**02-441 GMC CCKW-352 (G-508, шасси SWB) 6х6 армейский грузовик для буксировки артсистем и прицепов весом до 2.5 т, грузоподъемность 2.5 т, тяговая лебёдка с усилием 5 тс, мест 2 в кабине и 12 в кузове, вес: снаряженный 4.54 т, полный 7.04 т, GMC-270 90 лс, 72 км/час, «352» и «353» поставлено в СССР примерно 6700 экз. из всего выпущенных 518000 шт., Yellow Truck and Coach Co. США, 1941-45 г. в.**



Поскольку в годы Великой Отечественной войны по ленд-лизу было получено в несколько раз больше автомобилей, чем произведено собственной автомобильной промышленностью, очевидно, что тема ленд-лиза важная страница истории автомобилей в СССР.

**Изготовитель:** основной - завод Yellow Truck and Coach Co. г. Понтиак штат Мичиган, позднее - и завод GM в г. Сент-Луис штат Миссури.

Производственная статистика *(сайт truk enciclopedia):* серия CCKW: 518,000, в т.ч. LWB CCKW-353: 464,000, SWB CCKW-352: 54,000.

*При помощи статьи С. Канунникова «Спасибо «Джимми!», журнал «За рулем №5 за 2016 г.*

По договору ленд-лиза в СССР поставили более 400 тысяч автомобилей, 22 тысячи самолетов,

около 13 тысяч танков, 35170 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.

У нас ему не досталось славы Студебекера, Виллиса и Доджа, поскольку в СССР грузовиков Джиемси (именно так писали это имя в 1940-е годы) было относительно немного. Однако они

возили солдат и грузы не только американских вооруженных сил, но и Красной Армии, а потом

помогали восстанавливать нашу страну. С легкой руки американских солдат грузовики GMC получили прозвище Jimmy - видимо, по аналогии с кличкой Jeep. Кстати, оба имени позднее стали фирменными: Jeep - маркой, a Jimmy - моделью американских вседорожников. Заслужить народное прозвище, причем ставшее «долгоиграющим», удается далеко не каждому автомобилю.

**Призыва 1941 года**

Неопытный взгляд, особенно с неблизкого расстояния, возможно, спутает его с легендарным Студебекером. Похож, причем не только внешне (разве что кабина покомпактнее), но и конструктивно. Полноприводные автомобили того времени строили по типовой инженерной схеме - простой, но, как показало время, правильной.

Первые 2,5-тонные грузовики концерна GMC появились в 1940 году. Подавляющее большинство машин, воевавших на фронтах Второй мировой, имело мудреное обозначение GMC CCKW, где GMC это General Motors Corporation, первая литера С указывает на то, что это модель 1941 года. Остальные буквы символизируют: С - Conventional - обычная кабина (капотная компоновка), К - полный привод, W - сдвоенные задние оси (трехосный). К этой аббревиатуре обычно прибавляли индекс 352 (машина с базой 3680 мм) или 353 (4240 мм). В армейских каталогах (Ordnance Supply Catalogue- OSC) он проходил под индексом G-508, что означало 34 разновидности базового шасси.

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» с алюминиевыми поршнями объемом 4416 куб. см. и мощностью 91 л. с. На машинах позднего выпуска мощность возросла до 94 сил. 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. Коробка без синхронизаторов. Впрочем, на грузовики такие коробки ставили еще очень долго, а в США - вообще чуть ли не до конца двадцатого столетия.

В паре с коробкой работала двухступенчатая раздатка. Большинство GMC были полноприводными, с подключаемым передним мостом, но у части машин, в том числе и в нашей армии, колесная формула - 6x4. На левой стороне коробки передач находился вал отбора мощности для дополнительно оборудования — лебедки, гидравлического насоса и других устройств.

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.

Автомобиль делали: два завода: в Понтиаке на автобусном отделении GM фирмой Yellow Trucks and Coach и в Сент-Луисе, на предприятии отделения Chevrolet. За годы войны было выпущено 562750 грузовиков CCKW- 352/353, шести поколений и более двадцати модификации.

**Путевка в жизнь**

Определенно GMC CCKW - один из лучших автомобилей Второй мировой. И уж точно один из лучших в Красной Армии. Кабина узковата, особенно для пассажира, которому мешают рычаги трансмиссии. Но пассажир, даже если он офицер, здесь не главный, ведь его жизнь во многом зависит от водителя. А тому удобно: руль не упирается в живот, ноги легко находят тугие, но понятные педали.

Виданное ли для советских грузовиков того времени дело - закрытая кабина с подачей теплого воздуха к ветровому стеклу? Комфорт по меркам Великой Отечественной - отменный. С 1944 года на GMC, с целью удешевления проекта, 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, если правильно работать рычагом и сцеплением, вовремя выжимая и отпуская педаль.

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 и не вертеть баранку на месте. Помнится, на давно

знакомом «студере» (ЗР, 2009, № 10) руль был полегче.

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. По сравнению с достоинствами это мелочи.

**Солдат, строитель, ветеран**

В Красной Армии грузовики GMC служили задолго до открытия второго фронта - 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. А испытывали у нас GMC явно не для оценки пригодности к военной службе на фронтах (с этим всё и так было очевидно), а с точки зрения перспектив советского автопрома. Черты американских грузовиков, в том числе и GMC, легко читаются в наших ЗиС-151 и ЗиЛ-157.

Кстати, инструкцию к GMC на русском языке (вероятно, не первую) издательство Министерства коммунального хозяйства РСФСР выпустило уже в 1946 году. Причем тиражом 20 тысяч экземпляров, заметно превышающим количество таких машин в СССР. В брошюре сделали оговорку, что она предназначена не только для «шофера, работающего на автомобиле Джиемси», но и для «расширения знаний шоферов, работающих на отечественных автомобилях».

Вернувшись с фронта, американские грузовики работали в народном хозяйстве.

Тяжелый руль? Большой радиус поворота? Тормоза, требующие крепкой ноги, желательно еще и обутой в сапог? «А сам-то ты что умеешь?» - спрашивает пожилой, умудренный опытом, но вполне еще бодрый «джимми». Общение с ним - очень хороший повод вспомнить прописные истины о тяжелом солдатском труде, стойкости и мужестве.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Марка машины | Bantam RC | Dodge  WF-32 | International  М-5-6 | GMC  CCKW-352 | Diamond  T-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 |

Ordnance Supply Catalogue- OSC, G-508, 34 разновидности базового шасси

*(Из wiki варианта OSC, впечатляюще, но все модификации из реально существовавших)*

Грузовое шасси Truck, 2+1⁄2-ton, 6×6

Короткое шасси CCKW 352 Chassis (SWB)

Длинное шасси CCKW 353 Chassis (LWB)

Фургон химической службы M1 Van, Chemical service

Фургон ремонта вооружений M7 Van, small arms repair

Фургон автомастерская M8 , auto repair

Фургон артиллерийская мастерская M9 Van, artillery repair

Фургон ремонта приборов M10, instrument repair

Сварочный фургон M12, welding

Фургон слесарный M13, tool and bench

Фургон с запасными частями M14, spare parts

Механическая мастерская M16, machine shop

Фургон ремонта электрооборудования M18 Van, electrical repair

Приборный стенд M23, Instrument bench

Служба разминирования M27/27B1 Bomb service

Ремонт сигнальных систем M30 Signal corps repair

Ремонт шин M32 Tire repair

Грузовой короткий Cargo (SWB)

Грузовой длинный Cargo (LWB)

Самосвал Dump

Инженерная Engineer

Воздушный компрессор Air compressor

Экскаватор Earth boring

Понтонная машина Pontoon bolster

Топливная цистерна Fuel tanker

Топливный заправщик Fuel service (tanker w/pumps)

Водяная цистерна Water tanker

Очистка воды Water purification

Кавалерийский инвентарь Stock rack (for cavalry horses)

Пожарная помпа Class 530 Fire pumper

Зубоврачебный кабинет(Dental operating)

Кухня (Kitchen)

Автобус (others, 17 versions total)

Данный список взят из wiki варианта OSC. Он и сам по себе впечатляющ, но даже туда не вошли все модификации из реально существовавших.