**02-441 GMC CCKW-352 6х6 специальный армейский грузовик гп 2.5 тн с лебёдкой 5 тс и тентом, мест 2+12, снаряженный вес 4.54 тн, полный вес 7.04 тн, GMC-270 90 лс, 72 км/час, поставлено в СССР примерно 6000 экз., США 1941-45 г.**

 В годы Великой Отечественной Войны США по договору ленд-лиза поставили в СССР более 400 тысяч автомобилей, 22 тысячи самолетов, около 13 тысяч танков, 35 170 мотоциклов, много иных изделий. Самыми распространенными автомобилями в нашей армии были Studebaker, Willys, Dodge, Chevrolet и Ford. Часть их завозили в СССР в виде машинокомплектов и собирали на нескольких советских заводах. С 1942 года в Красную Армию поступали и грузовики GMC CCKW. Машина имела несколько прозвищ, но больше известна как «Джимми». Внешне она отличалась от «Студебекера» в основном скругленными крыльями, капотом двигателя и кабиной. К нам попало менее семи тысяч машин, так как грузовики GMC в основном поставлялись армии США, а по ленд-лизу поступали в основном в британскую армию. После окончания Второй мировой значительную часть «Джимми» и «Студебекеров» согласно договору с США мы вынуждены были вернуть на историческую родину, правда, в виде брикетов для последующей утилизации. В Советском же Союзе их остались единицы.

 Первые 2,5‑тонные грузовики концерна GMC появились в 1940 году. Подавляющее большинство машин, воевавших на фронтах Второй мировой, имело мудреное обозначение GMC CCKW: GMC это General Motors Corporation, первая литера С указывает, что это модернизированная модель 1941 года, вторая С - от Conventional – то есть “обычный”, “капотный”, К — полный привод, W — два задних моста, то есть трехосность машины. К этой аббревиатуре обычно прибавляли индекс 352 (машина с базой 3680 мм) или 353 (4240 мм). Большинство машин комплектовались механической лебедкой само-вытаскивания с приводом от раздаточной коробки и тяговым усилием 5 т. Лебедка, произведенная фирмами Gar Wood или Heil Co., устанавливалась между лонжеронами перед радиатором позади переднего бампера.

 Для начала 1940‑х годов у машин GMC был очень современный силовой агрегат GMC 270 - карбюраторная верхнеклапанная рядная «шестерка» объемом 4416 куб. см. и мощностью 94 л. с. Максимальная скорость по шоссе — 72 км/час (45 миль), потребление топлива — 31-35 литров на 100 километров по шоссе и от 65 до 75 литров на 100 километров по пересеченной местности. Вращающий момент передавался коробке передач посредством сухого однодискового сцепления Inland 754379, расположенного непосредственно за маховиком.

 Коробка передач со скользящим механизмом переключения была изготовлена фирмой Warner. Она имела 5 скоростей вперед и 1 назад (пятая передача повышающая) и находилась непосредственно за сцеплением позади блока картера. На левой стороне коробки передач находился вал отбора мощности для дополнительно оборудования — лебедки, гидравлического насоса и других устройств. В паре с коробкой работала двухступенчатая раздатка. В CCKW-353 и CCKW-352 использовались как ведущие мосты Timken-Detroit Axle Co., так и собственные, типа Banjo с продольным разъёмом картера. Подвеска – рессорная, но очень жесткая.

 На грузовики устанавливалось три типа бортовых платформ. Первая использовалась до августа 1942 года. Она была выполнена из стали и состояла из 10 или 14 вырезанных по шаблону штампованных деталей. С августа 1942-го до февраля 1944 года кузова стали деревянными. Причина проста: экономия металла, которая на каждом кузове составляла до 450 кг. С февраля 1944 года кузова стали универсальными. Борта были металлическими, а вот пол остался деревянным. На всех типах кузовов устанавливались специальные откидные сиденья для личного состава.

 Большинство GMC были полноприводными, с подключаемым передним мостом, но у части машин, в том числе и в нашей армии, колесная формула — 6×4. Автомобиль выпускался автобусным отделение GM фирмой Yellow Coach. За годы войны было выпущено 562750 грузовиков CCKW- 352/353, шести поколений и более двадцати модификации. Начиная топливозаправщиков и цистерн для воды кончая кранами и ремонтными мастерскими.

 GMC CCKW — один из лучших автомобилей Второй мировой. И уж точно один из лучших в Красной Армии. Кабина, с подачей теплого воздуха к ветровому стеклу, узковата, но водителю удобно: руль не упирается в живот, ноги легко находят тугие, но понятные педали. С 1943 года на GMC, ради экономии дефицитного металла, ставили кабину с брезентовым верхом. Речь идет о так называемой “тропической кабине” с откидным верхом и матерчатыми дверцами. Такая кабина по сравнению с металлической имела два серьезных преимущества — во первых, она уменьшала потребление дефицитного металла, во-вторых, уменьшала полную высоту и объем машины, что было важно при транспортировке морскими судами. “Южный вариант” тоже поставлялся в СССР.

 Мотор мощностью 90 сил тянет вполне прилично. Приноровиться к коробке без синхронизаторов несложно. Тормоза — гидравлические, причем с усилителем. Но чтобы остановиться достаточно быстро, нужно давить педаль что есть силы, упираясь в спинку сиденья. Ну а работа тяжелым рулем быстро приучает правильно выбирать траекторию. Хотя официально грузоподъемность машины составляла 2500 кг, в годы войны на нее нередко грузили до 4000 кг, и она это выдерживала.

 С лета 1942 года по весну 1943‑го грузовики GMC испытывали в СССР, в том числе пробегом 15 тысяч километров. Намерили 90 л.с., максималку 72 км/ч, средний расход топлива 37,5 л/100 км. Из недостатков указывали слабоватое сцепление и не очень удобные рычаги управления трансмиссией. Испытывали у нас GMC явно не для оценки пригодности к военной службе на фронтах, а с точки зрения перспектив советского автопрома. Черты американских грузовиков, в том числе и GMC, легко читаются в наших ЗиС‑151 и ЗиЛ‑157.

 В Красной Армии грузовики GMC служили с 1942 года. Правда, к нам попало менее семи тысяч машин — капля по сравнению со «студерами», которых, по некоторым данным, завезли не менее 100 тысяч.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Марка машины  | Bantam RC  | DodgeWF-32 | InternationalМ-5-6 | GMCCCKW-352 | DiamondT-980 |
| Колесная формула | 4x4 | 4x2 | 6x6 | 6x6 | 6x6 |
| Масса без нагрузки, кт | 950 | 2980 | 5260 | 4540 | 12 000 |
| Грузоподъемность, т | 0,25 | 2 | 2,5 | 2,5 | 8 |
| Максимальная скорость, км/ч | 86 | 85 | 73 | 72 | 34/26 c прицепом |
| Габаритные размеры, мм: |
| длина | 3240 | 6560 | 6125 | 5830 | 7100 |
| ширина | 1430 | 2230 | 2230 | 2235 | 2540 |
| высота | 1780 (с тентом) | 2270 | 2800 | 2740 | 2540 |
| Колея, мм: |
| передних колес | 1206 | 1460 | 1730 | 1595 | 1930 |
| задних колес | 1206 | 1630 | 1700 | 1745 | 1880 |
| База, мм | 2020 | 4050 | 3790 | 3685 | 4560 |
| Мощность двигателя, л.с. | 45 | 95 | 111 | 90 | 200 |
| Емкость топливного бака, л | 38 | 79 | 150 | 150 | 565 |
| Расход топлива на 100 км, л | 12 | 26,4 | 40,2 | 38,24 | — |
| Запас хода, км | 315 | 275 | 390 | 390 | 1000 |