам:

- во-первых, переход с четырех на восемь цилиндров с заведомо более сложной технологией (все-таки V-образный двигатель) показался нецелесообразным в машинах для широких трудящихся масс;
- во-вторых, в отличие от двигателя ГАЗ-М-1 за V8 надо было платить (не так много, все-таки договор существовал и действовал, но платить...);
- в-третьих, армия уже была оснащена машинами ГАЗ-А, ГАЗ-АА, ГАЗ-М-1, спецмашинами и броневидами на их базе – и вот теперь появляется Ford V8, и все это сразу устарело?

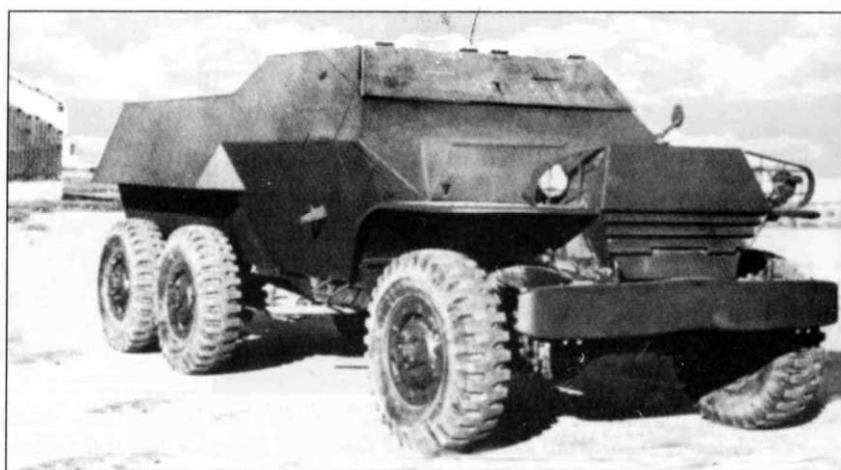
Существовал, конечно, и личный фактор. Приобретение американского V-образного мотора означало очередное признание несостоятельности отечественных проектировщиков автомобильных двигателей. Однако опыт боевой эксплуатации бронеавтомобилей на шасси ГАЗ однозначно свидетельствовал – двигатель машины слаб, концепция шасси и трансмиссии устарела. В этих условиях было решено без покупки лицензии просто скопировать (сейчас сказали

бы «по-пиратски») 6-цилиндровый двигатель Dodge. А поскольку опыта производства управляемых ведущих осей у нас не было, то заодно скопировать и трансмиссию, и шарниры угловых ускорений, и много еще чего.

Легкий бронеавтомобиль ЛБ-23

К 1938 г. стало ясно, что легкие бронеавтомобили Красной Армии не соответствуют современным требованиям по вооружению и бронированию. Поколение легких бронемашин середины 1930-х годов, ведущее свое развитие от ФАИ, не подходило для боевых действий на пересеченной местности. Колесная формула 4х2 и узкие шины не обеспечивали проходимость по песку, болоту и грязи. Попытки же увеличить броню и усилить вооружение еще более увеличивали удельное давление на грунт. В какой-то степени эту проблему удалось решить на ГАЗ-ТК с его колесной формулой 6х4 в 1935 г., но надежность трансмиссии этого легкого трехосного автомобиля была невелика. В 1939 г. на Выксунском заводе дробильно-размолочного оборудования при участии специалистов ГАЗ спроектировали легкий трехосный бронеавтомобиль. Для создания конкуренции и проведения сравнительных испытаний параллельно разрабатывались две машины – Выксунское конструкторское бюро выполняло проектирование ЛБ-23, а ГАЗ – БА-21. Эти проекты базировались на новом, как тогда считалось, перспективном шасси ГАЗ с колесной формулой 6х4 шасси, которое позволяло лучше разместить экипаж и усиленную броню.

В конце 1939 г. Выксунский завод дробильно-размолочного оборудования выпустил экспериментальную версию бронеавтомобиля БА-20 на новом шасси ГАЗ-22 с колесной формулой 6х4. Новый бронированный автомобиль первоначально проектировался под названием БА-23, но впоследствии этот индекс был изменен на ЛБ-23 («легкий бронеавтомобиль»). Случайное совпадение буквенной аббревиатуры не очень удачной машины с инициалами Лаврентия Берия в дальнейшем роковым образом сказалось на судьбе конструктора машины.



Бронеавтомобиль «Armored Truck, 6x6 Fargo» на шасси Dodge WC62 сфотографирован на полигоне Aberdeen Proving Ground 4 декабря 1942 года

ЛБ-23 был изготовлен в единственном опытном экземпляре. Вооружение, броня и технические требования были подобны модернизированному бронеавтомобилю БА-20. Основной же изюминкой конструкции было применение нового двигателя с шестью цилиндрами, заимствованного (без лицензии) у американского «Dodge». Мотор развивал мощность 72 л.с. и в последующем пошел в производство как ГАЗ-11 для послевоенных грузовиков ГАЗ-63. Новый двигатель обеспечил значительное преимущество в мощности по сравнению с подобными БА-20 и БА-20М. ЛБ-23 не проявлял особой «прыти» при движении по дорогам, но значительно выигрывал на бездорожье за счет увеличенного вращательного момента.

ЛБ-23 имел маленькую башенку с пулеметом 7,62-мм ДТ, второй ДТ был установлен в шаровой опоре в лобовом листе корпуса. Из него стрелял командир, сидевший рядом с водителем, а не во второй башенке, как это планировалось на предыдущих легких бронированных автомобилях.

Экипаж ЛБ-23 был увеличен до трех человек за счет добавления в команду радиста, который мог также освободить командира машины от стрельбы из башенного или курсового пулемета ДТ. На машине устанавли-

валась стандартная танковая радиостанция 71-ТК-1 со штыревой антенной.

Проект ЛБ-23 был разработан, когда его базовое шасси, ГАЗ-22, еще не было в серийном производстве. А двигатель Dodge пока еще находился в стадии освоения. ГАЗ-22 в серию так и не пошел, что предопределило и судьбу опытного бронеавтомобиля.

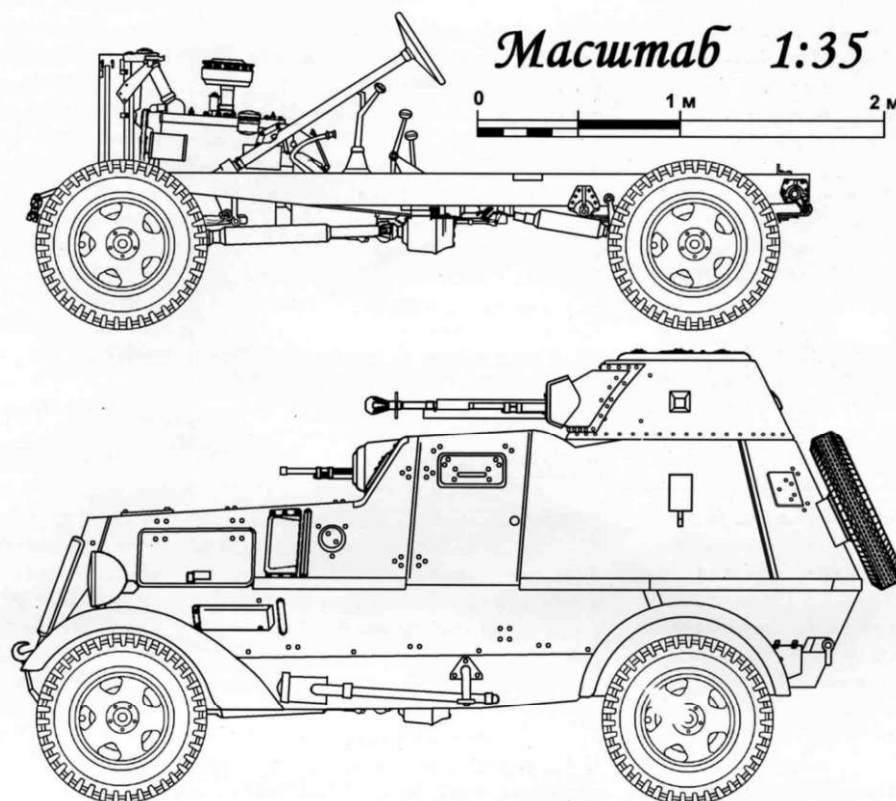
ЛБ-23 был одним из последних бронеавтомобилей с колесной формулой 6х4, разрабатывавшихся для службы в Красной Армии. Следующее поколение легких бронированных автомобилей базировалось уже на полноприводных шасси 4х4.

Легкий бронеавтомобиль БА-НАТИ (ЛБ-НАТИ)

Институт НАТИ, создававшийся как центральная организация по проектированию и испытанию автотракторной техники, накануне войны также был привлечен к разработке бронеавтомобилей. В НАТИ в 1940 г. создали проект бронеавтомобиля с колесной формулой 4х4 БА-НАТИ. В постановке задания требовалось оснастить новый легкий бронеавтомобиль усиленным вооружением и броней, обеспечить лучшую проходимость по проселочным дорогам и вне дорог. Последний пункт был ахилесовой пятой советских бронеавтомобилей 1930-х годов.

БА-НАТИ, известный так же как ЛБ-НАТИ (или «Легкий бронеавтомобиль НАТИ»), создавался по тем же требованиям военных, что и ЛБ-23. Его проектирование было выполнено в течении нескольких месяцев в начале 1940 г. В основу машины была положена рама лестничного типа от грузовика ГАЗ-ММ 4х2. После завершения концептуального проектирования БА-НАТИ чертежи для рабочей доработки и выпуска опытного образца были переданы на Выксунский завод дробильно-размолочного оборудования. Выпуск этого образца происходил в конкурентной борьбе с ЛБ-62, готовившемся заводом №38 из Подмосквы.

Бронированные французские Dodge на патрулировании в Лаосе, 1950-е годы.



БА-НАТИ подобно ЛБ-62 был значительно лучше вооружен, чем предыдущие легкие бронев автомобили. На нем использовалась башня и вооружение от легкого танка-амфибии Т-40. Основное ударное оружие броневика составлял 12,7-мм пулемет ДШК. Его пробивная способность против легкобронированных целей было сопоставима с 37-мм танковыми пушками старого образца. Дополнительное вооружение состояло из 7,62-мм пулемета ДТ в шаровой опоре в лобовом листе корпуса.

БА-НАТИ фактически имел бронезащиту лучше, чем современный ему тяжелый бронев автомобиль БА-10. И хотя БА-НАТИ классифицировался как легкий бронированный автомобиль (из-за вооружения 12,7-мм

пулеметом), ЛБ-НАТИ имел боевую массу 4580 кг, которая только на 500 кг была меньше боевой массы БА-10. Чтобы компенсировать дополнительный вес бронев автомобиля, машина была оснащена новым двигателем ГАЗ-61, представлявшим собой безлицензионную копию двигателя Dodge 76 л.с. Мотор имел значительный вращающий момент по сравнению с широко распространенными в Красной Армии двигателями ГАЗ. Высокая удельная мощность с полным приводом 4x4 и с использованием новых шин обеспечивали новому бронев автомобилю хорошую внедорожную проходимость. У Dodge также была заимствована подвеска и трансмиссия. (Например, довольно экзотические передняя поперечная и задняя

кантиаливерная рессоры были заменены, как у Dodge, продольными полуэллиптическими). В отличие от «доджа» на передней оси были установлены шарниры равных угловых скоростей «рцеппа».

Максимальная скорость БА-НАТИ - 57 км/ч, соответствовала требованиям к разведывательным бронев автомобилям. Однако, эта скорость и мощность обуславливали большое потребление горючего. А если учесть, что запас топлива ограничивался объемом бака, помещенного в бронированный корпус, то досягаемость, особенно по пересеченной местности, военных явно не устраивала. БА-НАТИ сочли менее удачным, чем ЛБ-62. Тем не менее, это был значительный шаг вперед по сравнению с серийным БА-20. В конечном счете ни БА-НАТИ, ни конкурирующий ЛБ-62, так в серийное производство и не пошли.

В общем, обе машины постигла та же судьба, что и Fargo Armored Truck... И тем не менее в истории были бронированные Dodge T223, и появились они во Франции. В 1951-54 гг. дороги Лаоса патрулировали трехосные Dodge, бронированные в полевых мастерских - бронезащиты на радиаторе, бронелист с прорезями на ветровом стекле, по две вертикальные бронеплиты закрепленные по бортам. Жалкое подобие продвинутых проектов советских и американских броневиков? Но именно эти машины использовались в боях против вьетнамских и лаосских партизан.

Тактико-технические характеристики легкого бронев автомобиля ЛБ-23

Изготовитель: Разработчик: Выксунский завод дробильно-размолочного оборудования, 1939 г.

Габариты (длина-ширина-высота):
4226 × 1778 × 2268 мм.

База: ? мм.

Колея: ? × ? мм.

Дорожный просвет: 185 мм.

Броня: лоб корпуса и башни 10 мм.

Вооружение: 2 пулемета 7,62-мм ДТ (1890 патронов).

Двигатель: карбюраторный ГАЗ-11 (Dodge), рабочий объем 3773 см³, мощность 72 л.с. при 3200 об/мин.

Диаметр цилиндра 82,5 мм, ход поршня 117,5 мм.

Колесная формула: 6×4.

Коробка скоростей: 4 ступени.

Тормоза: механические.

Боевая масса: 3500 кг.

Экипаж: 3 чел.

Максимальная скорость: 72 км/ч.

Покрывки: 6.50×20.

Глубина преодолеваемого брода: 0,5 м.

Удельное давление на грунт: 2,2 кг/см².

Топливный бак: 66 л.

Досягаемость по шоссе: 200-238 км.

Радиостанция: 71-ТК-1.

Тактико-технические характеристики легкого бронеавтомобиля БА-НАТИ

Изготовитель: Разработчик: Выксунский завод дробильно-размолочного оборудования, 1940 г.

Габариты (длина-ширина-высота): 4387 × 2125 × 2213 мм.

База: 2750 мм.

Колея: 1400 × 1400 мм.

Дорожный просвет: 190 мм.

Броня: лоб корпуса и башни 10 мм.

Вооружение: 1 пулемет 12,7-мм ДШК (400 патронов) 2 пулемета 7,62-мм ДТ (1890 патронов).

Двигатель: карбюраторный ГАЗ-61 (Dodge), рабочий объем 3773 см³, мощность 76 л.с. при 3200 об/мин. Диаметр цилиндра 82,5 мм, ход поршня 117,5 мм.

Колесная формула: 4×4.

Коробка скоростей: 4 ступени.

Тормоза: механические.

Раздаточная коробка: 2 ступени с вступо-роенным межосевым дифференциалом.

Главная передача: коническая с передаточным числом 6,6.

Боевая масса: 3500 кг.

Экипаж: 3 чел.

Максимальная скорость: 57 км/ч.

Покрышки: 6.50×20.

Удельное давление на грунт: 3,49 кг/см².

Топливный бак: 129 л.

Достигаемость: по шоссе 258 км, по проселку 102 км.

Радиостанция: 71-ТК-1.

Командирская машина WC-56/57

Первое представление нового грузовика Dodge T214/-top 4×4 в 1942 г. Происходило в виде трех моделей, одна из которых была командирско-разведывательным автомобилем. Фактически это было уже третье поколение командирских автомобилей, построенных фирмой «Dodge». Сначала это были 1/2-ton VC-1 и 2, сохранивших гражданский стиль кабины и передней части машины, предложенные в 1939 г. Потом были 1/2-ton WC 6, 7 и 8 представленные в 1941 г.

Следующая версия командирских Dodge T714 выпускалась в трех версиях: WC 56,

57 и 58. Различие между моделями WC56 и WC57 состояло в том, что последняя модель была оборудована валом отбора мощности и лебедкой на переднем бампере. Обе машины имели 12-вольтовую бортовую электрическую систему с батареей, расположенной справа, если смотреть с водительского места в направлении движения. Это было предусмотрено для возможной установки радиоприемно-передающей станции на задних сиденьях WC 58.

Командирский автомобиль использовался для передней разведки в прифронтовой зоне, часто машина оснащалась приемно-передающей радиостанцией дальнего дей-

ствия на заднем сиденье машины. В других вариантах использования машина использовалась как курьерский автомобиль или транспортер высокопоставленных должностных лиц. В ходе войны последняя роль поручалась автомобилям этого типа все реже и реже – уж очень заметными были Dodge WC57 для противника, вызывая непереносимый обстрел, атаку с воздуха или диверсионных групп. Зато командирские автомобили часто использовались на парадах. Возможно наиболее известный командирский Dodge во время войны возил генерала Джорджа Патона в ходе французской кампании в 1944 г.

Санитарный фургон WC-54

3/4-ton Dodge WC с его прочным шасси, мощным 6-цилиндровым двигателем, полным приводом, большими шинами и длинными полуэллиптическими рессорами, обеспечивающими мягкую подвеску практически на всех типах дорог, был идеальным шасси для военно-полевой санитарной машины. Для нового армейского транспортного средства, названного WC 54, было выбрано шасси с длинной колесной базой 121 дюйм (3073 мм), в то время как другие варианты WC использовали главным образом шасси 98 дюймов или 114 дюймов. Но подобно остальным Dodge 3/4-ton, санитарная машина имела ту же самую конфигурацию шасси и была взаимозаменяема по большинству запасных частей. В отличие от большинства других вариантов WC, передняя часть WC 54 имела отличающуюся форму капота, более наклонную и изогнутую, которая встречалась также на CarryAll и WC 53. Эта особенность была обусловлена тем, что использованная в машине закрытая кабина обычно комплектовалась капотом аллигаторного типа. Потому, даже если применялся капот с подъемными боковинами, его следовало сделать более наклонным для стыковки с торпедо. В остальном передняя часть была та же самая, что и на транспортере оружия. Кузов санитарной машины был, в отличие от большинства WC, полностью закрытым. При изготовлении кабины с V-образной рамкой ветрового стекла, большая часть штампованных заготовок, двери, приборная доска были заимствованы у коммерческих Dodge-й. Полностью закрытая кабина потребовала переноса запасного колеса с левого крыла, где оно мешало открываться дверце, в специальную нишу фургона.

На трех следующих страницах представлены снимки двух командирских машин из чешских коллекций.

Во-первых, это последнее пополнение коллекции «доджей» известного чешского коллекционера и реставратора Петра Плачецкого - это WC57 Model 42/43.

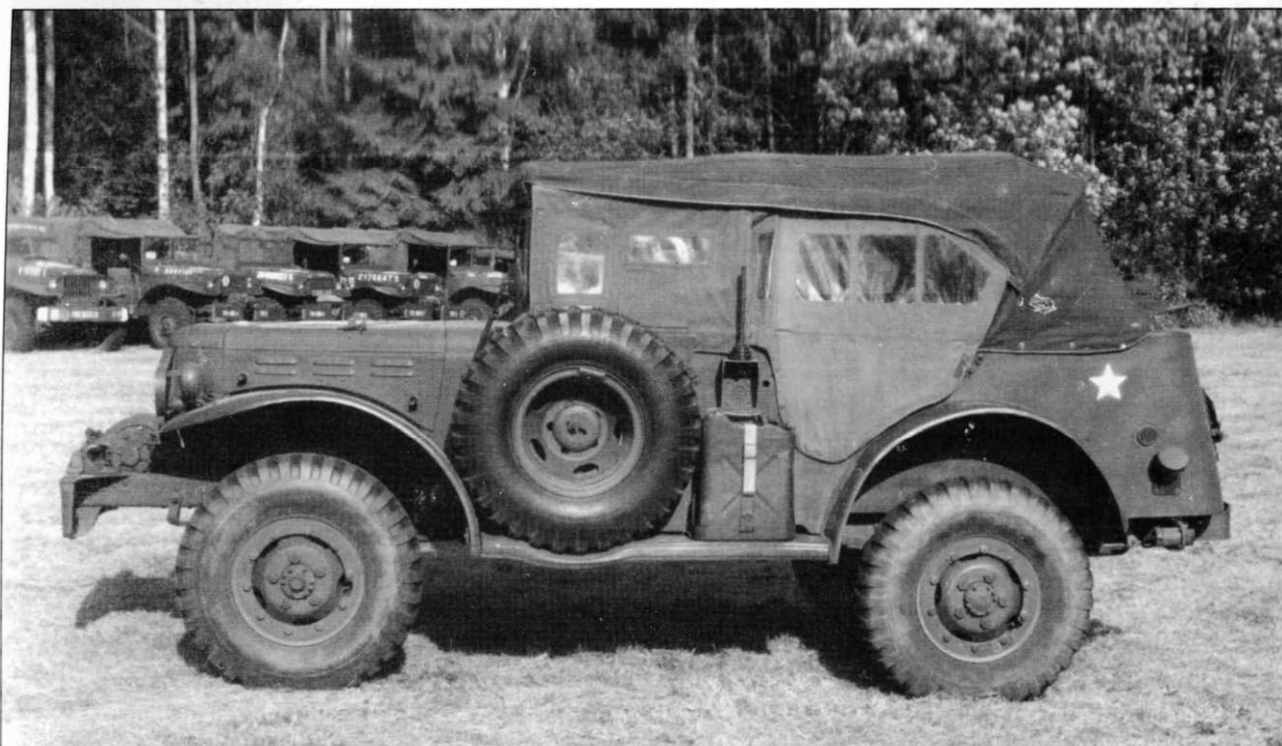
Во-вторых, - Dodge WC57 из коллекции Владимира Лехара из Зволе близ Забреджа на Мораве.











Dodge WC57, служивший в британской армии. В послевоенное время машина «приобрела» указатели поворотов на краях передних крыльев и правое зеркало.

Натянутый брезентовый тент и брезентовые боковины дверей. Детали изготовлены во Франции и соответствуют французским послевоенным стандартам.

*Технические характеристики
командирского 1/2-тонного Dodge
Reconnaissance T214 WC56*

Масса: сухая 2087 кг, полная 2540 кг.

Габариты (длина-ширина-высота):

4805(с лебедкой)× 1926 × 2118 мм.

База: 2946 мм.

Колея передняя и задняя: 1559 мм.

Дорожный просвет: 229 мм.

Кузов: открытый тентованный, 5-местный.

Колесная формула: 4×4.

Колеса и шины: колесные диски Budd, с 5 отверстиями, раздельные обода, размер 16×6.50 CS. Шины: 7.50-16, 6-кордовые.

Максимальная скорость: 90 км/ч.

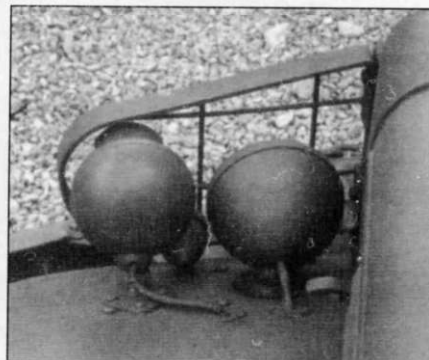
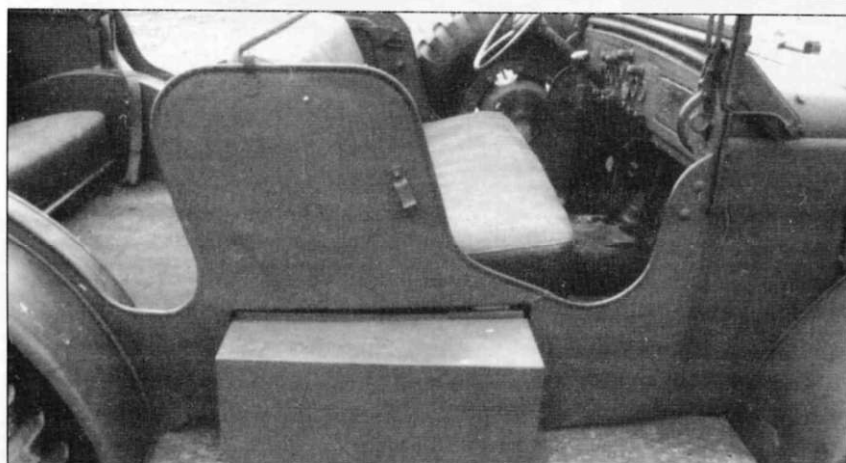
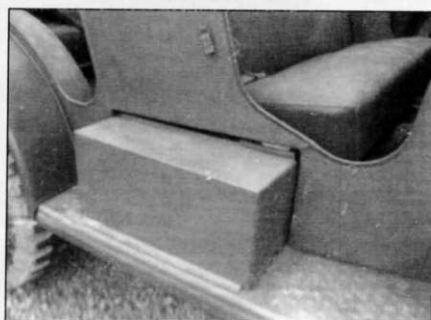
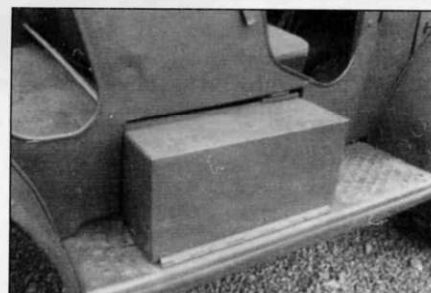
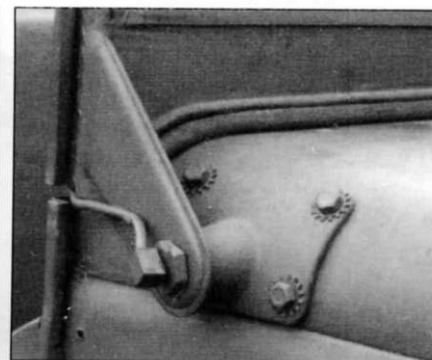
Достигаемость: 483 км.

Преодолеваемый подъем: 62%.

Диаметр разворота: 15,5 м.

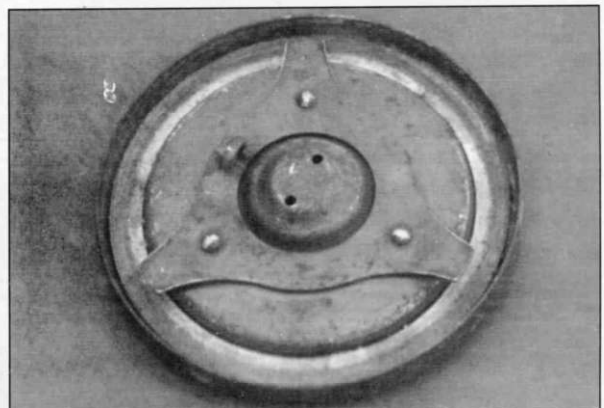
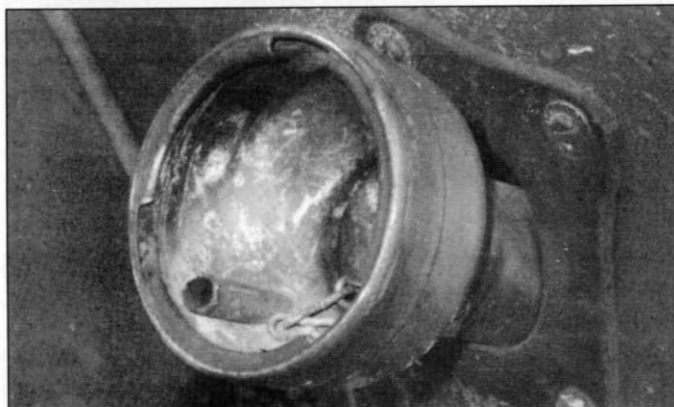
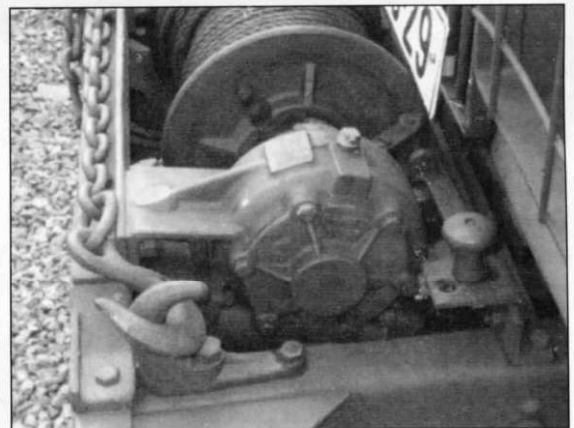
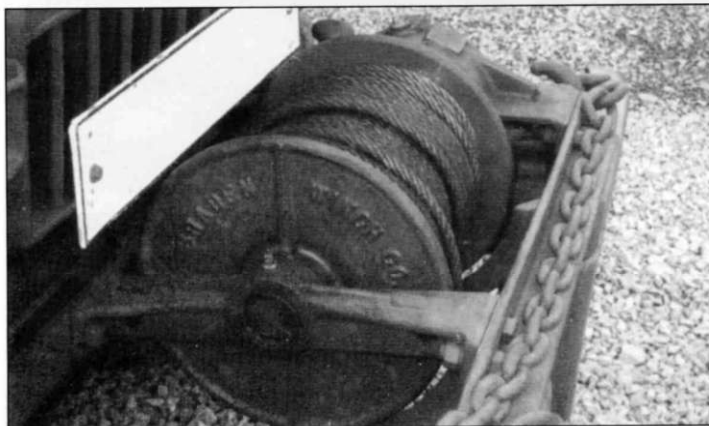
Геометрическая проходимость: угол въезда 45°, угол съезда 31,5°.

Остальное, как у Dodge WC51.



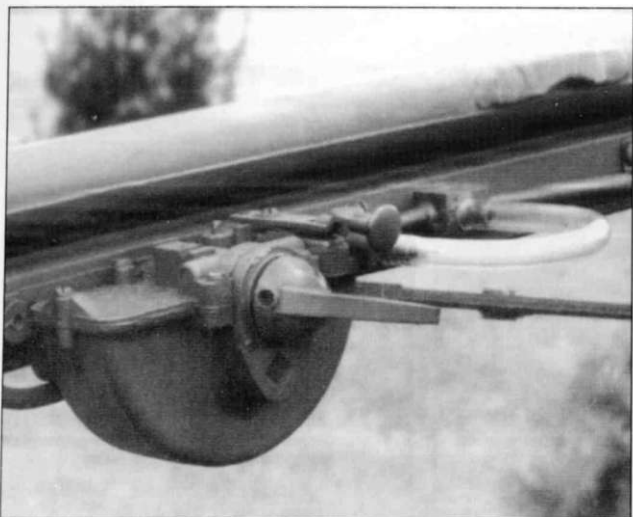
Внешне Dodge WC57 походил на традиционный транспортёр оружия. Основные его отличия заключались в кузове, детали которого представлены на этой и следующих трех страницах.



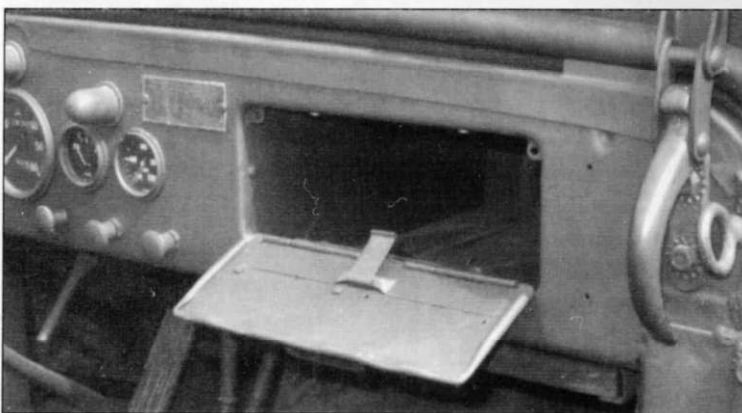
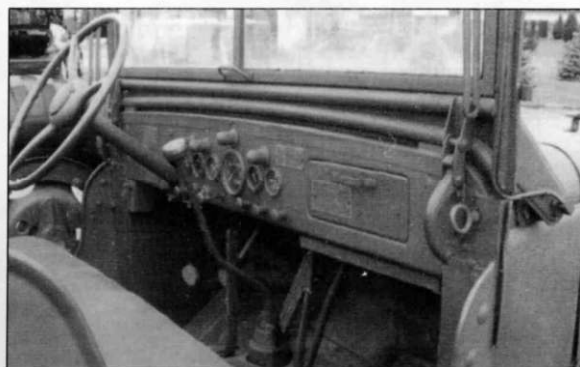
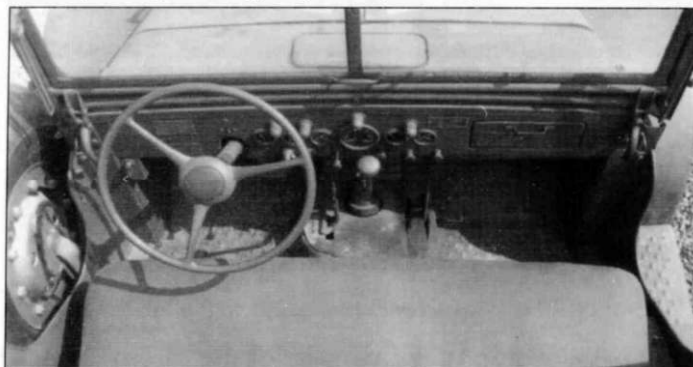


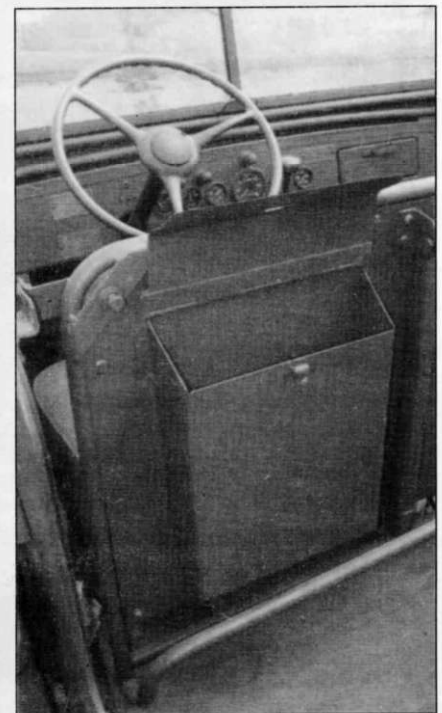
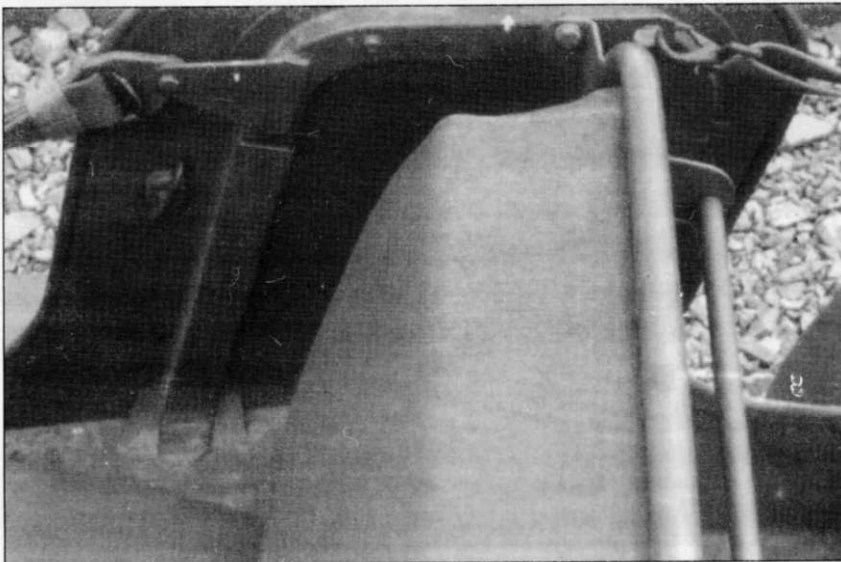
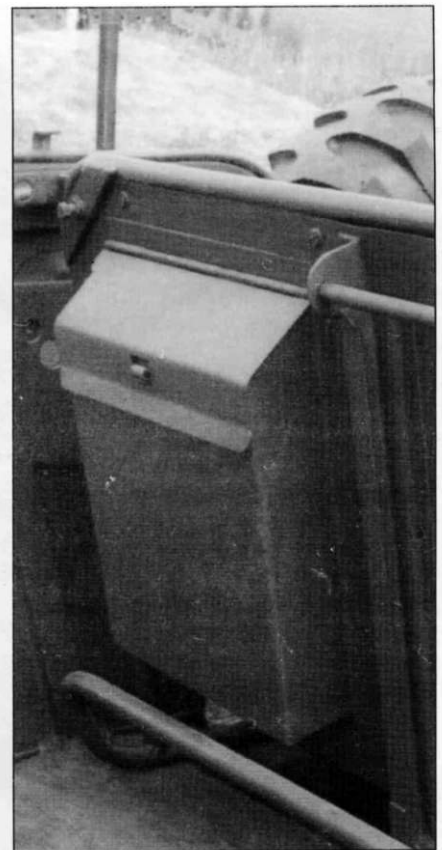
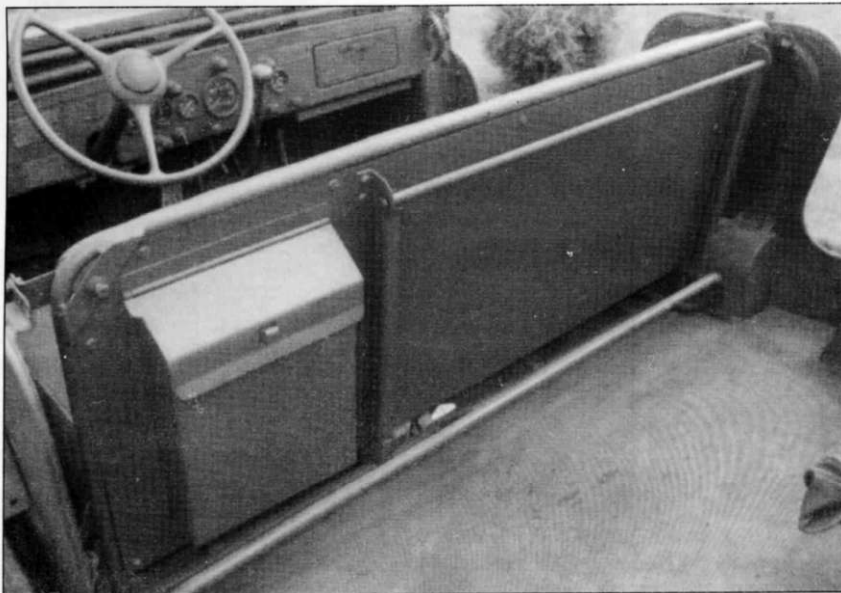
Внешний вид и детали кузова командирской машины. Кронштейн антенны позади водительского места (фото снизу слева) неамериканского производства.

На снимках в центре страницы представлена лебедка фирмы "Braden Winch Co" и заливная горловина бензобака. Цепочка крепления крышки оторвана, она должна была крепиться к специальному ушку на крышке, видимому на нижнем фото.



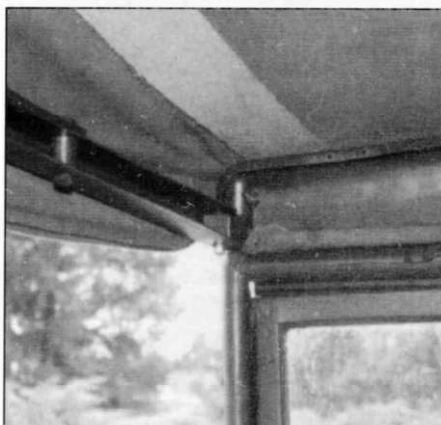
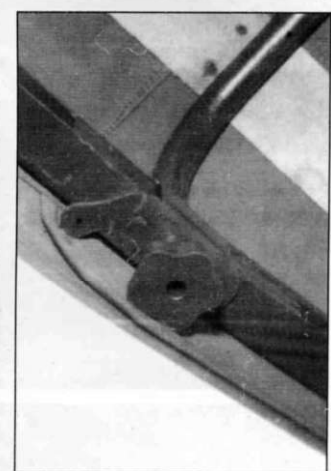
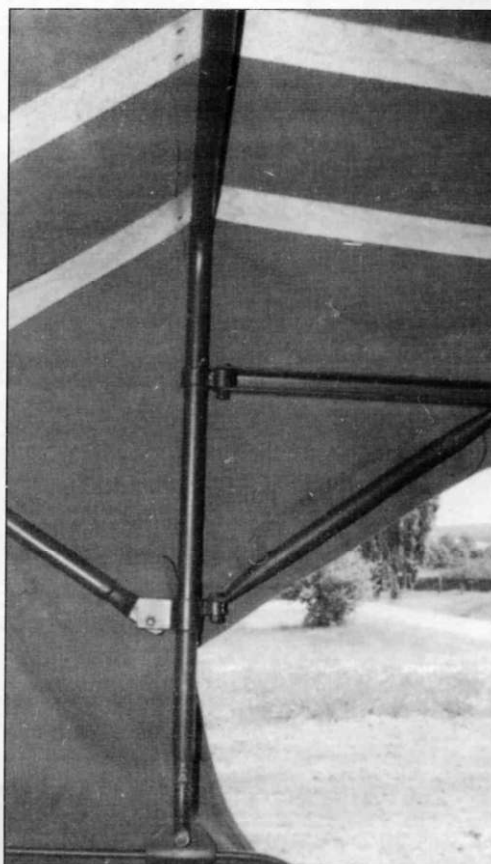
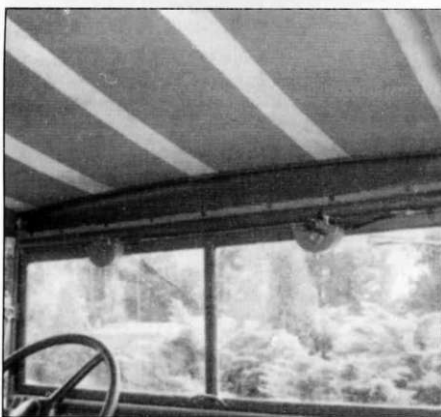
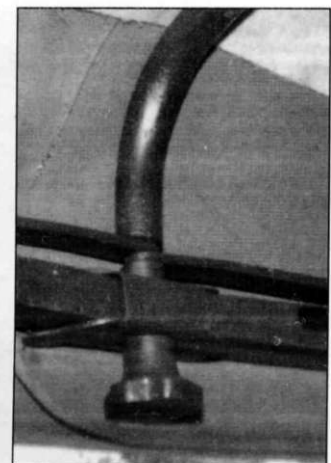
Детали внутреннего интерьера Dodge WC57. Стеклоочистители с пневмоприводом - послевоенное дополнение, полученное машиной во время службы во французской армии. Обратите внимание на цельное двойное переднее сиденье.



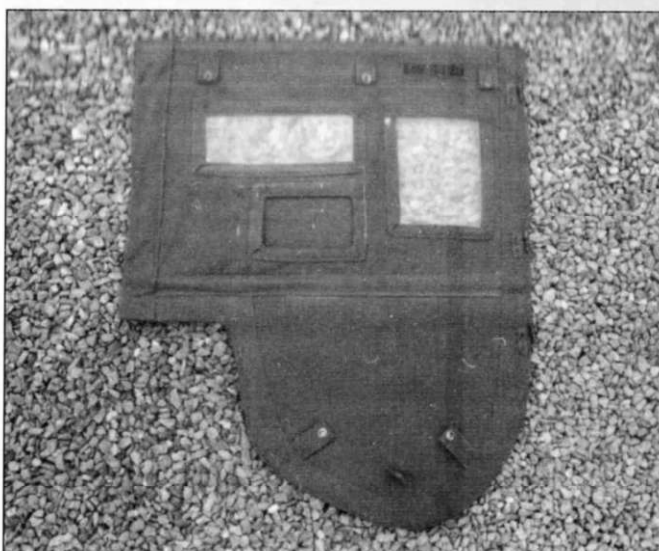


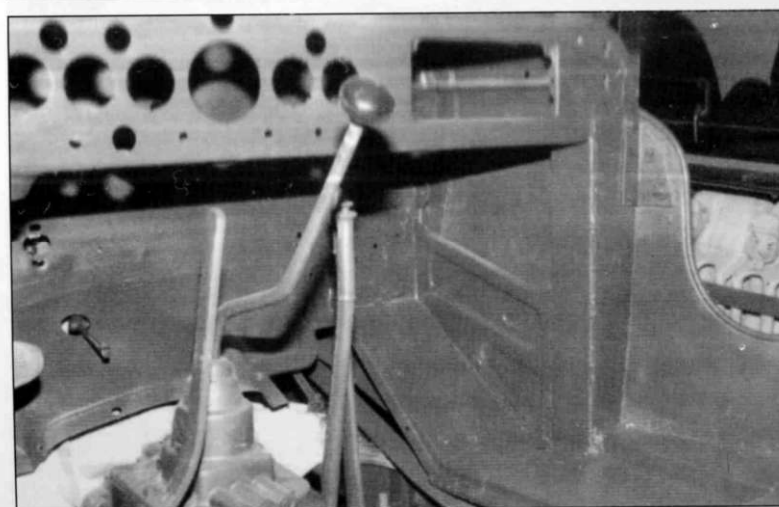
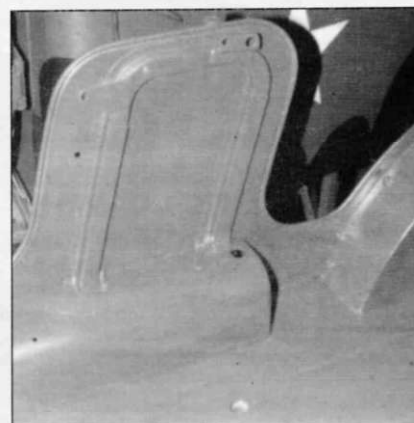
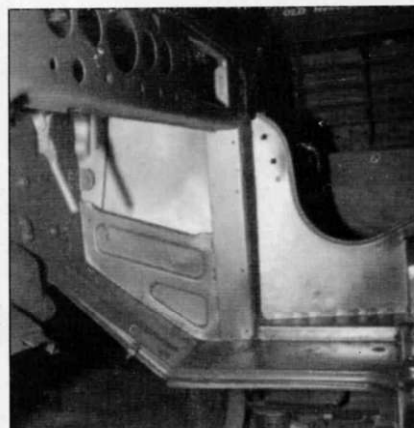
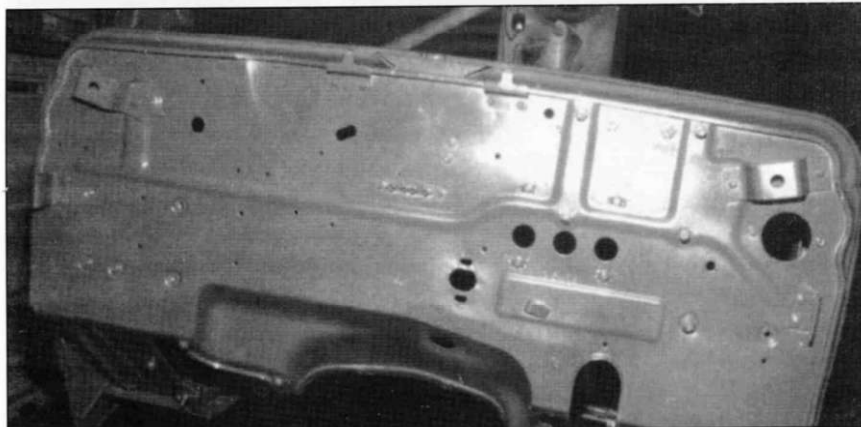
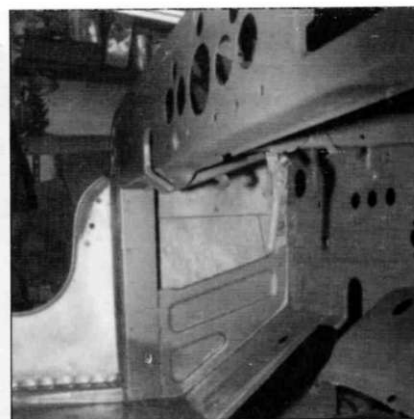
На этой странице представлены в деталях сиденья Dodge WC57. Четыре верхних снимка показывают переднее сиденье, нижний левый снимок - заднее.

Спинка передних сидений командирской машины имела свою специфику: слева располагался ящик-контейнер для карт, а правее - прямоугольная доска-стол для штабной работы (на снимке столешница под направляющую не вложена).

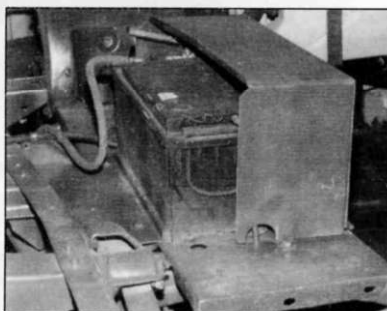
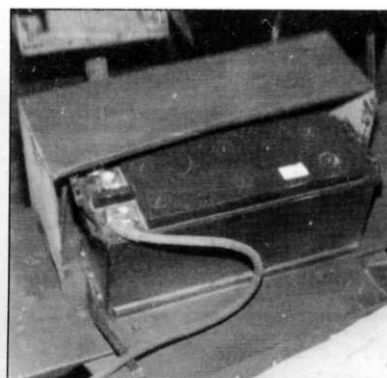


На этой странице показаны элементы натянутого тента и брезентовые двери машины из чешского собрания в военном музее в Лешанах. Брезентовая дверь оригинальная, французского кроя, выполненная вскоре после войны. Обе двери сфотографированы с внутренней стороны. Внешняя сторона аналогична, но без клапанов и застежек.



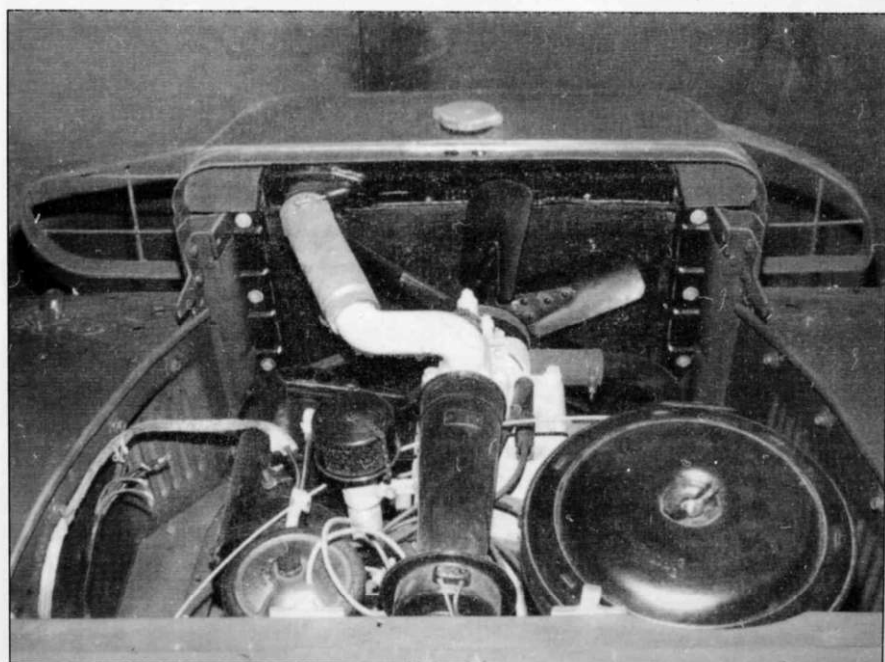
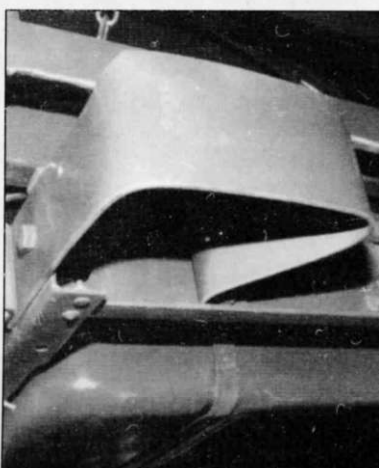
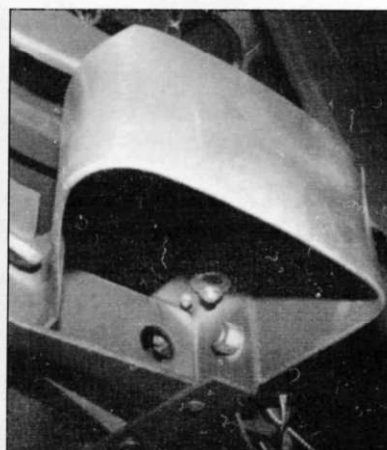


Эти снимки показывают детали кузова Dodge WC56 в процессе реставрации в мастерской Плачецкого весной 2003 г. Очевидно, что детали кузова в исходной конфигурации (со снятыми сиденьями, приборами и запасным колесом) можно увидеть только в самых подробных инструкциях по эксплуатации.



Эта страница показывает детали двигателя WCS6 Model 42/43 во время реконструкции. Его радиатор соответствует версии «Sahara». Длинная труба звукового сигнала не является оригинальной.

Два снимка снизу справа - бампера-подножки ниже заднего борта.



Кузов санитарной машины был почти тот же, что и на 3/4-top WC27, получивший популярность благодаря телесериалу «М*А*S*Н». Стальной кузов-фургон был разработан и выпускался фирмой «Wayne Works» из Ричмонда, шт. Индиана. Эта же компания снабжала все выпускавшиеся санитарные машины внутренним оборудованием. Шасси с кабинами, дверями и ветровым стеклом поставлялись с завода в Моунд Роад.

К стальному кузову присоединялись кабина со стандартными дверными проемами и дверями. Машина имела характерный шов выше ветрового стекла на крыше кузова. В тыльной части фургона санитарной машины имелись двустворчатые двери, обеспечивавшие легкий доступ внутрь машины и установку носилок.

Интерьер кузова был отделан прессованным картоном (Masorite). Две откидные скамьи размещались вдоль бортовых стенок фургона, там же и выше находились петли и стальные скобы для двух носилок. Еще двое носилок можно было установить «на первом этаже», если откидные скамьи были сложены к бортам. Было также предусмотрено место для укладки основного медицинского оборудования.

Стандартное оборудование транспортного средства включало также поисковый прожектор рядом с левым ветровым стеклом кабины, поворот прожектора осуществ-



For Medical Rescue On The Battle Fronts

STRICT is the responsibility for building these vehicles of mercy.

Theirs is always the urgent mission of rescue. Singly, or in trains, they move toward the fronts and back to their bases with **DEPENDABILITY** the only word to define them.

Engineered with precision, they have been made in great quantity by Chrysler Corporation in cooperation with the army. They are built to serve faithfully the heroic men and women of the Medical Corps who direct them.

They are an outgrowth of the famous Dodge job-rated trucks of peacetime. They, too, have been "rated" for their job—driven by powerful Dodge engines, powered through all their wheels front and rear, insulated, dust proofed, with their own forced ventilation.

These U. S. Army ambulances are but one of the many war production assignments in which Chrysler Corporation applies its experience and capacity in precision engineering and quantity manufacturing.





На снимках в данной главе представлена санитарная машина WC54 из чешской коллекции Петра Плачецкого из Либереца. Обозначения на бамперах восстановлены по остаткам надписей и стандартам Второй мировой войны. Автомобиль в целом еще не подвергся никакой послевоенной реконструкции, если не считать установки принадлежностей для современной эксплуатации машины.

лялся из кабины при помощи специальной рукоятки пистолетного типа. Некоторые транспортные средства были оснащены большой сиреной на левом переднем крыле, но она не была стандартным оборудованием. Стандартный кронштейн канистры размещался на правом переднем крыле, и стандартное крепление шанцевого инструмента обычно находилось на фургоне позади правой подножки кабины. Суммарный выпуск санитарных фургонов WC54 составил 22857 единиц, что приблизительно составляет 9% от общего числа выпущенных Dodge WC 3/4-ton в течение войны. Единственным крупным недостатком машины считалась невозможность частично демонтировать его фургон для компактной перевозки в контейнерах в частично разобранном виде. Это затрудняло переброску санитарных «доджей» морским путем, поставки по ленд-лизу.

В 1943 году Артиллерийский департамент и Отдел комплектации медицинских лабораторий начала в больших количествах заказывать новую санитарную машину, также на 121-дюймовом шасси Dodge WC. Эта санитарная машина называлась WC64 KD ("Knock Down" – нокдаун, сокрушительный удар). Фургон этой санитарной машины был коробкой, которая могла быть демонтирована





*Технические характеристики
армейского 3/4-тонного санитарного
фургона Dodge T214 WC54*

Производитель: Chrysler Corporation
(Dodge Division), Detroit, Michigan; ку-
зов - Wayne Works, Richmond, USA

Полная масса: 2738 кг.

Габариты (длина-ширина-высота):
4823 × 2102 × 2080 мм.

База: 3073 мм.

Колея передняя и задняя: 1645 мм.

Дорожный просвет: 270 мм.

Шасси: лестничного типа.

Кузов: металлический фургон с откидны-
ми скамейками и креплениями для носи-
лок.

Двигатель: карбюраторный Dodge T223,
шестицилиндровый, жидкостного
охлаждения. Рабочий объем 3773 см³.
Мощность 76 л.с. при 3200 об/мин.
Крутящий момент 24,3 кгм при 1000
об/мин. Диаметр цилиндра 79,4 мм,
ход поршня 111,1 мм. Степень сжа-
тия 6,7:1.

Электрическая система: фирма «Auto-
Lite». Напряжение 6 В (одна батарея,
Willard SW-2-116, 116 Ач). Генератор: 40
А, параллельного возбуждения. Стар-
тер: MAW-4029.

Колесная формула: 4×4.

Подвеска: полуэллиптические листовые
рессоры. Амортизаторы: Delco.

Передняя ось: тип банджо, передача ги-
поидная, шарниры угловых ускорений
Bendix-Weiss CV.

Задняя ось: тип банджо, передача гипоид-
ная. Передаточное число: 5,83:1.

Рулевое управление: тип - червяк и сектор.
Модель - Gettner 170. Передаточное
число: 23,2:1.

Коробка скоростей: механическая New
Process 38580, 4 ступени: 1- 6.40:1, 2 -
3.09:1, 3 - 1.69:1, 4 - 1.00:1, задний ход
7.82:1.

Сцепление: однодисковое сухое, Borg & Beck
11303, диаметр: 254 мм.

Тормоза: ножной - гидравлический на все
колеса, размер 359×44,5 мм, ручной -
ленточный на тормозной барабан на
выходе вторичного вала коробки пере-
дач.

Колеса и шины: колесные диски Budd, с 5
отверстиями, раздельные обода, размер
16×6.50 CS. Шины: 9.00-16, 8-кордовые.
Давление: 2,81 атм.

Максимальная скорость: 85 км/ч (при обо-
ротах двигателя 3200 об/мин).

Расход топлива: 29,5 л/100 км.

Достигаемость: 386 км.

Преодолеваемый подъем: приблизительно
55%, с нагруженным прицепом - 48%.

Глубина брода: до 0,86 м.

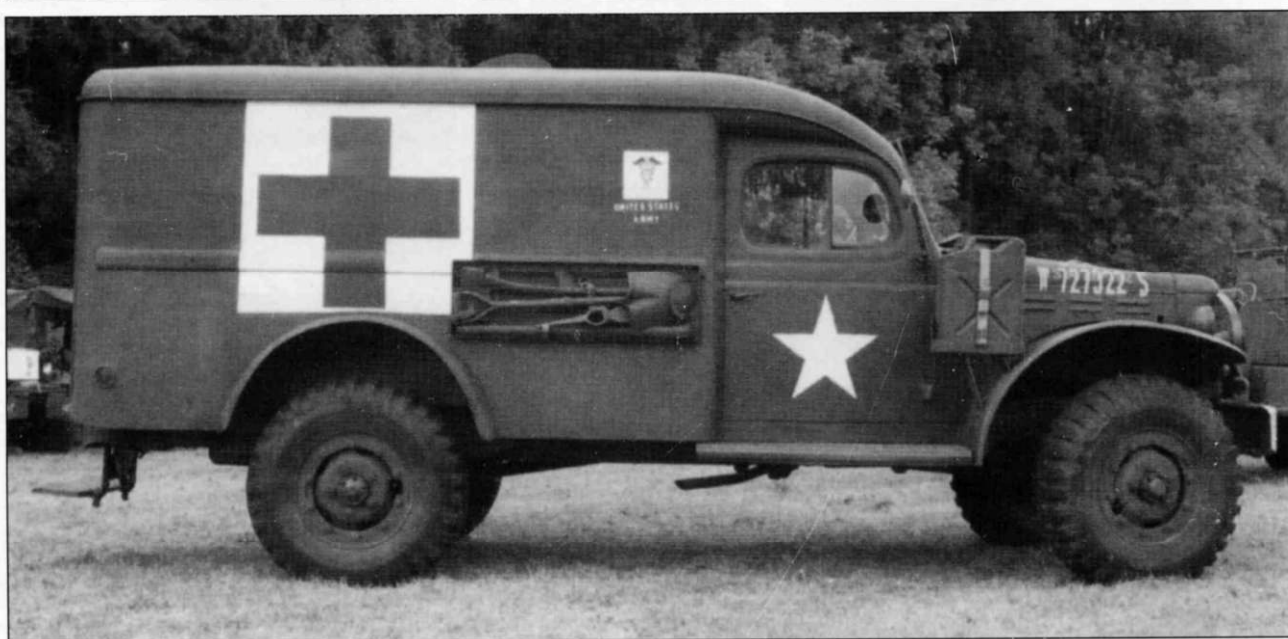
Диаметр разворота: 13,4 м.

Геометрическая проходимость: угол въез-
да 54°, угол съезда 24°.

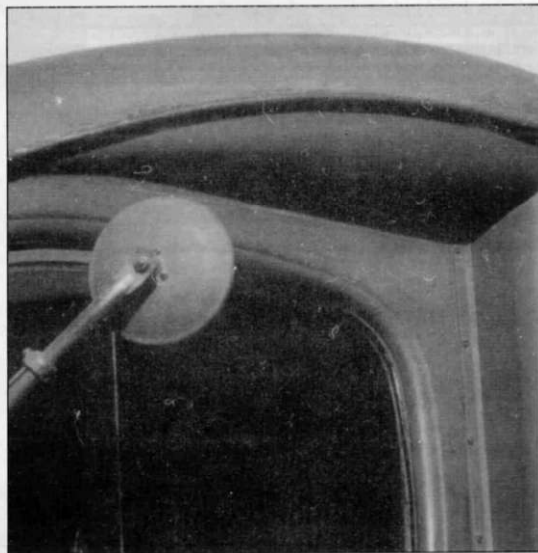
Площадь опоры: 1342 см².

Удельное давление на грунт: 2,04 кг/см².

Топливный бак: 114 л.



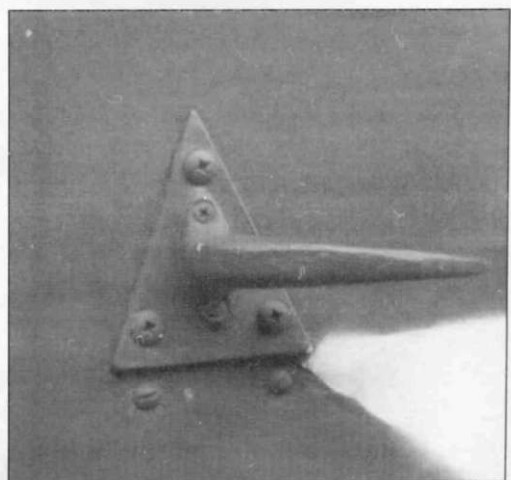
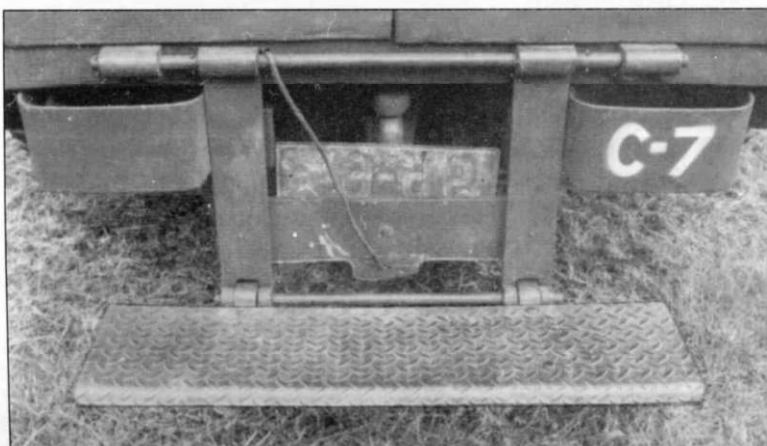
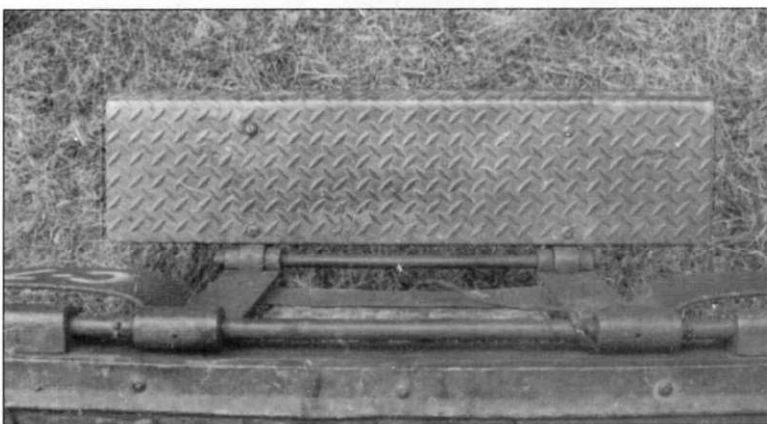
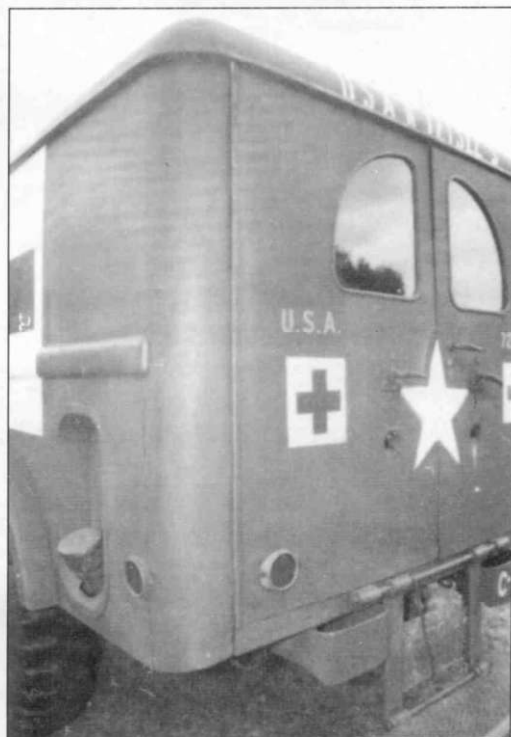
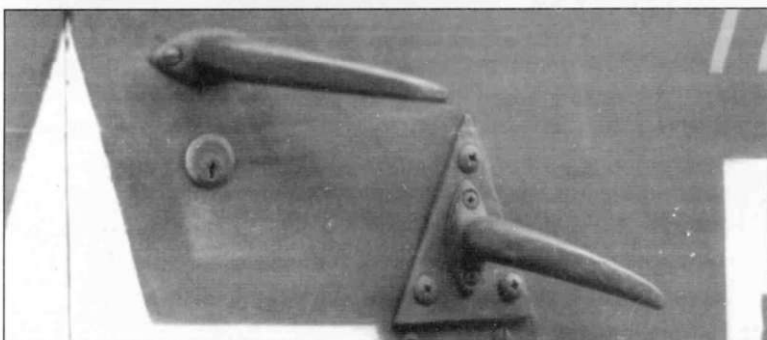
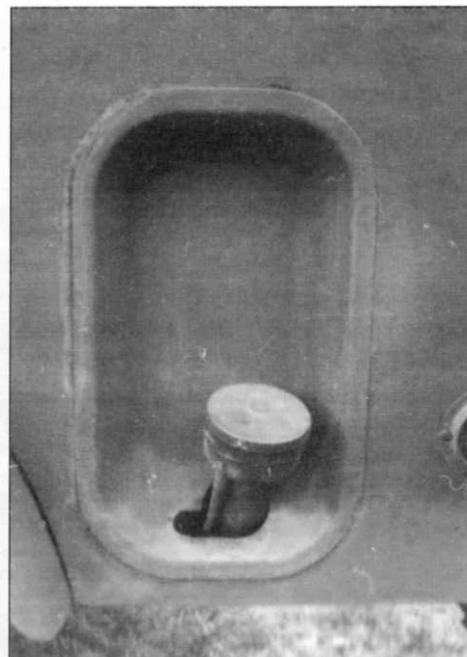
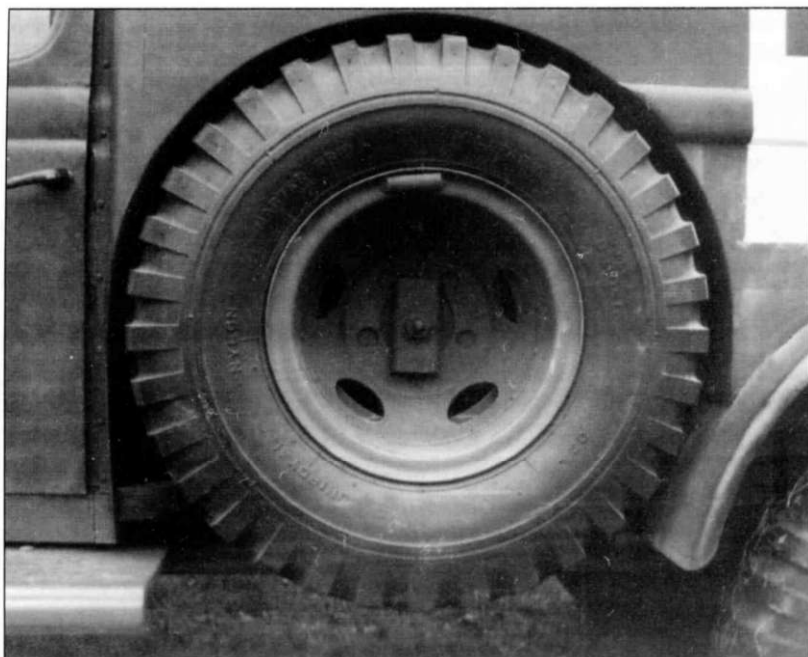
на для перевозки на отдельные плоские боковины и крышу, что существенно уменьшало требуемый объем под погрузку при морских перевозках. Поставки WC64 начались вскоре после завершения производства WC54 в апреле 1944 года. И хотя выпуск WC54 прекратили за один год до окончания войны, эти санитарные машины еще долго оставались на службе в армии США, до середины 1950-х. В ходе корейской войны некоторые американские WC54, использовавшиеся как походные госпитали, были преобразованы. В передней части машины была убрана крыша и двери над водительской кабиной. Эти автомобили имели открытую кабину, анало-



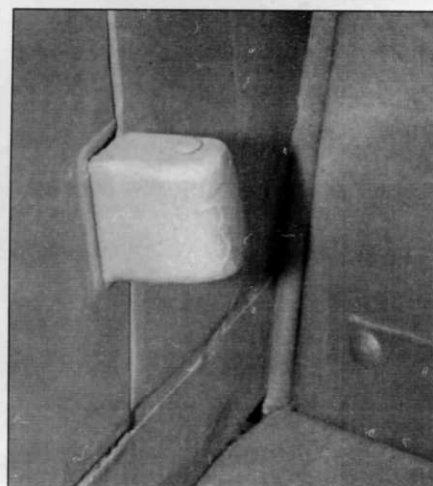
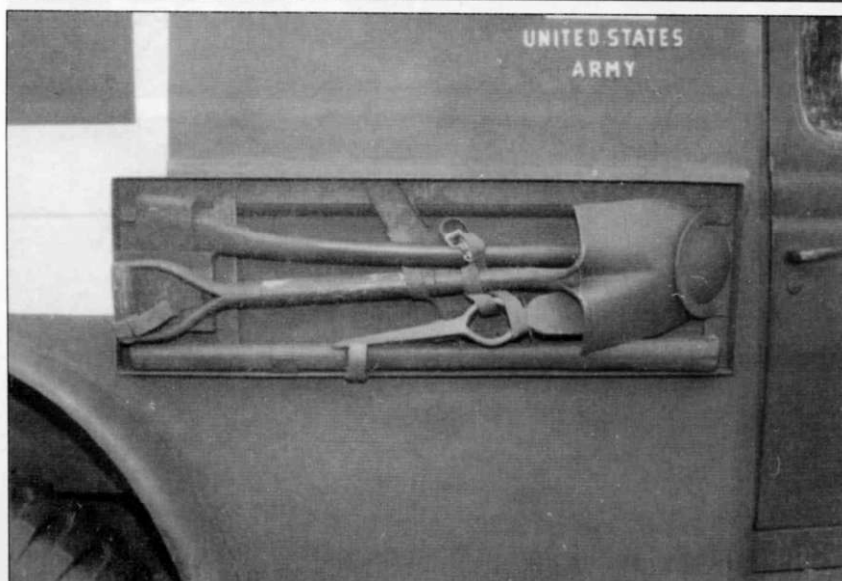
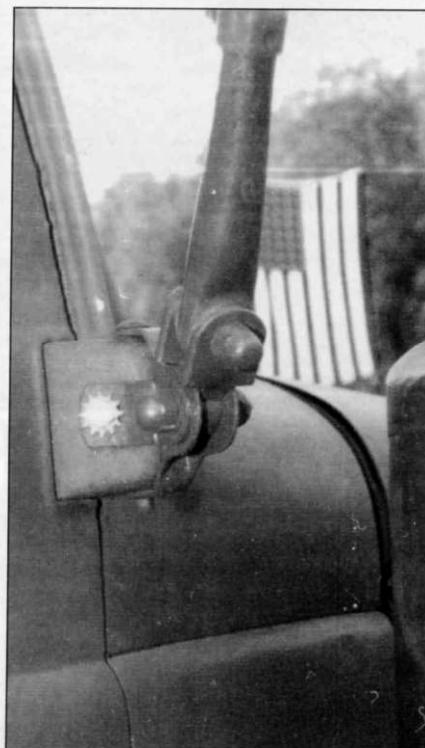
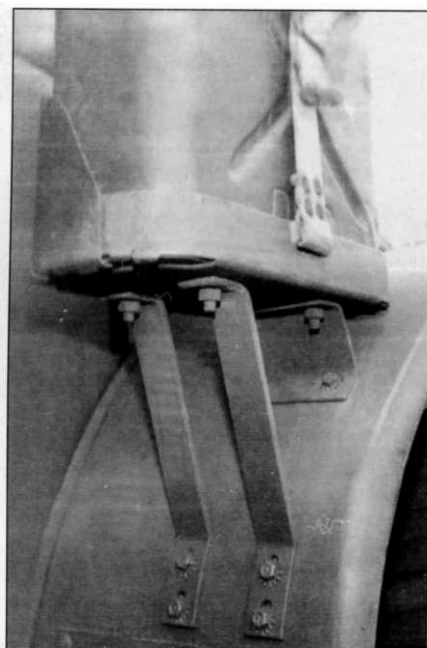
Детали кабины санитарного фургона. Обратите внимание, как решена проблема сопряжения водительской кабины с фургоном, имеющим большие габариты.

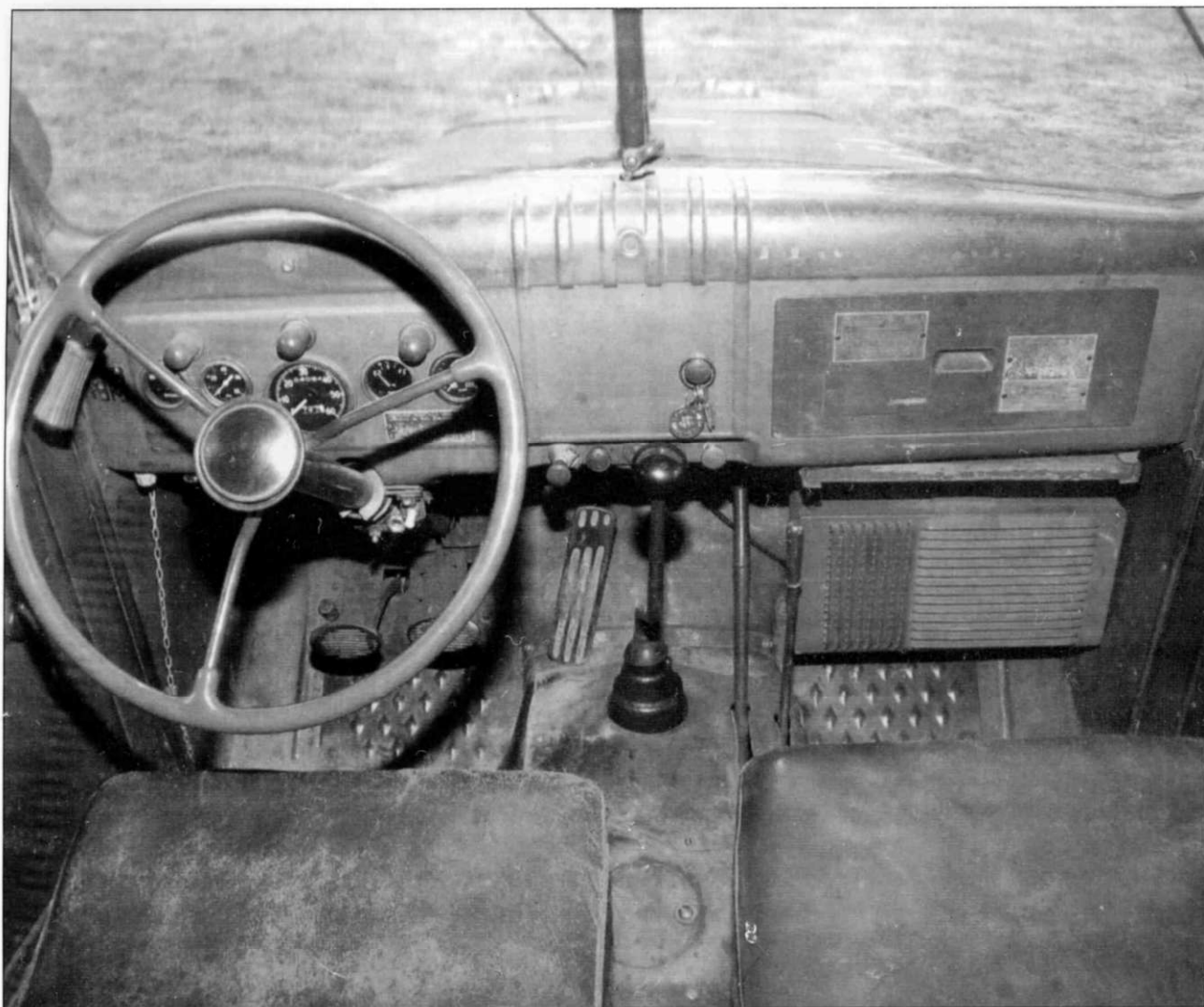
На левой стойке кабины располагался прожектор-искатель, который водитель мог поворачивать из кабины специальным рычагом.





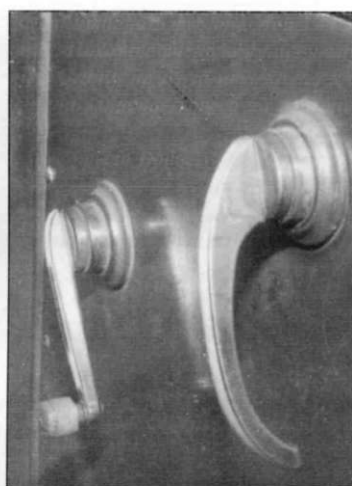
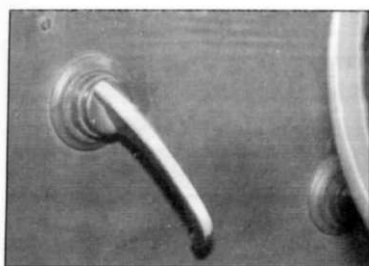
На странице слева - левый и задний борта санитарного фургона Model 44/45. Ниша для запасного колеса выглядит очень эффектно. Похожее расположение у запаски было у немецкого санитарного фургона *Ranotep Granit*, но из-за нетехнологичности изготовления к концу войны немцы переместили запасное колесо на передний бампер, а стенку фургона стали делать плоской.
На этой странице - двери кабины и переднее крыло *Dodge WC54*.





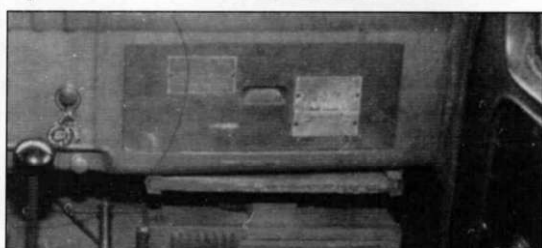
Детали внутреннего интерьера машины окрашивались в зеленый глянцевый цвет. Напольные резиновые коврики – современное дополнение. А вот кожаная обивка сидений является оригинальной. Вид рулевого колеса и расположение табличек с инструкциями позволяют идентифицировать машину, представленную на фотографиях как Model 44/45. Зеркало заднего обзора также оригинальное, выполненное на затемненном стекле.





Слева сверху: дверные ручки – запирающая ручка и ручка стеклоподъемника. Взятые от коммерческих машин, ручки имели вставки из слоновой кости или пластмассы.

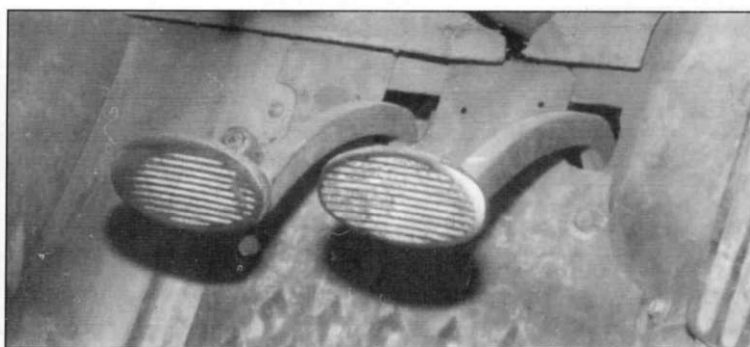
На снимке сверху справа видна деталь вакуумного привода стеклоочистителя. В санитарных фургонах ручное управление дворниками отсутствовало. Более того, привод левого дворника был не взаимозаменяемый с приводом правого. Снизу слева: ручка управления прожектором-искателем из кабины машины.



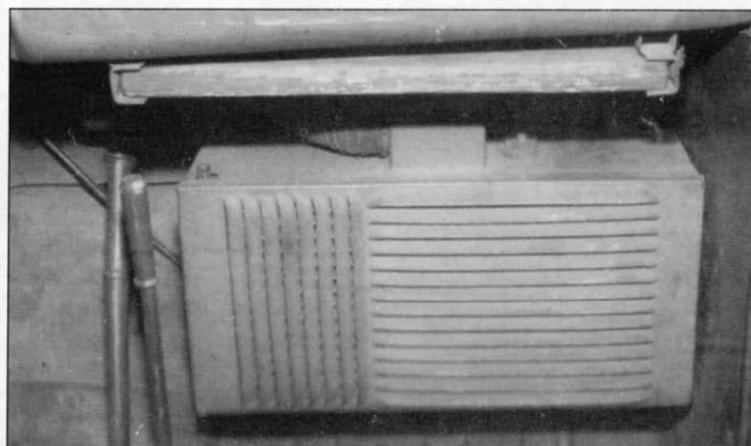
В специальной щели под приборной панелью имела выдвижная доска столика, так же, как и на других версиях машины.

На снимке снизу – дверные петли и ограничитель угла открытия дверей. Наличие этого ограничителя (посередине между петлями) предохраняло кабину от вмятин, получающихся от слишком сильно распахнутой двери. С внутренней стороны дверь покрыта прессованным картоном, закрепленным по контуру болтами-саморезами.





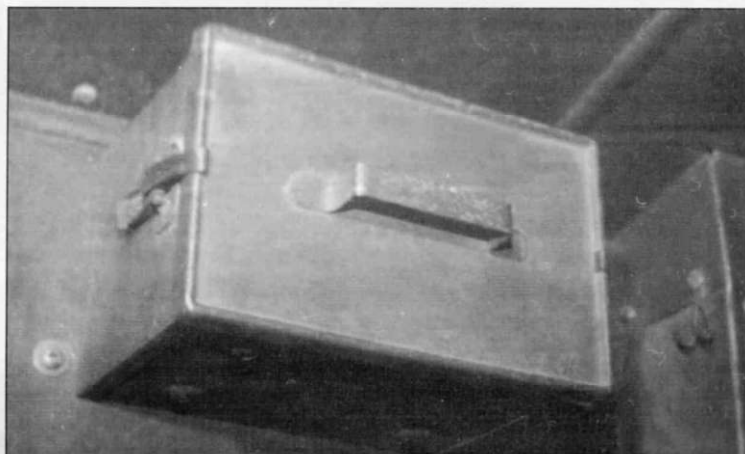
Сверху – педали сцепления и тормоза, цельнометаллические, никаких резиновых накладок. На двух снимках снизу – отопитель салона, расположенный ниже приборной панели

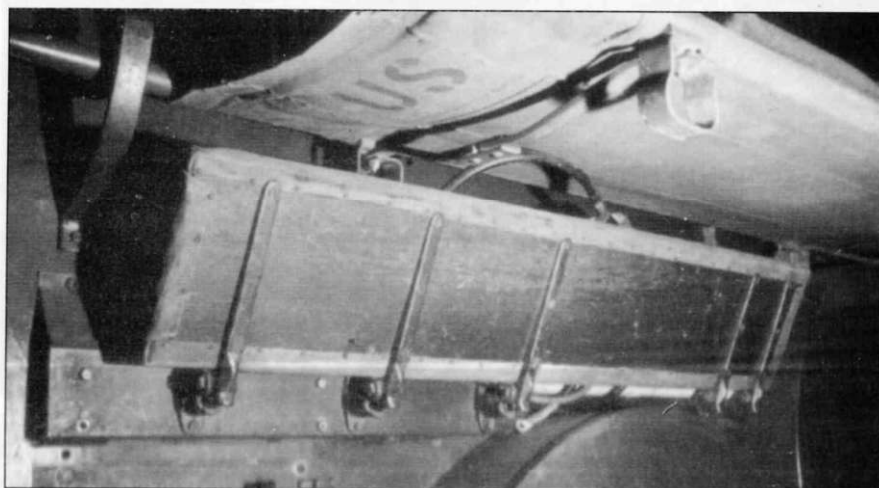
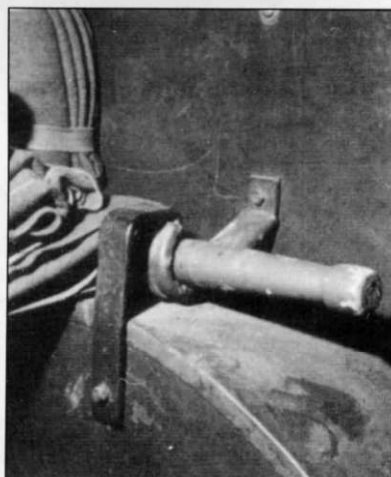
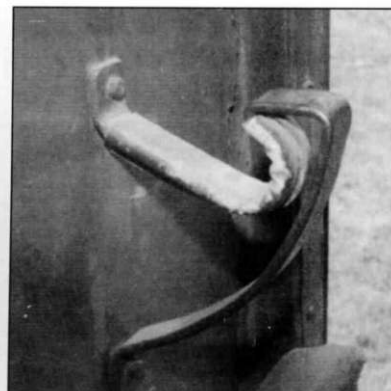


Слева сверху – скоба-кронштейн для поднятия и фиксации ветрового стекла.

Огнетушитель располагался на стенке фургона позади переднего пассажирского места. На том же снимке снизу – кронштейн для установки носилок.

На фото справа снизу – ящик для хранения аптечки первой медицинской помощи. Он находился под крышей фургона рядом с водительским местом. И тот и другой элементы были вынесены в переднюю часть Dodge WC54, чтобы ими без труда мог воспользоваться водитель, даже если он следует в машине один.

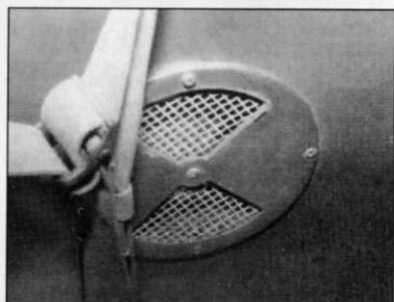
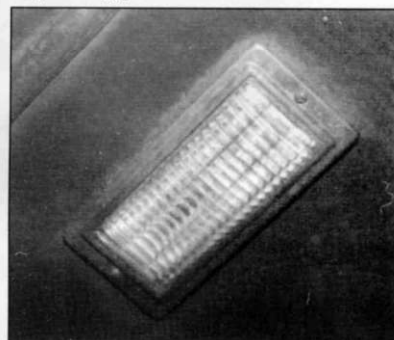
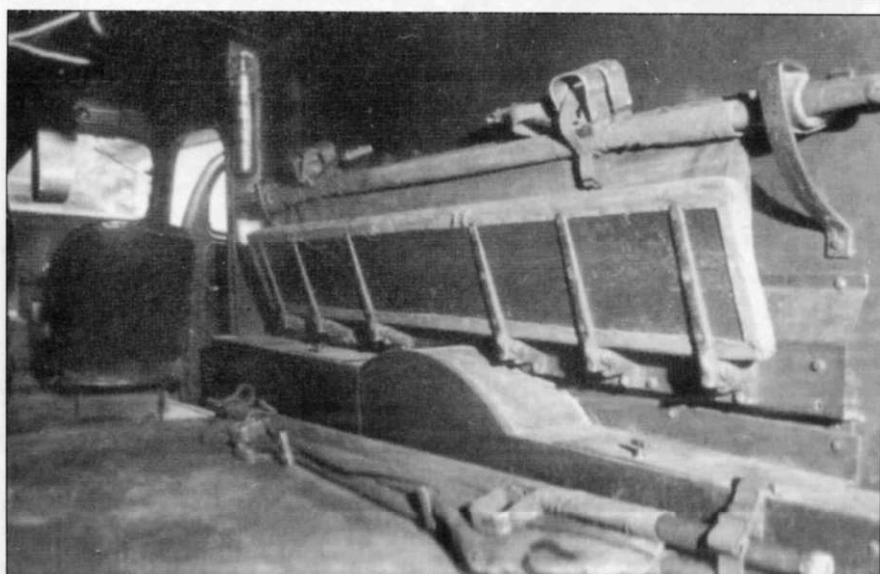




Интерьер полностью оборудованного санитарного фургона со свернутыми носилками на стеллажах и скамьями санитаров в сложенном положении, как это выглядит через открытую тыльную дверь.

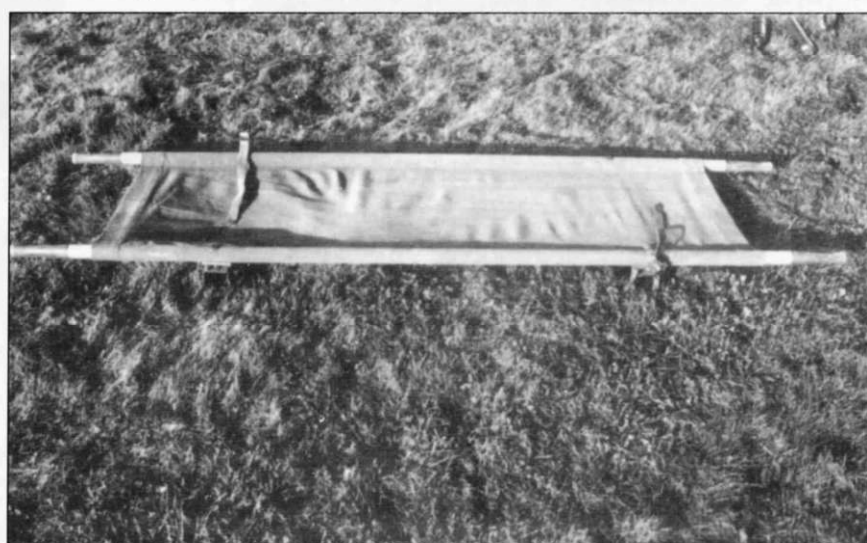
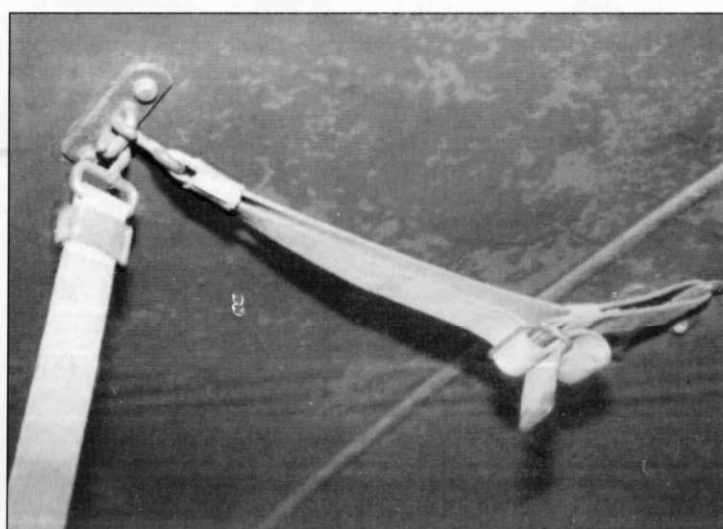
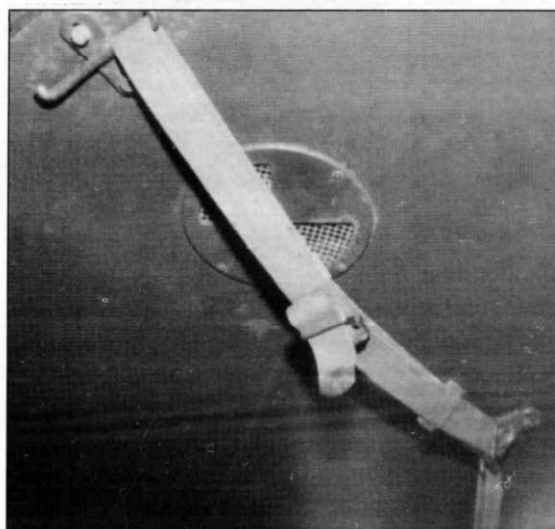
Сверху справа: обтянутые кожей кронштейны носилок – пустой и с установленной ручкой сложенного на него свернутых носилок.

Снизу справа: лампа освещения и вентиляционная отдушина на потолке санитарного фургона.

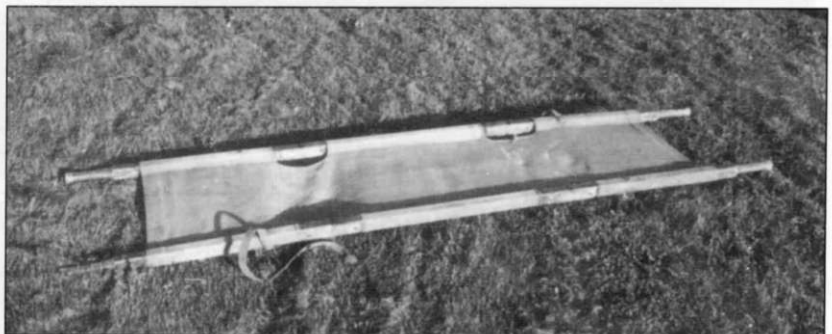
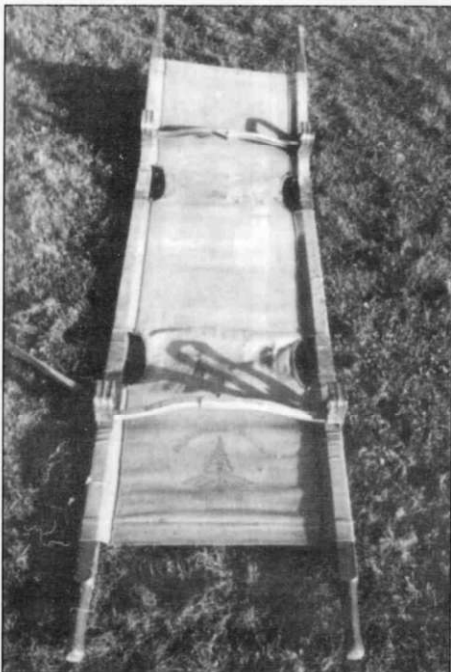
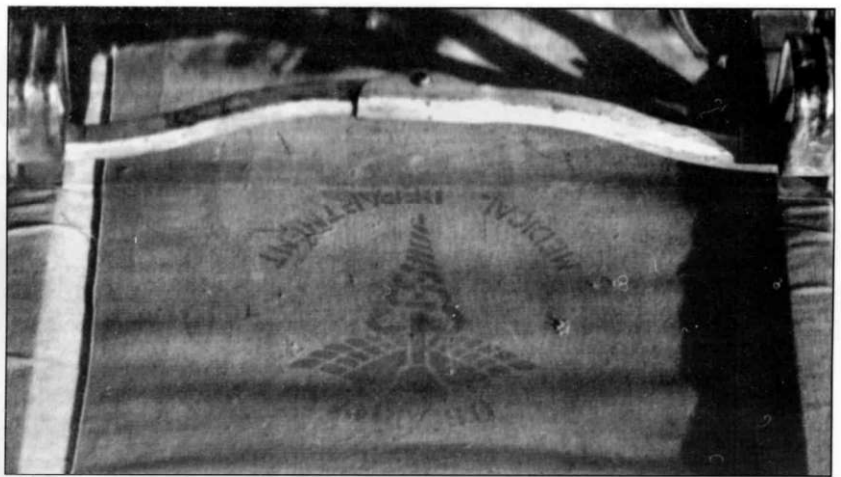
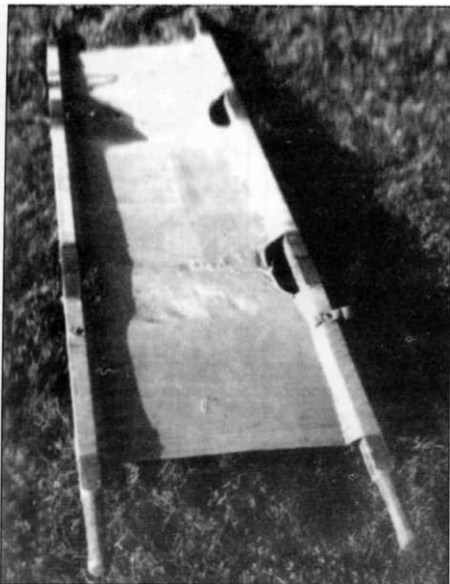




Потолочные петли, крючки и ремни для крепления носилок в фургоне Dodge WC54.

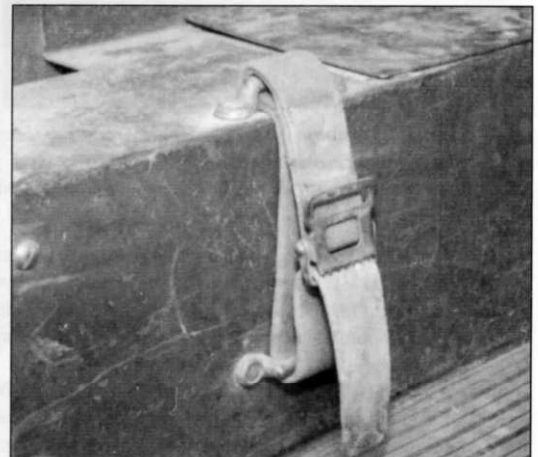
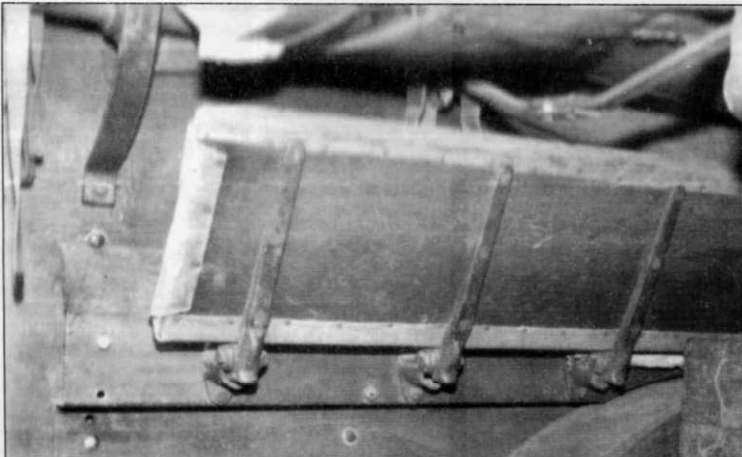


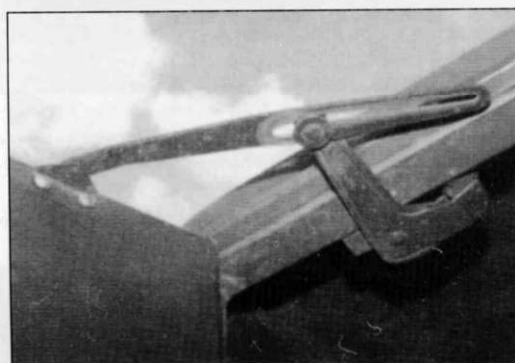
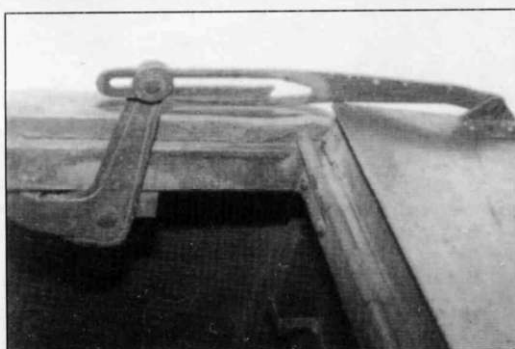
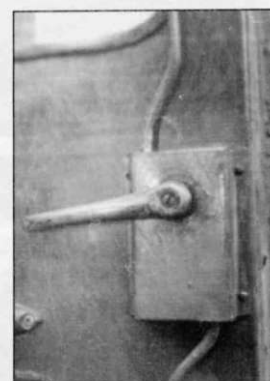
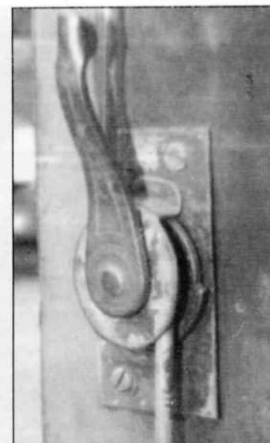
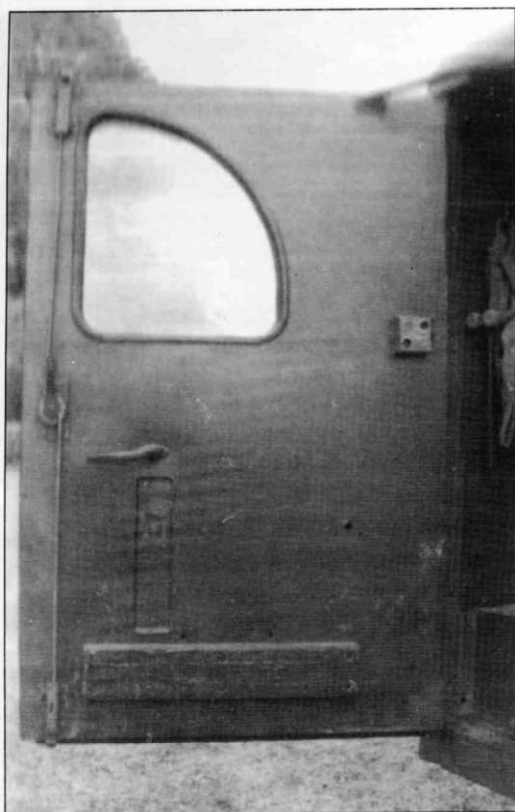
На этом развороте показаны два типа носилок, использовавшихся армией США в годы Второй мировой войны. Два снимка на этой странице представляют носилки с двумя алюминиевыми трубками по бокам и деревянными ручками на концах. Когда носилки были не нужны, их складывали, сдвигая трубки одна к другой.



На снимках этой страницы представлен другой тип стандартных носилок – с деревянными ручками и металлическими раскладными шарнирами. Как правило, на WC54 имелось два комплекта носилок с ручками из алюминиевых трубок, но алюминий на войне металл дефицитный. Потому, хоть тип носилок со складными деревянными ручками и не был стандартизированной частью оборудования Dodge WC54, но и такие носилки там встречались.

На кадрах снизу вид из фургона на крыло заднего колеса с ящиком для инструментов. Когда скамейка была откинута вниз, показанный ремень продевался сквозь ручку и фиксировал ее, чтоб скамейка не «прыгала» на ухабах.





Двустворчатая задняя дверь фургона в деталях. По центру слева: верхние ограничители дверей. Справа: выдвигающиеся детали запирающего стержня. Поворотом ручки запирающий стержень выдвигал щеколды сверху и снизу. По центру: дополнительная внутренняя ручка, фиксирующая щеколды в опущенном состоянии

гичную транспортерам оружия или командирским машинам Dodge. Некоторые санитарные машины с удаленными задними скамейками и креплениями для носилок использовались как обычные фургоны.

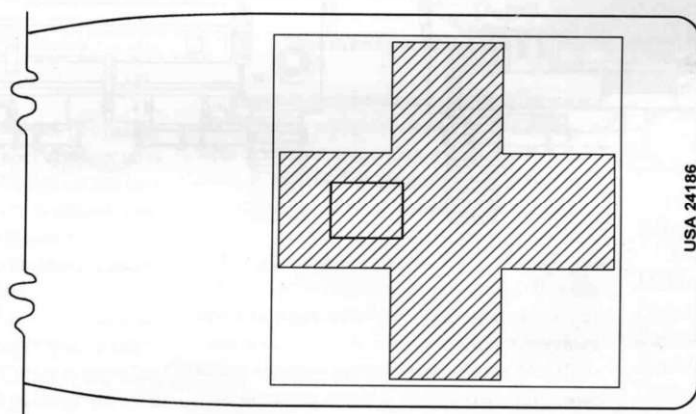
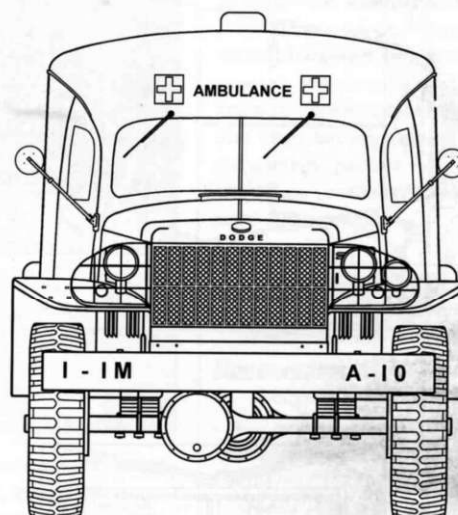
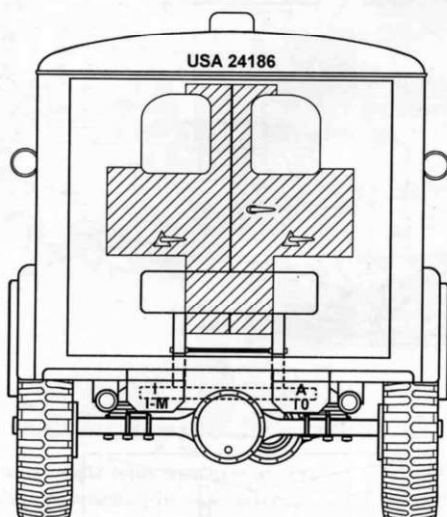
Санитарная машина обычно окрашивалась в стандартный для американских машин оливковый цвет с обычным нанесением регистрационного номера, национальных символов, мостовым классифи-

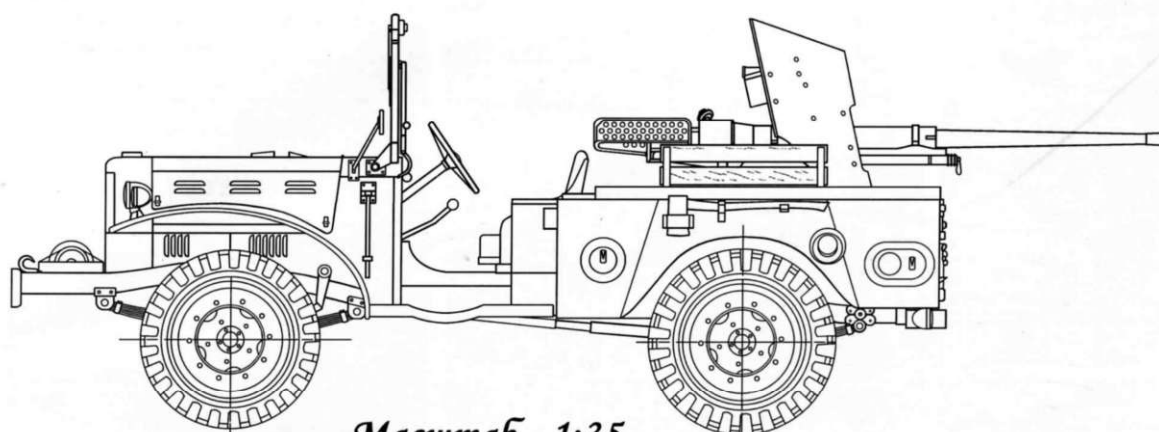
кационным индексом, порядковым номером в подразделении и т.д. Кроме того, выше лобового стекла наносилось слово «AMBULANCE» с маленькими красными крестами на белых квадратах по краям.

Помимо этого санитарные фургоны также несли большой красный крест на бортах кузова 36×36 дюймов (он начинался от дождевого желобка по контуру крыши и заканчивался, упираясь в верхний край

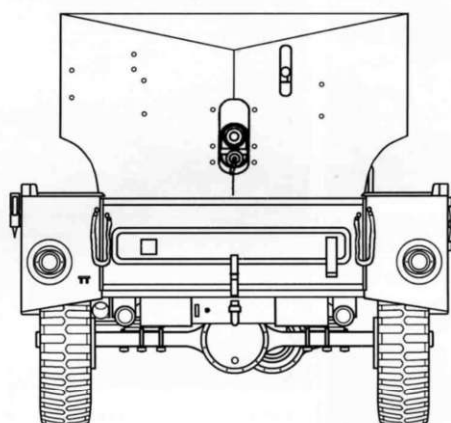
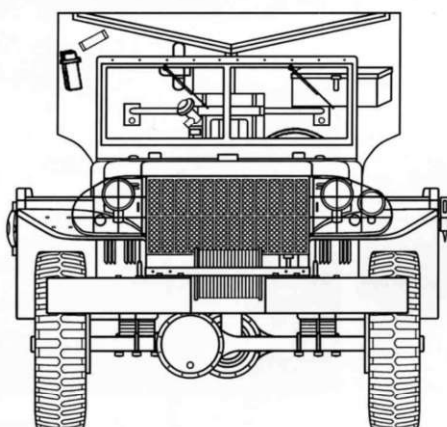
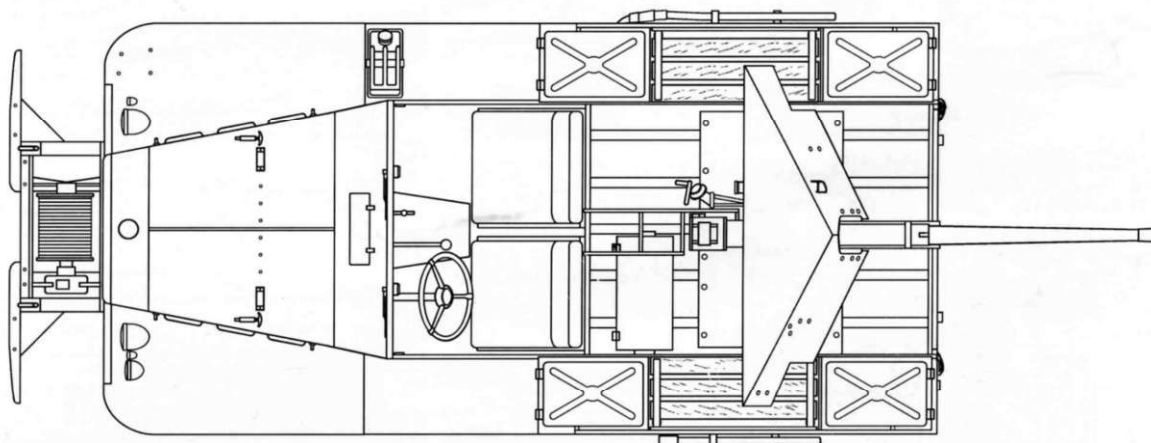
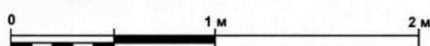


Macumab 1:35





Машина 1:35





заднего крыла). Еще один красный крест был нарисован на крыше фургона – его размер 60×60 дюймов. Задние двери санитарного фургона были двустворчатыми, на них также наносился красный крест размерами 45×45 дюймов – одна половинка на одной створке, другая – на другой. В верхней части дверей были небольшие стеклянные окошки. На них крест не рисовали, оставляя в верхней части вертикальной балки креста два элегантных выреза.

В отличие от большинства реставрационных «штампов» по восстановлению Dodge 3/4-ton и 1-1/2-ton Dodge не все под капотом следовало красить в оливковый цвет. Двигатель, головка блоков цилиндров, кронштейн звукового сигнала, топливopровод бензонасоса, крепление генератора, водяной насос и шкив привода вентилятора, термостат, коллекторы, масляный фильтр, карбюратор Carter и коробка передач (за исключением вывода рычага переключения) были или природного алюминиевого цвета, или окрашены в очень светло-серый цвет (именуемый иногда «smoke white»).

Крепление масляного фильтра, радиатор, стартер, генератор, рожок звукового сигнала, воздухоочиститель и карбюратор Zenith были окрашены в черный цвет. Все пластины дистрибутора и 6-вольтовые электрические провода имели красную окраску, все 12-вольтовые провода – зеленую.

Противотанковая САУ

Первые американские противотанковые части были сформированы в 1941 году в ходе военных маневров в Северной Каролине. К массовому же формированию батальонов истребителей танков приступили за считанные дни до начала войны. 1 декабря 1941 года в Форд-Мид (штат Мэриленд) организовали Tank Destroyer Center. Вся его деятельность всемерно поощрялась и направлялась начальником штаба сухопутных войск генерал-лейтенантом Лесли МакНайром, который считал, что противотанковые пушки предпочтительнее для борьбы с танками врага, чем сами танки.

Однако в то время в США не существовало эффективной противотанковой маши-

Еще два снимка Dodge WC54 из собраний американских коллекционеров. Интересная деталь: на верхнем кадре на заднем плане находится аналогичный фургон, но без красного креста, а с надписью «Military Police».

ны. По существу, первая попытка придания противотанковой артиллерии мобильности была предпринята в 1940 году, когда в Европе немецкие танки двигались по дорогам Франции. Штатную 37-мм противотанковую пушку установили на тумбовом лафете в кормовой части кузова новейшего тогда легкового армейского автомобиля Willys MB. Признав оригинальность идеи, военные отвергли ее, так как после установки пушки в кузове «виллиса» уже нельзя было толком разместить ни расчет, ни боекомплект. К тому же вся система оказалась слишком неустойчивой при стрельбе.

Однако попытки установки 37-мм противотанковой пушки на колесное шасси не прекратились. Были построены два прототипа: небронированный T21 и бронированный T22. Последний несколько позже после доработок и испытаний приняли на вооружение как бронеавтомобиль M8. Что же касается первого, то в качестве базы под установку вооружения использовали армейский полноприводной «додж 3/4». При создании опытных образцов были задействованы машины ранних выпусков. В серию же запустили установку на шасси так называемого 50-го семейства.

*Технические характеристики
самоходной артиллерийской 37-мм
установки M6 (Dodge T214 WC55)*

*Производитель: Chrysler Corporation
(Dodge Division), Detroit, Michigan, USA*

Снаряженная масса: 2738 кг, полная масса: 3198 кг, с прицепом: 4038 кг.

*Габариты (длина-ширина-высота):
4521 (при развернутом назад орудии
по стволу - 5548)×2235×2102 мм (по
щиту орудия).*

База: 2489 мм.

Колея передняя и задняя: 1638 мм.

Дорожный просвет: 270 мм.

*Двигатель: карбюраторный Dodge T214,
шестицилиндровый, жидкостного
охлаждения. Рабочий объем 3773 см³.
Мощность 76 л.с. при 3200 об/мин.
Диаметр цилиндра 79,4 мм, ход поршня
111,1 мм. Степень сжатия 6,7:1.*

Колесная формула: 4×4.

Коробка скоростей: механическая, 4 ступени.

Максимальная скорость: 88,5 км/ч.

Расход топлива: 29,5 л/100 км.

Досыгаемость: 386 км.

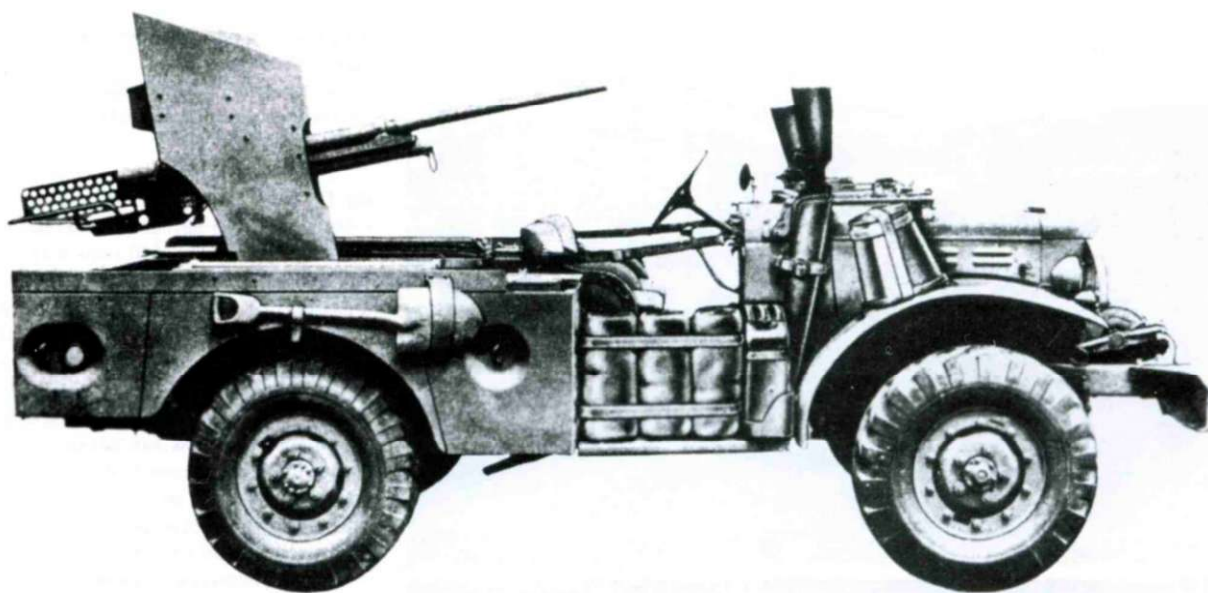
Преодолеваемый подъем: 60%.

Глубина брода: до 0,89 м.

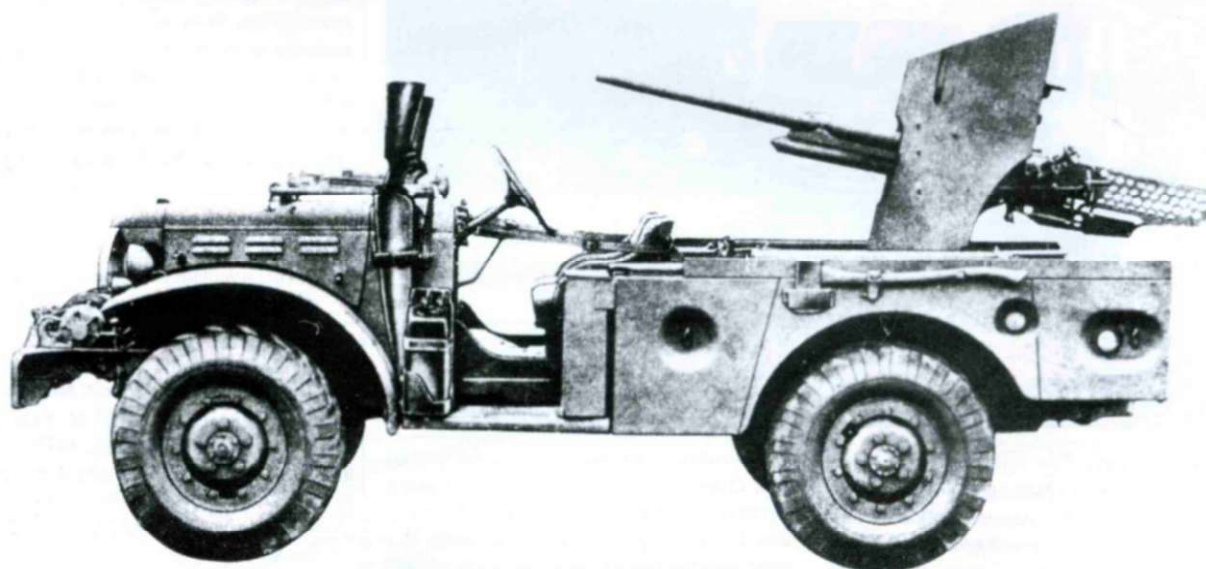
Диаметр разворота: 13,4 м.

Досыгаемость: по шоссе 480 км, по проселку - 290 км/ч.

Остальные данные как у базового варианта машины.



**FIGURE M—37MM GUN MOTOR CARRIAGE M-6
RIGHT SIDE VIEW**



**FIGURE N—37MM GUN MOTOR CARRIAGE M-6
LEFT SIDE VIEW**

Пушка калибра 37 мм монтировалась на тумбовой установке (два варианта - лафет M25 или M26) в кормовой части кузова автомобиля. Обычно орудие располагалось стволом назад, но конструкция обеспечивала ведение огня на 360°. При стрельбе вперед ветровое стекло откидывалось на капот. Углы вертикального наведения орудия составляли: склонения -10° , возвышения $+15^\circ$. Боекомплект пушки (80 снарядов) размещался в ящиках-кассетах по обеим сторонам колесных ниш (снаряды типа APC M51, AP M74 и HE M63, два первых с трассерами). Над нишами по бортам имелись сиденья для двух членов оружейного расчета, третий располагался на сиденье рядом с водителем. В бою экипаж частично защищал стандартный щит орудия толщиной 1/4 дюйма (примерно 6 мм).

Под монтаж вооружения использовались автомобили модификаций WC51 и WC52 (вариант с лебедкой). Масса автомобиля без груза — 2315 кг — оказалась достаточной, чтобы обеспечить ему устойчивость при стрельбе из 37-мм пушки в любом направлении. Этому способствовала конструкция подвески и стояночного тормоза «доджа». Он был ленточным и действовал на тормозной барабан, установленный на конце вторичного вала коробки передач. При этом блокировались все четыре колеса автомобиля. Никаких откидных сошников или опор при стрельбе не применялось.

Установка T21 была стандартизирована под обозначением M4 37 mm Gun Motor Carriage, то есть буквально «самоходно-артиллерийская установка с 37-мм пушкой».

Впрочем, вскоре обозначение изменили на M6 37 mm GMC, дабы не путать самоходку с тягачом для буксируемой 37-мм пушки, в роли которого тоже выступал «додж 3/4». Заказ оформлялся фирмой «Fargo», поэтому САУ чаще именовали в войсках Fargo, а не M6. С апреля по октябрь 1942 года заводские цеха покинули 5380 установок M6.

Разрабатывая эту боевую машину, американцы отлично понимали, что противотанковые возможности 37-мм орудия сильно ограничены, и что в случае появления у немцев новых танков эта пушка станет против них бессильна. Однако никакой другой более мощной артсистемы у американцев в то время не было.