

STUDEBAKER U56 U3

РУССКИЙ АМЕРИКАНЕЦ



Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена 1499 руб.
Бесплатная доставка на gruzoviki.modimo.ru

БЕСЦЕННОЕ СОКРОВИЩЕ — НАША ИСТОРИЯ!



Подписывайтесь на
kremlin.modimio.ru

STUDEBAKER US6 U3

РУССКИЙ АМЕРИКАНЕЦ

Легендарные грузовики СССР
Выпуск № 66

Средство массовой информации
«Легендарные грузовики СССР»
зарегистрировано Федеральной
службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций,
реестровая запись ПИ № ФС 77-
76492 от 02.08.2019 г.
Выходит раз в две недели

УЧРЕДИТЕЛЬ, ИЗДАТЕЛЬ,
РЕДАКЦИЯ: ООО «МОДИМИО»

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ, ИЗДАТЕЛЯ,
РЕДАКЦИИ:

Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, д. 99, пом. 9,
тел. 8-800-505-43-83
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор: А.Д. Меньшиков

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ООО «Модимео» www.modimio.ru/b2b
ООО «Бурда Дистрибушен
Сервисиз». Тел. 8 (495) 797-45-60
Цена: 1499 руб.

Заказ: 14532 Тираж: 4125 экз.

Дата выхода: 25 июля 2022 г.

Неотъемлемой частью журнала
является приложение — модель
автомобиля в масштабе 1:43

Редакция оставляет за собой право
изменять последовательность
номеров и их содержание

Фото и иллюстрации предоставлены:
ООО «МОДИМИО»

Отпечатано в типографии:
ЗАО «Линия График Кострома»
Юр. адрес: 156019, г. Кострома,
ул. П. Щербины, 9а

Подписано в печать: 5 июля 2022 г.

© ООО «МОДИМИО»

12+

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий выпуск
коллекции

MODIMIO



4-7

ГЕРОЙ ЛЕНД-ЛИЗА

Наверное, ни с одним другим автомобилем времен Великой Отечественной войны не связано столько легенд, домыслов и небылиц, как со «Студебекером». К примеру, в послевоенное время ходила байка, что Америка затребовала свои автомобили обратно. Их якобы тщательно готовили к сдаче, но прямо в советских портах прессом превращали в металлолом и грузили на баржи. И даже находились свидетели, которые как будто бы видели все это собственными глазами.



8-9

ОДНОПОЛЧАНЕ



10-11

ВОЙСКОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ МАСТЕРСКАЯ

ГЕРОЙ ЛЕНД-ЛИЗА

✓ Армейский автомобиль-тягач Studebaker US6 U3.



НАВЕРНОЕ, НИ С ОДНИМ ДРУГИМ АВТОМОБИЛЕМ ВРЕМЕН ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ НЕ СВЯЗАНО СТОЛЬКО ЛЕГЕНД, ДОМЫСЛОВ И НЕБЫЛИЦ, КАК СО «СТУДЕБЕКЕРОМ». К ПРИМЕРУ, В ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ ХОДИЛА БАЙКА, ЧТО АМЕРИКА ЗАТРЕБОВАЛА СВОИ АВТОМОБИЛИ ОБРАТНО. ИХ ЯКОБЫ ТЩАТЕЛЬНО ГОТОВИЛИ К СДАЧЕ, НО ПРЯМО В СОВЕТСКИХ ПОРТАХ ПРЕССОМ ПРЕВРАЩАЛИ В МЕТАЛЛОЛОМ И ГРУЗИЛИ НА БАРЖИ. И ДАЖЕ НАХОДИЛИСЬ СВИДЕТЕЛИ, КОТОРЫЕ КАК БУДТО БЫ ВИДЕЛИ ВСЕ ЭТО СОБСТВЕННЫМИ ГЛАЗАМИ.

В 1940 году в США предприняли попытки стандартизировать многомарочный парк автомобилей американской армии. Основным армейским грузовиком определили трехосную полноприводную машину грузоподъемностью 2500 кг. Производство стандартных грузовиков развернули в 1941 году: для сухопутных войск предназначались грузовики General Motors Corporation (GMC), а для военно-морских сил и корпуса морской пехоты — машины производства компании International Harvester. Но спрос на грузовики во время Второй мировой войны превысил производственные возможности двух вышеназванных компаний, поэтому вскоре часть заказов передали Studebaker Corporation, которой помогала компания R.E.O., также строившая армейские грузовики марки Studebaker.

Армейские грузовики Studebaker, выпуск которых был налажен в конце 1941 года, несколько отличались от GMC и International Harvester, так как на них устанавливали нижнеклапанный двигатель Hercules JXD вместо верхнеклапанного мотора GMC-270. Именно это и предопределило судьбу машин — их старались отправлять в армии союзников как не совсем стандартные. Всего за годы Второй мировой войны произвели 197 тысяч «Студебекеров», и большая их часть оказалась в Советском Союзе. В результате эти грузовики стали больше известны у нас, чем в родной Америке.

ДОЛГ, АРЕНДА, ПОМОЩЬ

Американская военная помощь стала поступать в соответствии с программой Lend-Lease (lend — одолживать, lease — сдавать в аренду). Закон, принятый в США 11 марта 1941 года и определяющий политику ленд-лиза, изначально не касался СССР и регламентировал поставки вооружения и стратегических материалов в страны Британской империи и Китая. Но уже 24 июня 1941 года, то есть через два дня после начала военных действий против нашей страны со стороны фашистской Германии, президент Франклин Рузвельт заявил о готовности США оказать подобную поддержку и Советскому Союзу.

И эта поддержка Советскому Союзу была крайне необходима. В начальный период войны Красная Армия потеряла почти половину своего автопарка, и советские автозаводы были не в состоянии быстро восполнить потери. Иосиф Сталин на проходившей в Москве 28 сентября 1941 года конференции по поставкам особенно подчеркнул необходимость получения автомобилей по Lend-Lease. Он отметил, что войну выиграет та сторона, которая производит больше бензиновых моторов.

С января 1942 года американские грузы по Lend-Lease начали прибывать в северные морские порты в Мурманске и Архангельске. Для экономии места на судах и максимального использования их тоннажа автомобили перевозили по морю в разобранном виде — их упаковывали в большие деревянные ящики. Два комплектных грузовика размещались в четырех ящиках: в двух находилось шасси с отдельно уложенными колесами и агрегатами, в один



Studebaker US6 U4 - модификация с лебедкой.

ящик упаковывали две кабины, а в последний — два бортовых кузова с уложенными в них брезентовыми верхами. Попытка организовать сборку машин непосредственно в портах не увенчалась успехом — требовалось специальное оборудование (подъемные механизмы, инструмент, эстакады) и специалисты (на финальной стадии сборки нужно было отрегулировать и подготовить автомобиль к дальнейшей эксплуатации). Поэтому ящики стали отправлять по железной дороге на отечественные автозаводы — ГАЗ и ЗИС, где были организованы поточные линии для сборки импортных автомобилей. Вначале на ГАЗ и ЗИС поступали все прибывающие машины вне зависимости от марок. Но с 1943 года ЗИС в основном собирал автомобили-тягачи Studebaker, а ГАЗ — грузовики Ford и Chevrolet.

Ввиду интенсивных бомбардировок вражеской авиацией северных морских путей и постоянных атак на конвои подача машин в северные порты весной 1942 года была прекращена и возобновилась только к концу 1943 года, когда опасность атак стала минимальной. Вместо северных портов в начале 1942 года организовали поставки импортных автомобилей через порты Персидского залива. Их сборка осуществлялась на английских и американских предприятиях на территории Ирана, после чего автомобили своим ходом перегоняли через весь Иран до пограничного пункта с Советским Союзом. Со станции Джульфа машины отправляли в СССР по железной дороге, но в связи с недостаточной пропускной способностью часть машин перегоняли своим ходом.



Studebaker US6 U3 буксирует артиллерийское орудие.



Studebaker US6 U3 на мойке.

В октябре 1942 года американские автомобили стали приходить в порт Владивостока, но вскоре были задействованы еще и порты в Находке, Хабаровске, Николаевске-на-Амуре. Автомобили, поступающие в эти порты, в основном отправляли по железной дороге на заводы ГАЗ и ЗИС, но некоторую часть машин с конца 1944 года собирали силами автомобильных частей Дальневосточного и Забайкальского военных округов и оставляли здесь же.



Экспериментальный автомобиль на базе Studebaker, построенный в НАМИ.

На базе грузовика Studebaker US6 U4 в НАМИ в 1946 году построили экспериментальный автомобиль с новой раздаточной коробкой с межосевым дифференциалом (конструктор Н.И. Коротюшко). На машине допускалась установка различных шин и колес, в том числе односкатных на задних ведущих мостах для оценки проходимости в различных условиях. Автомобиль оборудовали оригинальным тензометрическим карданным валом с ртутным токосъемником и аппаратурой для регистрации изменений режимов в трансмиссии во время испытаний.

С ноября 1944 года сборка грузовиков началась на Минском автосборочном заводе, организованном на месте танковых ремонтных мастерских вермахта. В Минск были перебазированы сборочные предприятия из Ирана, так как в 1943 году они утратили свое значение в связи со значительным перемещением Восточного фронта на запад. Кроме того, с апреля 1945 года сборку грузовиков, в основном марки Studebaker, начали на Одесском автосборочном заводе, так как появилась возможность доставки машинокомплектов через Черное море.

«СТУДЕБЕКЕР»

Если в начальный период поставок к нам завозили до 28 различных марок и моделей автомобилей, то по мере выявления их эксплуатационных и конструктивных качеств количество заказываемых марок сокращалось. Основу составляли 2,5-тонные грузовики повышенной проходимости (62% от всей поставленной автомобильной техники по ленд-лизу), среди которых предпочтение отдавалось машинам Studebaker US6. Кроме них, в значительно меньших количествах поступали модели GMC CCW-353 и International M-5-6.

Поставки армейских грузовиков-тягачей в Советский Союз (тыс. шт.):

Марка	1942	1943	1944	1945	Всего
Studebaker US6	3,8	34,8	56,7	19,2	114,5
GMC CCW-353	1,4	4,9	0,4	-	6,7
International M-5-6	0,9	1,8	0,1	0,3	3,1

Основным типом автомобиля-тягача в Советской армии стал Studebaker US6 U3 — полноприводный грузовик с длинной колесной базой (4120 мм). Его вариант, оснащенный лебедкой самовытаскивания на переднем бампере, обозначался как Studebaker US6 U4. Такие машины в значительной степени заменили конную тягу и тракторы для буксировки 75- и 122-миллиметровых артиллерийских систем. Также в СССР было поставлено много транспортных грузовиков Studebaker US6 U7 без переднего ведущего моста (с колесной формулой 6x4) и их варианта с лебедкой самовытаскивания — Studebaker US6 U8.

Со второй половины войны, в основном через дальневосточные порты, в СССР поставляли шасси Studebaker US6 U9, которые предназначались для монтажа отечественных реактивных установок залпового огня типа «катюша», бензозаправочных и топливных автоцистерн, кузовов-фургонов ремонтных летучек и так далее. Часть этих шасси укомплектовывали отечественными деревянными бортовыми платформами. Поставки шасси экономили место на кораблях и в целом были более выгодными.

Кроме выше названных автомобилей, которые проходили в документах как 2,5-тонные тягачи, в Советский Союз поступило 2293 машины техобслуживания (большая часть на шасси Studebaker US6) и 1828 седельных тягачей Studebaker US6 U6 с полуприцепом Edwards-D11V. Последние поставляли в СССР начиная с 1944 года.

ВМЕСТО СДАЧИ В МЕТАЛЛОЛОМ

Заказы по Lend-Lease на поставку военной помощи, в том числе автомобилей, продолжали поступать от Советского Союза вплоть до момента окончания Второй мировой войны — 2 сентября 1945 года. А сами поставки продолжались еще длительное время. Они набрали такие объемы и инерцию, что последние суда с грузами по Lend-Lease разгрузились на нашей территории только в начале 1946 года. Накопленных на различных площадках машинокомплектов американских автомобилей хватило еще на долгое время работы автосборочных заводов. Так, Горьковский автомобильный завод окончательно прекратил сборку импортных машин только в августе 1946 года, а Минский автомобильный завод продолжал их сборку аж до середины 1947 года.

Естественно, никаких американских автомобилей мы обратно не сдавали и не отправляли. Ни в целом виде, ни в виде металлолома. Как раз наоборот, уже в 1948 году, осознавая всю ценность американских грузовиков для Советской армии, особенно марки Studebaker, в приказном порядке по воинским частям стали собирать наиболее сохранившиеся экземпляры и аккумулировать на специальных базах хранения, где их консервировали «до лучших времен». А по факту до новой войны, которая после начала «холодно-



 Грузовик Studebaker US6 U3 в послевоенное время.

го» противостояния с США казалась не такой уж далекой. Надобность в этих машинах у военных стала отпадать только в середине 60-х годов XX века, когда отечественные автомобильные заводы в достаточном количестве наладили выпуск грузовых автомобилей, превосходящих поставленные по ленд-лизу как по эксплуатационным качествам, так и по проходимости. Только после этого Studebaker стали постепенно снимать с хранения и передавать в народное хозяйство. Чаще всего в совхозы и леспромхозы.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ГРУЗОВОЙ АРМЕЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬ **Studebaker US6 U3**

Грузовой армейский автомобиль (грузовой тягач) поставлялся в СССР по ленд-лизу в 1942–1946 годах. Кузов автомобиля — металлическая платформа с задним открывающимся бортом, откидными скамейками и съемным тентом. Кабина — двухместная, цельнометаллическая.

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ, кг — 2500 | <ul style="list-style-type: none"> • РАДИУС ПОВОРОТА, м — по колею внешнего переднего колеса — 11,3 | <ul style="list-style-type: none"> • ДЕМУЛЬТИПЛИКАТОР — двух-скоростной |
| <ul style="list-style-type: none"> • СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг — 4500 | <ul style="list-style-type: none"> • МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч — 69 | <ul style="list-style-type: none"> • ПОДВЕСКИ — передняя — зависимая на продольных полуэллиптических рессорах, с рычажными гидравлическими амортизаторами |
| <ul style="list-style-type: none"> • ПОЛНАЯ МАССА, кг — 7000
В том числе:
— на переднюю ось — 2000
— на заднюю тележку — 5000 | <ul style="list-style-type: none"> • КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА при скорости 60 км/ч, л/100 км — 38 | <ul style="list-style-type: none"> — задняя — балансирующая на продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами |
| <ul style="list-style-type: none"> • ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм
— длина — 6325
— ширина — 2230
— высота — 2340 (2700 по тенту) | <ul style="list-style-type: none"> • ДВИГАТЕЛЬ — Hercules JXD-рядный, 6-цилиндровый, карбюраторный, четырехтактный — рабочий объем — 5,242 л — мощность, л.с. — 95 при 2800 об/мин — степень сжатия — 5.82 | <ul style="list-style-type: none"> • ТОРМОЗА — гидравлические с вакуумным усилителем, барабанные на все колеса |
| <ul style="list-style-type: none"> • БАЗА, мм — 4120+1118 | <ul style="list-style-type: none"> • КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — механическая пятиступенчатая | <ul style="list-style-type: none"> • РАЗМЕР ШИН — 7,50–20 |



ОДНОПОЛЧАНЕ

АМЕРИКАНСКИЕ ГРУЗОВИКИ МАРКИ STUDEBAKER ПОСТАВЛЯЛИ В СОВЕТСКИЙ СОЮЗ В РАЗЛИЧНЫХ МОДИФИКАЦИЯХ. ИНОГДА ВСТРЕЧАЛИСЬ ДАЖЕ МАШИНЫ В ТРОПИЧЕСКОМ ИСПОЛНЕНИИ С «МЯГКИМ» ВЕРХОМ КАБИНЫ, КОТОРЫЕ ЯВНО ПРЕДНАЗНАЧАЛИСЬ ДЛЯ ЮЖНОГО ТЕАТРА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ. КРОМЕ ТОГО, НА ШАССИ ГРУЗОВИКОВ STUDEBAKER ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НАЛАДИЛИ ПРОИЗВОДСТВО РАЗЛИЧНЫХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ КУЗОВОВ И ДАЖЕ МОНТИРОВАЛИ НА НИХ БОЕВЫЕ РАКЕТНЫЕ УСТАНОВКИ.

Автопоезд в составе
седельного тягача
Studebaker US6 U6 и
полуприцепа Edwards D11V.

Пусковые установки БМ-13Н
«катюша» на шасси автомо-
билей Studebaker US6 U3.

Грузовик Studebaker US6
с открытой кабиной тро-
пического типа, оборудо-
ванный краном-укосиной
на переднем бампере.



В Советский Союз в 1944–1945 годах поставляли седельные тягачи Studebaker US6 U6 (6x4) в паре с полуприцепом модели D11V грузоподъемностью 6,4 тонны. Эти автопоезда в основном использовались для переброски армейских грузов на большие расстояния в тылу войск. От остальных машин марки Studebaker седельный тягач отличался шасси с уменьшенной колесной базой (на 360 мм) и меньшим вылетом рамы сзади. На седельный тягач также устанавливали демультипликатор с иными передаточными числами. Вместо кузова на раме тягача устанавливали плиту со сцепным механизмом для полуприцепа.

Полуприцеп D11V, выпускаемый компанией Edwards Iron Works, представлял собой деревянный кузов с задним откидным бортом на рамном шасси с одним мостом и двухскатной ошиновкой колес. В передней части полуприцепа имелась плита со шкворнем и козырьком, предохраняющим кузов от удара при сцепке. На раме полуприцепа, ближе к передней части, имелись два опорных катка с механическим ручным приводом поднятия и опускания.

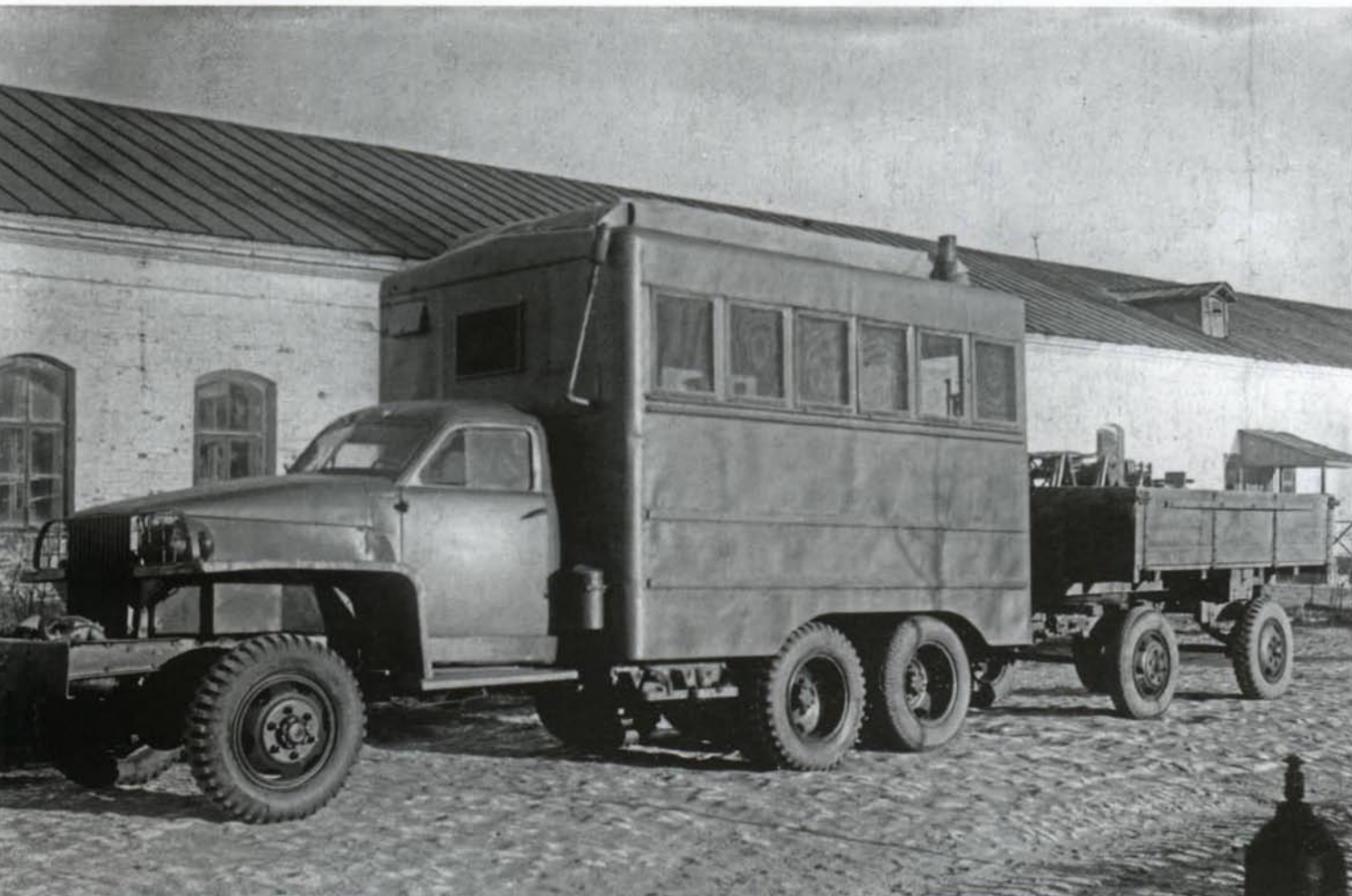
В числе автомобилей технического обслуживания к нам в небольшом количестве попали грузовики Studebaker, оборудованные подъемными кранами с 1,5-тонными тельферами в задней части кузова. Они использовались технической службой для облегчения выполнения агрегатно-монтажных работ при обслуживании техники и оказания техпомощи на маршруте автомобилям, попавшим в аварию. Одна из таких машин по предложению старшины технической службы Тришина была оборудована передним механическим краном с использованием штатной лебедки. Дан-

ное подъемное устройство состояло из специальной стрелы, закрепленной на передней части рамы, и перекинутого через ее ролик троса от лебедки. Испытания подъемного механизма дали положительные результаты, и он был рекомендован для самостоятельного изготовления в войсках и оснащения им автомобилей технической службы.

В 1941 году был прекращен выпуск трехосных шасси ЗИС-6. И поэтому с 1942 года для реактивных пусковых установок, прозванных в народе «катюша», начали использовать шасси американских автомобилей, поступивших по Lend-Lease. Чаще всего это были Studebaker. Первыми на шасси Studebaker US6 стали монтировать серийные 16-зарядные установки залпового огня БМ-13 калибра 132 мм. В 1943 году эту установку сменила так называемая нормализованная боевая машина БМ-13Н — технологически доработанный вариант «катюши» для массового производства. С середины 1942 года на шасси Studebaker начали монтировать облегченную 48-зарядную установку БМ-8-48 с двумя пакетами рельсовых направляющих для запуска реактивных снарядов калибра 82 мм. В начале 1944 года завершилась разработка самой мощной боевой машины — БМ-31-12 с сотовыми направляющими для запуска 12 реактивных снарядов калибра 310 мм. Для повышения точности стрельбы в середине 1944 года на шасси Studebaker смонтировали опытную 10-зарядную пусковую установку БМ-13СН с четырехметровыми спиральными (винтовыми) направляющими для запуска реактивных снарядов, получавших вращение с небольшой угловой скоростью.

ВОЙСКОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ МАСТЕРСКАЯ

✓ Опытный образец войсковой автомастерской ВАМ на шасси Studebaker US6 U7.



В 1948 ГОДУ В НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОМ АВТОПОЛИГОНЕ (НИИАП) РАЗРАБОТАЛИ И ИЗГОТОВИЛИ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ ПЕРЕДВИЖНОЙ МАСТЕРСКОЙ ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ТЕКУЩЕГО РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ. ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ СМОНТИРОВАЛИ НА ШАССИ STUDEBAKER US6 U7 С КУЗОВОМ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА. ВПОСЛЕДСТВИИ ЭТУ МАСТЕРСКУЮ ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ ПРОИЗВОДИТЬ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ШАССИ ЗИС-151, ОБОРУДОВАННЫХ СПЕЦИАЛЬНО РАЗРАБОТАННЫМ КУЗОВОМ-ФУРГОНОМ.

Войсковая автомобильная мастерская (ВМ) предназначалась для выполнения технических осмотров и текущих ремонтов автомобилей в воинских частях, имеющих по штату от 35 до 100 машин. Силами семи ремонтников все 100 автомобилей могли пройти техосмотр № 1 в течение дня. Техосмотр № 2 за один день проходили 25 машин, а техосмотр № 3 — 18. Текущий ремонт выполнялся по потребности. Для частей, получающих ВМ в полном комплекте, автомастерская являлась не только помещением для производства работ, но и средством хранения, перевозки ремонтного оборудования и инструментов.

Опытный образец ВМ на шасси Studebaker US6 U7 был оснащен кузовом-фургоном, изготовленным авторемонтными мастерскими 2-го Украинского фронта. Кузов размером 3,6х2,4 м (8,6 м²) имел двойную металлическую обшивку с заложением между стенками теплоизоляционным слоем. Снаружи на окна навешивали предохраняющие сетки для движения машины по лесу, а внутри были светомаскировочные шторы, плотно закрывающие окна в вечернее время. Освещение могло включаться только при закрытой двери кузова — над дверью находился автоматический выключатель, гасящий свет при открывании. Для быстрого приведения мастерской в рабочее состояние на раме автомобиля установили два реечных домкрата. Высота подвижной мастерской составляла 3,2 метра, а масса — около 4 тонн.

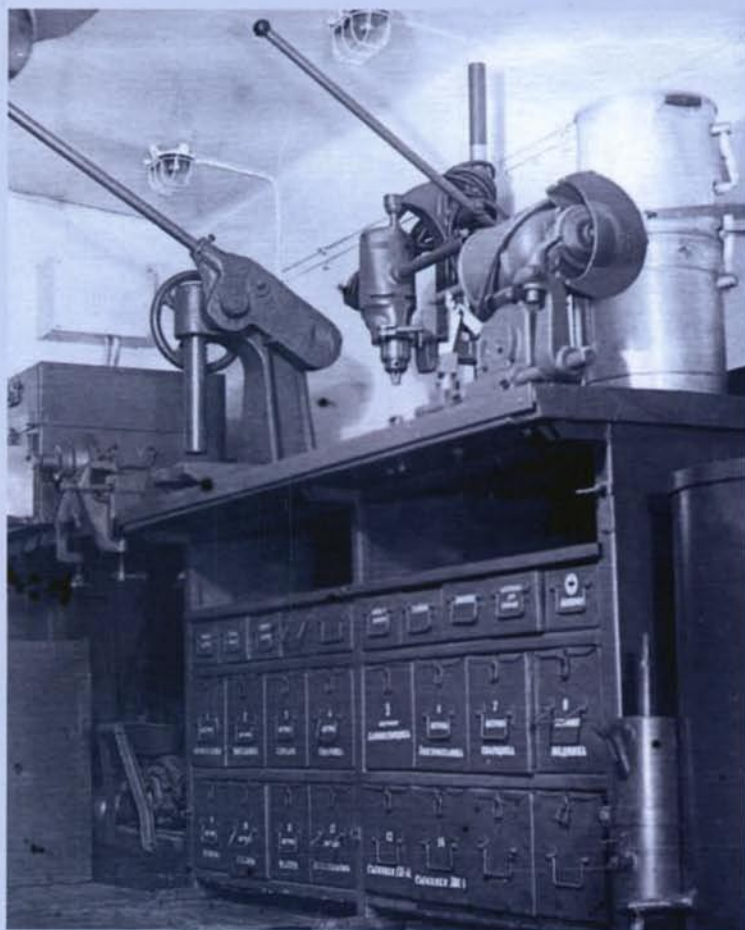
К мастерской ВМ придавалась трехсекционная разборная палатка, которая размещалась на крыше фургона и могла служить рабочим помещением для технического осмотра и текущего ремонта автомобилей, а также обеспечивала нормальные условия работы персонала независимо от времени года и погоды. В летний сухой безветренный день палатка устанавливалась шестью бойцами за 2 часа. При неблагоприят-



Мастерская ВМ с разложенной палаткой и эстакадой для обслуживания автомобилей.

ятой погоде на установку палатки могло уйти до 4 часов. Размеры палатки в рабочем положении: 9000х6000х2500 мм (по центру палатки высота — 4200 мм).

К автомобилю мог быть прицеплен двухосный стандартный 3-тонный бортовой прицеп, в котором размещалась разборная эстакада для осмотра и технического обслуживания автомобилей в полевых условиях. Эстакада монтировалась в полевых условиях пятью бойцами в течение одного часа.



Внутри кузова ВМ размещались: зарядно-силовой агрегат АЛ-6/3, слесарный верстак с ящиками, тиски, электродрель на штативе, верстачный пресс, перегонный куб (электродистиллятор), наждачное точило, походное выносное горло и ящик для угля, наковальня на подставке, моечная машина М-100, передвижной компрессор, ацетиленовый генератор «Рекорд», баллон для кислорода, вулканизационный аппарат, а также тумбочка для хранения документации, материалов и инструмента. Кузов имел печь отопления для комфортной работы при отрицательных температурах окружающего воздуха.

Оборудование в кузове мастерской ВМ.

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ:**



КРАЗ-257

СТОЙКИЙ ГОЛИАФ



**Оригинальная открытка
в каждом номере!**

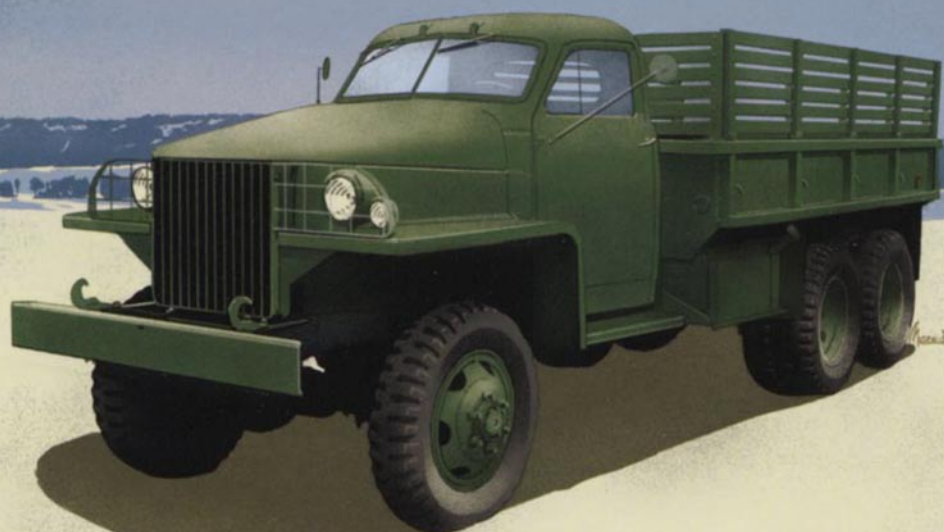
Узнавайте новости первыми!



[gruzoviki.modimio](http://gruzoviki.modimio.ru)



Бесплатная доставка на gruzoviki.modimio.ru



Studebaker US6 U3



Индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес
отправителя