**03-196 Додж Т-214 модели WС-51, он же Додж 3/4 4х4 армейский многоцелевой автомобиль с бездверным открытым кузовом гп 750 кг, мест 2 + 8 в кузове, прицеп до 1.2 тн, вес: снаряженный 2.4 тн, полный 3.15 тн, мотор от серии Т215 92 лс, до 87 км/час, поставлено в СССР 19,6 или 25,2 тыс. экз., США 1942-45 г. в.**

****

На улице Пушкинской в Ростове на Дону, где прошло мое детство, у одного из жителей был такой Додж с закрытым черным кузовом. По сравнению с ГАЗ-69 машина производила сильное впечатление своими размерами, мощью и своеобразным рычанием мотора. Когда мой отец, встретивший войну 22 июня 1941 г. недалеко от Белостока в чине мл. инженер-лейтенанта, рассказывал мне об этом автомобиле я и узнал, что с конца 1943 г. по 1945 г. он служил командиром дорожно-строительной роты в составе подразделения, отвечающего за состояние дороги от Ленкорани до Грозного, по которой шли колонны ленд-лизовских автомобилей из Ирана.

Армейский полноприводной многоцелевой автомобиль — «носитель оружия» (Weapons Carrier - WC). Имея грузоподъемность 0,75 т, занимал промежуточное положение между легковыми автомобилями-джипами и грузовиками. В разных модификациях выпускался фирмой Dodge, которая с 1928 года вошла в концерн Chrysler.

*Из книги «Автомобили Красной Армии 1918-1945». - М.: Яуза: Эксмо, 2009. Автор Кочнев Е. Д.*

**ДОДЖ Т-214 (ДОДЖ ТРИ ЧЕТВЕРТИ)**

Большой популярностью в Красной Армии пользовались многоцелевые полноприводные автомобили «Додж» серии Т-214 (4х4) с полезной нагрузкой 750 кг (3/4 тонны), которым в СССР присвоили непритязательную марку «Додж три четверти». С 1942 года по ленд-лизу поставлялись в основном три модели: базовый вариант WC- 51 с открытым 8-местным цельнометаллическим кузовом, его аналог WC-52 с передней лебедкой и удлиненный 7-местный автомобиль WC-53 с закрытым цельнометаллическим кузовом, обычно снабжавшийся радиостанцией и предназначавшийся для штабных целей. Появление этой принципиально новой техники привело советских военных в замешательство.

Поначалу они не могли определиться даже с ее классификацией и предназначением: сначала машины называли командирскими, затем « пикапами для подвоза боеприпасов» и даже артиллерийскими тягачами, но только потом практика войны привела наших ученых к новому

понятию «многоцелевой автомобиль» . По советским данным, было поставлено 19 600 автомобилей «Додж» , по данным США, - 25 202 единицы, включая 200 штабных вариантов

WC-56 для высшего офицерского звена. На завершающем этапе войны в РККА в ограниченных объемах поступали также санитарные машины WC-54 и WC-54M со специальными закрытыми кузовами разной вместимости.

Частично автомобили «Додж» собирали на временном заводе ТАР в Бушире *(он же Бушер, порт в Иране).* Все они оснащались 6-цилиндровым 92-сильным мотором, 4-ступенчатой коробкой передач и одноступенчатой раздаточной, гидроприводом тормозов и широкопрофильными шинами размером 9,00- 1 6 , имели массу около 2,5 т, развивали скорость 87 км/ч и расходовали в среднем 13 л бензина на 100 км.

*Из главы 26 в книге Соколова М. В. АвтоНАШЕСТВИЕ на СССР. Трофейные и лендлизовские автомобили. М.: Яуза, Эксмо: 2011. Источник: https://statehistory.ru.*

**«Три четверти» по-русски**

С 1943 года в СССР стал поставляться еще один «Додж» – весьма необычный для нашей страны. В отличие от грузового «WF32», машины такого типа у нас еще не было. И хотя количество «WC51» было сравнительно невелико, по своей популярности они очень быстро сравнялись с «Виллисом» и «Студебекером». Создавались эти машины тоже довольно долго и непросто. Первый «Додж» 4х4 фирмы «Крайслер» появился в 1934 г., но интерес к таким автомобилям в мирное время оказался невелик. Лишь в 1939 г. на базе коммерческого 1–тонного грузовика был налажен выпуск моделей полноприводного семейства «VC», с 79–сильным двигателем «Т202» и «гражданскими» капотом и облицовкой (правда, «зарешеченной»). Развивавший 72 км/ч «VC-1» имел упрощенный кузов с вырезами вместо дверей, а грузоподъемность пикапов «VC-3» и «VC-5» составляла 500 кг. Этих первенцев («VC1»-«VC6») было выпущено всего 4,64 тысячи. В 1940 г. конструкция была модернизирована (упростили крылья и облицовку, установили более мощный двигатель «Т207» и «грузовые» 5–оконные колеса) и новое семейство получило индекс «WC» («WC1»-«WC11»), что значит «носитель оружия», так как они рассчитывались на установку пулеметов и легких пушек. Орудие монтировалось на тумбовой установке в кузове стволом назад, однако ведение огня обеспечивалось на 360 градусов. Следующая серия «WC12»-«WC20» с мотором «Т211» получила иные кузова, с учетом требований военных. В конце 1941 г. «вышла в свет» очередная серия «WC21»-«WC27» плюс «WC40»-«WC43» с уже 92–сильным двигателем «Т215». Однако колеса у всех этих моделей оставались «гражданскими», с обычными 5–оконными дисками и узкими шинами, а мосты имели разную колею. Только в январе 1942 г. был создан более низкий и широкий по сравнению с предшественниками «Додж Т214 WC-51» с улучшенной ходовой частью и грузоподъемностью в 750 кг, т. е. 3/4 тонны, оттуда и пошло его прозвище. Именно на нем уже пошли в серийное производство самоходные установки «М6» с 37–мм пушкой. Многоцелевой армейский полноприводный «Додж-Т214», или «WC-51», известный в Красной Армии как «Додж три четверти». В СССР поступило, по разным данным, от 19,6 до 25,2 тысячи единиц.

Конкуренты «Крайслера» не смогли перехватить инициативу по выпуску 3/4—тонных многоцелевых автомобилей. Лишь для морского корпуса США было изготовлено около 13 тысяч очень похожих на «доджи» «интернационалов» «М-1–4» (с обычными колесами) и «М-2–4» (с широкими шинами), да еще «Форд» сделал не очень-то успешную попытку в виде подобного «01С/МН». Из 253 тысяч произведенных «доджей 3/4» в СССР поступили только 19 тысяч 621 экземпляр. Поначалу основной их задачей в Красной Армии были перевозка боеприпасов и транспортировка артиллерийских орудий, однако вскоре полюбившиеся «3/4» стали применяться во всех родах войск. Остановимся несколько подробнее на устройстве машины. Стандартный «Додж» «WC51» имел кузов типа пикап с грузовой металлической платформой, открывавшейся сзади. Вдоль боковых ее бортов располагались деревянные скамейки и металлические ящики для боеприпасов. При необходимости в кузове могла быть установлена легкая 37–мм пушка и т. п. Открытая двухместная кабина и кузов закрывались от непогоды брезентовым тентом, причем у кабины он был свой, отдельный. Машина могла буксировать прицеп весом в 2 тонны по любым дорогам. Топливного бака на 114 л хватало на 400 км без прицепа и на 330 – с прицепом. Вообще же, согласно испытаниям, расход топлива в зависимости от дорожных условий и нагрузки варьировался от 28,5 до 61 л на 100 км. На двигателе «Доджа»-Т214 – устанавливался карбюратор фирмы «Зенит» с обратным потоком, оснащенный экономайзером и насосом компенсирующего ускорения. Подача топлива из бака, расположенного в задней части рамы, производилась диафрагменным насосом.

Естественно, что в конструкции 3/4—тонного «Доджа» были в значительной степени использованы узлы и агрегаты грузовых автомобилей фирмы, в частности – «WF32»: двигатель и КПП, сцепление, рулевой механизм и (в основном) тормозная система. В то же время «3/4» значительно отличался от «WF» по ходовой части, а его системы питания и охлаждения были усовершенствованы и герметизированы. Прерыватель-распределитель на «Додж 3/4» снабжался центробежным автоматическим регулятором опережения зажигания и октан-корректором. Интересно, что раздаточная коробка, установленная отдельно от КПП, служила только для распределения крутящего момента между мостами и не являлась демультипликатором. На машине были применены литые передний и задний мосты типа «банджо» с гипоидными главными передачами. Передний мост оснащался шарнирами равных угловых скоростей «Бендикс-Вейс». Имелись две тормозные системы, действовавшие на все колеса: основной тормоз, колодочного типа с гидроприводом; и ручной, стояночный, ленточного типа, на тормозной барабан во вторичном валу КПП. Подвеска состояла из 4 полуэллиптических рессор и гидравлических амортизаторов двухстороннего действия «Делько». Дисковые одинарные колеса имели разъемные ободы, что облегчало монтаж и демонтаж покрышек размера 9,00х16. Сам диск по-прежнему крепился к ступице пятью гайками, а внешний край обода к нему – десятью. Сходивший с конвейера «Додж 3/4» комплектовался 6–вольтовым оборудованием и свечами фирмы «Авто-Лайт» и аккумулятором фирмы «Виллард». Кроме фар на машине стояли подфарники, два задних фонаря и специальный маскировочный фонарь для ночных маршей, установленный на левом крыле. Автомобиль, размерами 4235х2120х1870 мм (высота с тентом – 2130 мм), имел базу всего в 2490 мм. Большая в сравнении с общим весом машины мощность двигателя (92 л. с. при весе без нагрузки 2315 кг), удачное распределение веса по осям, одинаковые колеи переднего и заднего мостов, широкие шины низкого давления с рисунком протектора «граунд-грипп» – все это обеспечивало «Доджу 3/4» высокие динамические показатели (скорость 87 км/ч), отличную проходимость и хорошую устойчивость. Благодаря широкой колее (1670 мм) «Додж» (в отличие от «Виллиса») было очень трудно опрокинуть. Однако автомобилей без недостатков, как известно, не бывает. Чтобы сесть за руль «Доджа», шоферу приходилось либо перелезать через довольно громоздкое запасное колесо, расположенное на левой подножке, либо проникать в машину справа, через пассажирское место. Кроме того, наблюдались проблемы с гидравликой, да и задние мосты с гипоидными шестернями доставляли немало хлопот, требуя качественной смазки и квалифицированного ухода. Наряду с «WС51» была распространена и модификация «WС52», оборудованная лебедкой («MV-2» фирмы «Braden») с механическим приводом от КПП через механизм отбора мощности. Максимальная сила тяги на тросе составляла 2250 кг. Передний бампер «WС52», разделенный на две половинки, выдавался вперед на большую длину. Вдобавок поступило 206 экземпляров (из 8 тысяч) полностью закрытых грузопассажирских «Додж-WC53» с несколько более длинной базой в 2896 мм и цельнометаллическим обтекаемым кузовом. Такую машину, ныне изрядно переделанную, но до сих пор сохранившуюся в гараже «Мосфильма», можно видеть в фильме А. Тарковского «Иваново детство» и некоторых других кинолентах. Уже в конце войны были созданы и тоже стали поступать в СССР трехосные модификации «Доджа»-«WC62» и «WC63» (с лебедкой). Они имели грузоподъемность 1,5 тонны и предназначались для перевозки пехотного отделения из 12 бойцов с вооружением. Однако из 45 тысяч трехосных «доджей», в отличие от стран Европы, где они стояли на вооружении до 1970–х годов, в нашу страну направили весьма незначительное количество.

Закончилась война, но 3/4—тонные «доджи» благодаря своему сугубо армейскому предназначению, а главное – отличным ходовым качествам, по-прежнему стояли на вооружении в Советской армии, участвовали в парадах на Красной площади до конца 1940–х, да и потом активно использовались в различных армейских частях и подразделениях до середины 1950–х. Только тогда началась их активная «демобилизация» и более частое появление в народном хозяйстве. Несмотря на малое общее количество «доджей 3/4» в СССР, часть их «продержалась» на ходу значительно дольше прочих ленд-лизовских грузовиков. Ленинградский шинный завод выпускал специально для них покрышки 9,00х16, а один из авторемзаводов вообще специализировался только на их ремонте. Но кроме всего прочего, «долгожительству» «доджей» способствовали два немаловажных обстоятельства: во-первых, большая их часть попала на «гражданку» значительно позже остальных «американцев» (вспомните похожую историю со «студебекерами»), а во-вторых, сам класс машины, весьма компактной, похожей скорее на большой джип, нежели на полноценный грузовик, невольно помогал сберечь остававшиеся экземпляры, всякими правдами и неправдами переходившие в частные руки или просто скрываемые от всех «по огородам».

Вместе с тем, широкое использование открытых «всем ветрам» «доджей» в СССР ограничивалось климатическими условиями. Не случайно машины эти получили в 1950–1960–е годы большее распространение именно в южных областях России и Украины. В остальных же регионах большой страны (а «Додж 3/4» все равно встречались практически в каждом, от Мурманска до Хорога, и от Калининграда до рыболовецких хозяйств Сахалина), дабы не мерзнуть на них зимой, эксплуатационники всячески утепляли эти машины, монтируя на них закрытые кузова. Стихийно возникло три вида такой модернизации: либо надстраивалась до закрытой только двухместная кабина (а кузов оставался под брезентом), либо сооружался общий однообъемный закрытый кузов от ветрового стекла до кормы (самых разных вариантов и назначений, с перегородками и без них), либо монтировались по отдельности закрытая кабина и закрытый «фургоноподобный» кузов. Второй вариант, возникший еще во время войны, получил затем наибольшее распространение. Подобные машины стали изготавливаться очень многими предприятиями, начиная с московского «Аремкуза» и заканчивая ремзаводами и АТП Якутии и Магадана. Существовали как пассажирские (и даже – почти автобусные!), так и грузопассажирские варианты. Большинство таких «закрытых» «доджей» отечественного производства имели отопление. Интересно, что уже в 1945 г. на госиспытаниях «ГАЗ-51» в качестве «технички» был использован «Додж 3/4» с самодельным закрытым кузовом, весьма хорошо показавший себя на всем маршруте.

Другой отличительной чертой «доджей» в СССР были колеса от «ГАЗ-ММ», а иногда и полностью газовские мосты, устанавливавшиеся кое-где «на местах» за отсутствием «родных» шин и колес. Кстати, и сам «Додж 3/4» тоже иногда становился «донором» для отечественных машин: в частности, его мосты были заимствованы в конце 1940–х для создания первой версии полноприводного «ЗиС-110» (-110Ш).

Что касается самих Соединенных Штатов, то уже в 1945 году модернизированный «Додж» «Т137» грузоподъемностью в 1 тонну заменил заслуженного фронтовика «3/4». «Т137» производился и в «цивильном» гражданском варианте, именовавшемся «Dodge Power Wagon» и выпускавшемся до 1968 г.

**Краткая техническая характеристика автомобиля WC 51**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Масса, кг:без нагрузки / с полной нагрузкой | 2402/3152 |
|  |
|  | |
| Грузоподъемность по**, т:** шоссе / грунтовым дорогам | 0,75/0,45 |
| Число мест в:  кабине / кузове | 2/8 |
|  |  |
| **Скорость движения, км/ч:** | |
| наибольшая | 86,8 |
|  | |
| средняя техническая по**:** шоссе / фунтовой дороге | 50/25 |
| Габаритные размеры, мм**:** длина ширина высота | 4485/2120/2130 |
| Колея колес**, мм:** передних / задних | 1670/1650 |
| База, мм | 2490 |
| Номинальный размер шин | 9,00-16" |
| Наименьший радиус поворота, м | 6,35 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 275 |
| **Двигатель:** | |
| тип | 4-тактный карбюраторный |
| марка | Dodge Т215 |
| мощность, л/с при 3200 об/мин | 92 |
| Применяемое горючее | бензин с октановым числом не ниже 66 |
| Емкость топливного бака, л | 114 |
| **Средний расход горючего** на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: | |
| по шоссе | 34 |
| по грунтовой дороге | 42 |
| **Запас хода по горючему, км:** | |
| по шоссе | 335 |
| по грунтовой дороге | 270 |
| **Преодолеваемые препятствия:** | |
| наиб, угол подъема с полной нагрузкой, град. | 32 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 24 |
| глубина брода, м | 0,7 |