**02-561 Многоцелевой войсковой топливозаправщик со стальной цистерной вместимостью 2800 л на шасси Студебекер (Studebaker) US6-U5 6х6, мест 2-3, полный вес в пределах 7 т, Геркулес IXD 95 лс, 69 км/час, США первая половина 1940-х г.**



Касаемо ленд-лиза затрону два момента.

Во-первых, мой отец, начавший Великую Отечественную войну инженер-лейтенантом 22 июня 1941 года в Белостоке (теперь Польша), со второй половины 1943 г. и до окончания войны служил командиром дорожно-ремонтной роты, которая занималась содержанием в рабочем состоянии мостов, водопропусков и подпорных стен на участке автодороги Транс-иранского конвоя от Астары (Азербайджан) до Грозного.

Во-вторых, замечу, что американцы, несмотря на колоссальные утраты и решающий вклад нашего народа в Победу над фашистской Европой, не постеснялись потребовать и получить оплату (мы платили несколько десятилетий) за все поставки по ленд-лизу. А также настояли на возврате поставленного автотранспорта, который еще перед погрузкой в наших портах превращали в металлолом.

Обнаружил всего одно фото прототипа этой модели в СССР в годы войны и еще одно с выставки специальной военной техники 1948 г., где была представлена авторазливочная станция АРС-11 на его базе. Немного исправляют ситуацию фотографии отгрузки в СССР таких топливозаправщиков на шасси GMC. Правда значимость модели придает тот факт, что авторазливочная станция АРС-11, смонтированная на базе ее прототипа - войскового топливозаправщика на 3-осном полноприводном шасси Студебекер, стояла в начале модельного ряда самой массовой машины наших войск химической защиты, получившей в войсках название «АРС».

*rcforum.ru Уважение и благодарность сообществу!*

История появления “студебеккеров” на свет довольно любопытна. В предвоенные годы попытки как-то стандартизировать многомарочный автомобильный парк американской армии не принесли заметных успехов. И только уже в разгар второй мировой войны, в 1940 году, были определены основные классы машин — 2,5-тонные, 3-осные, со всеми ведущими колесами. Производство же их из-за различных бюрократических проволочек развернули лишь спустя год.

Для военно-морских сил и корпуса морской пехоты автомобили такого типа стала строить фирма “Интернэшнл Харверстер”. А самый крупный заказ - оснащение сухопутных войск - достался корпорации “Дженерал моторе” (сокращенно GMC), которой в те времена частично принадлежала чикагская фирма “Еллоу трак энд коуч”. Ей и поручили выпуск трехосок. Производство машин началось с января 1941 года. Они базировались на узлах и агрегатах коммерческих грузовиков GMC и обозначались как тип СОЕ (сокращение от Cabine over engine - кабина над двигателем}.

В сентябре того же года фирма подписала контракт и на производство грузовиков с обычной компоновкой, то есть с кабиной, расположенной позади двигателя, что, как известно, обеспечивает лучшее распределение веса по осям и, следовательно, более высокую проходимость. Вскоре спрос на такие автомобили намного превысил производственные возможности фирмы. Пришлось делиться с другими. Выбор пал на известную фирму “Студебеккер” (Studebaker Corp. of America).

Ее основатели братья Генри и Клем Студебеккеры, выходцы из голландских поселенцев, еще в середине прошлого века организовали в США производство повозок для армии. Первые опыты с автомобилями фирма начала в 1897 году, а через семь лет наладила их серийное производство. В середине 30-х годов фирма входила в первую десятку крупнейших производителей автомобилей, однако и в 30-е годы она еще не фигурировала в числе поставщиков армии США.

С началом второй мировой войны положение изменилось. Во французскую армию была поставлена большая партия 3-тонных “студебеккеров” серии К-30. А вскоре последовал заказ и на 3-осные машины.

Эти армейские автомобили L3-6, за выпуск которых фирма взялась в конце 1941 года, несколько отличались от машин GMC, прозванных “джимми”, формой капота и крыльев. И, самое главнее, на них устанавливался совершенно другой двигатель — нижнеклапанный “Геркулес” JXD рабочим объемом 5,24 л вместо верхнеклапанного 4,42-литрового мотора CMC-270. Поэтому было решено основным грузовиком армии США сделать “джимми”, а “студебеккеры”, как не вполне стандартные, отправлять в армии союзников. В 1943 году к выпуску “студебеккеров” подключилась еще одна фирма - REO, названная так в честь своего основателя, конструктора Р. Е. Олдса.

Всего за годы войны выпустили свыше 197 тысяч грузовиков типа “студебеккер”; большое количество их было поставлено в СССР. Часть машин поступала в разобранном виде, и их сборку осуществляли на автопредприятии ЗИС в Москве *(не только).*

Семейство грузовиков “Студебеккеров” US-6 включало почти полтора десятка модификаций - от U1 до U13. Машины U6, U7 и US имели неведущую переднюю ось (колесная формула 6х4), а все остальные модели были полноприводными (6х6). Автомобили выпускались как с длинной 4120 мм, так и с короткой 3760 мм колесной базой. Часть из них оснащались лебедками, на некоторых вместо металлической платформы устанавливали деревянную. Кроме этого, выпускались самосвалы, цистерны-заправщики и седельные тягачи.

В Красной Армии чаще всего применялись длиннобазные “студебеккеры” типа US-6 с цельнометаллическими кабинами. Такая машина в варианте без лебедки с колесной формулой 6х6 весила 4505 кг. 6-цилиндровый карбюраторный двигатель жидкостного охлаждения развивал мощность 95 л. с. при 2500 об/мин. Максимальная скорость автомобиля с полной нагрузкой достигала 70 км/ч по шоссе, запас хода составлял 390 км.

Во фронтовых условиях “студебеккеры” (или, как их еще называли, “студеры”) зарекомендовали себя достаточно надежными и прочными машинами. Хотя их номинальная грузоподъемность составляла 2,5 т, по дорогам с твердым покрытием они успешно перевозили до 5 т. Правда, в отличие от наших грузовиков, они требовали более качественных топлива и смазки.