**02-447 Студебекер, Studebaker US6 U4 6х6 армейский бортовой автомобиль грузоподъемностью 2,5/4 т, лебедка Heil тяговым усилием 4,5 т, мест 2 + 20 в кузове, прицеп до 2.5 т, вес: снаряжённый 4.8 т, полный 8.505 т, Hercules JXD 95 лс, 70 км/час, программа США «Lend Lease Act», поставлено в СССР 18779 экз., Studebaker Corp. of America, США 1941-45 г.**



 Мой отец, Казовский Хацкель Нисонович, встретил войну 22 июня 1941 года в районе Белостока (сейчас Польша) в звании инженер - лейтенанта на строительстве аэродрома недалеко от границы. Благодаря имевшемуся в части газогенераторному ГАЗ-АА и увлечению еще с детства автомототехникой, отец смог, по лесами, вывезти из окружения сослуживцев и их семьи. Повезло! Со второй половины 1943 года его, уже члена ВКП(б) и кавалера медали «За отвагу», перевели в Азербайджан на должность командира дорожно-ремонтной роты, отвечавшей за устройство и содержание дорожных сооружений на трассе Ленкорань-Грозный, по которой непрерывным потоком шли собранные в Иране грузовики. загруженные под завязку. Там он и встретил великую ПОБЕДУ!

 Трехосный армейский грузовой автомобиль, созданный в рамках программы по унификации автотранспорта армии США. Производился с 1941 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:**

|  |
| --- |
| Модификации автомобилей Studebaker US6 6х6 и 6x4 |
| 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 | 1941–45 | 81 535 |
| U4 | 6x6 | 4115 | Бортовой с лебёдкой | 1941–45 | 18 779 |
| U5 | 6x6 | 4115 | Топливная цистерна без лебёдки | 1941–42 | 500 |
| U5 | 6x6 | 4115 | Топливная цистернабез лебёдки | 1945 | 1425 |
| U6 | 6х4 | 3759 | Седельный тягач | 1942–45 | 8640 |
| U7 | 6x4 | 4115 | Бортовой без лебёдки | 1942–45 | 69 998 |
| U8 | 6x4 | 4115 | Бортовой с лебёдкой | 1942–45 | 12 104 |
| U9 | 6x6 | 4115 | Шасси без лебёдки для мастерских и фургонов | 1942–43 | 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 |

 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.

 В поставки по ленд-лизу, видимо, в спешке попали и так называемые тропические варианты с открытой кабиной и брезентовым верхом, также пригодившиеся в РККА.

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

С начала 1943 года поступали и пятитонные дорожные грузовики, и шасси U7/U8 с колесной формулой 6х4.

 «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).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Model | Wheelbase | Length | Width | Height | Weight empty |
| U1 - Cargo - no winchU2 - Cargo - with winch | Short (6x6) | 6.38 m | 2.24 m | 2.69 m | 4.150 kg4.425 kg |
| U3 - Cargo (LWB) - no winchU4 - Cargo - with winch | Long (6x6) | 8.51 m | 2.24 m | 2.69 m | 4,479 kg4.756 kg |
| U5 - Fuel tank - no winch | Long (6x6) | 6.38 m | 2.24 m | 2.21 m | 4,801 kg |
| U6 - Tractor - no winch | Short (6x4) | 5.26 m | 2.21 m | 2.18 m | 3,714 kg |
| U7 - Cargo (LWB) - no winchU8 - Cargo • with winch | Long (6x4) | 8.51 m | 2.24 m | 2.69 m | 4.334 kg4.610 kg |
| U9 - Cab/chassis - no winch | Long (6x6) | variable | 2.21 m | 2.21 m | variable |
| U10 - End dump - no winchU11 - End dump - with winch | Short (6x6) | 5.72 m) | 2.24 m | 2.31 m | 4.604 kg4.880 kg |
| U12 - Side dump - no winchU13 - Side dump - with winch | Short (6x6) | 5.77 m | 2.24 m | 2.31 m | 4.604 kg4.880 kg |

##### 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 | 4-тактный 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 |