**02-213 Studebaker US- U3 6х6 бортовой грузовик гп 2,5/4 тн с 4,5-тонной лебедкой Heil, мест 2+20, прицеп 2.5 тн, снаряжённый вес 4.8 тн, Hercules JXD 95 лс, 70 км/час, программа США «Lend Lease Act», 81535 экз., США 1941-45 г.**



Основателями компании Studebaker Corp. of America были потомки Йоханнеса Штауденбеккера (Johannes Staudenbecker), перебравшиеся из Германии в Америку еще в XVIII веке. Там их фамилия сначала переродилась в Stutenbecker, потом в Studenbecker, от которой было рукой подать до укороченного американизированного варианта Studebaker (Стьюдебейкер), ставшего наименованием фирмы и маркой ее продукции.

**Studebaker US6**

Конструктивно Studebaker US6 являлся упрощенным вариантом массового грузовика GMC CCKW-353 и отличался от него более простым и неприхотливым силовым агрегатом Hercules JXD с уменьшенной до 5,24 степенью сжатия, рассчитанным на применение низкосортных видов бензина и масел. Трехосный армейский грузовой автомобиль, созданный в рамках программы по унификации автотранспорта армии США. Производился с 1942 года фирмой Studebaker Corp. of America, а с 1943 года и фирмой Reo Motor Саг главным образом для поставок по ленд-лизу. Выпуск завершен в 1945 году. Всего изготовлено 218 863 автомобиля 13 модификаций (от U1 до U13) с короткой и длинной базой, с полным приводом и неполным (U6, U7, U8), с лебедкой и без, с закрытой и открытой кабиной (U3, U7). Фирма Reo изготовила 22 204 машины варианта U3.

**Модификации, поставляемые по ленд-лизу:**

US6 (6x6) — полноприводный армейский грузовик повышенной проходимости. Особенности конструкции: колесная формула 6x6, цельнометаллическая кабина (на части машин — с брезентовыми дверями и верхом), грузовая платформа — цельнометаллическая или деревянная (на части машин — самосвального типа), шестицилиндровый двигатель рабочим объемом 5240 см3, сухое однодисковое сцепление, пятиступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, гидравлические тормоза с вакуумным усилителем, подвеска на продольных полуэллиптических рессорах.

US6(6x4) — вариант автомобиля без привода на передний мост. Изготовлено 87 742 машины.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Модификации автомобилей Studebaker US6 и US6x4 | | | | | |
| **Каталожный шифр** | **Колёсная формула** | **База, мм** | **Исполнение** | **Годы выпуска** | **Кол-во, шт.** |
| U1 | 6х6 | 3759 | Бортовой без лебёдки | 1941 | 425 |
| U2 | 6x6 | 3759 | Бортовой с лебёдкой | 1941 | 779 |
| U3 | 6х6 | 4115 | Бортовой без лебёдки | 1941–1945 | 81 535 |
| U4 | 6x6 | 4115 | Бортовой с лебёдкой | 1941–1945 | 18 779 |
| U5 | 6x6 | 4115 | Топливная цистерна без лебёдки | 1941–1942 | 500 |
| U5 | 6x6 | 4115 | Топливная цистерна без лебёдки | 1945 | 1425 |
| U6 | 6х4 | 3759 | Седельный тягач | 1942–1945 | 8640 |
| U7 | 6x4 | 4115 | Бортовой без лебёдки | 1942–1945 | 69 998 |
| U8 | 6x4 | 4115 | Бортовой с лебёдкой | 1942–1945 | 12 104 |
| U9 | 6x6 | 4115 | Шасси без лебёдки для мастерских и фургонов | 1942–1943 | 1699 |
| U9 | 6x6 | 4115 | Шасси без лебёдки для мастерских и фургонов | 1945 | 375 |
| U10 | 6x6 | 3759 | Самосвал с задней разгрузкой c лебёдкой | 1943 | 70 |
| U11 | 6x6 | 3759 | Самосвал с задней разгрузкой без лебёдки | 1943 | 210 |
| U12 | 6x6 | 3759 | Самосвал с боковой разгрузкой с лебёдкой | 1943 | 30 |
| U13 | 6x6 | 3759 | Самосвал с боковой разгрузкой без лебёдки | 1943 | 90 |

В Америке серийный выпуск грузовиков Studebaker US6 начался в январе 1942 года, и весной они уже стали поступать в Красную армию. В СССР Студебекеры направлялись широким потоком по всем трем морским путям — через Аляску и северным морским направлением через Великобританию в Мурманск или Архангельск.

«Студебекер» был, безусловно, наипопулярнейшим и самым массовым ленд-лизовским автомобилем в СССР. За годы войны в Советский Союз было поставлено свыше 150 тыс. «студебекеров» разных модификаций. Большинство машин поступало в разобранном виде — их сборкой занимался завод «ЗиС» в Москве, а с 1944 года — завод в Минске (будущий МАЗ). Машины, собранные на сборочных предприятиях в Иране, гнали своим ходом. Часто в их кузовах везли ящики с разобранными «студебекерами» - их потом собирали на заводе в Орджоникидзе (ныне Владикавказ).

«Студебекеры» или, как их часто называли солдаты, — «студеры», использовались в качестве транспортных машин и в значительной степени как тягачи для различных артиллерийских систем. Эти автомобили буксировали 76-мм пушки ЗиС-З, 100-мм пушки БС-3, 122- и 152-мм гаубицы. Как подтверждают отчеты ряда артиллерийских частей и соединений, автомобиль «Студебекер» при буксировке орудий во время войны показал хорошую для колесных машин проходимость не только при движении по плохим дорогам, но и по пересеченной местности, буксируя артиллерийские системы массой до 3,5 т. Известны случаи, когда автомобилем «Студебекер» буксировали орудия и большей массы. Так, например, во время боев на подступах к Будапешту в 5-й артиллерийской дивизии прорыва из- за отсутствия запасных частей к ходовой части вышло из строя большое количество тракторов. Между тем сложившаяся обстановка требовала срочной переброски частей дивизии на другой участок фронта. В связи с этим было принято решение для буксировки 152-мм гаубиц-пушек обр.1937 г.

(МЛ-20) применить автомобили «Студебекер» 6x6. В итоге после 400-км пробега с орудием на прицепе ни одна из 18 задействованных для этой цели автомашин не вышла из строя.

##### Особую роль сыграли «студебекеры» в оснащении гвардейских минометных частей. Как известно, первые серийные установки БМ-13 монтировались на шасси трехосных грузовиков ЗиС-6. Позже для этой цели использовались легкие танки Т-60, транспортные тракторы СТЗ-5, импортные грузовики GMC, Chevrolet, International и др. Чтобы покончить с разнобоем, в апреле 1943 года был принят на вооружение унифицированный образец БМ-13Н (Н — нормализованный). Базой для него выбрали «Студебекер». На этих машинах монтировали и другие советские реактивные установки: 82-мм БМ-8-48, 132-мм БМ-13НС (со спиральными направляющими) и, наконец, 300-мм БМ-31-12.

##### Краткая техническая характеристика автомобиля US6 (6x6)

|  |  |
| --- | --- |
| **Масса, кг:** | |
| без нагрузки | 4545 |
| с полной нагрузкой | 8505 |
| **Грузоподъемность, т:** | |
| по шоссе | 2,5 |
| по грунтовым дорогам | 1,5 |
| **Число мест:** | |
| в кабине | 2 |
| в кузове | 24 |
| **Скорость движения, км/ч:** | |
| наибольшая | 70 |
| средняя техническая: |  |
| по шоссе | 50 |
| по грунтовой дороге | 25 |
| **Габаритные размеры, мм:** | |
| длина | 6365 (6737 с лебедкой) |
| ширина | 2230 |
| высота | 2700 |
| **Колея, мм:** | |
| передних колес | 1590 |
| задних колес | 1720 |
| База, мм | 4120 |
| Номинальный размер шин | 7,50-20" |

|  |  |
| --- | --- |
| Наименьший радиус поворота, м | 10 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 248 |
| **Двигатель:** | |
| тип | четырехтактный карбюраторный |
| марка | Hercules JXD |
| мощность, л/с | 95 |
| число оборотов, об/мин | 2500 |
| Применяемое горючее | бензин с октановым числом не ниже 66 |
| Емкость топливного бака, л | 150 |
| Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: | |
| по шоссе | 30,4 |
| по грунтовой дороге | 38,5 |
| **Запас хода по горючему, км:** | |
| по шоссе | 390 |
| по грунтовой дороге | 330 |
| **Преодолеваемые препятствия:** | |
| наибольший угол подъема с полной нагрузкой, град. | 30 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 25 |
| глубина брода, м | 0,8 |

