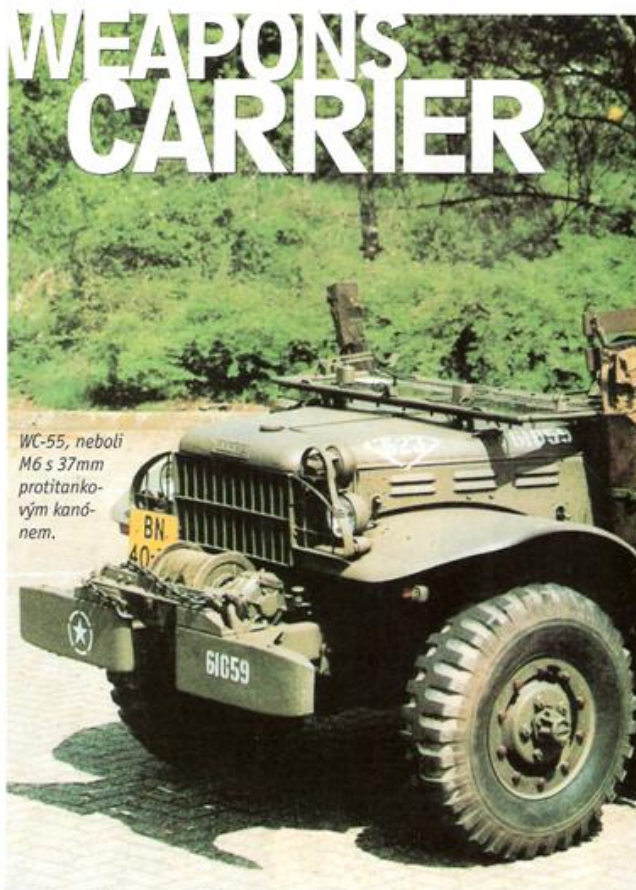


WEAPONS CARRIER

DODGE WC -převzato z časopisu „Zbraně“ 11/2000 ing.J.Mošťeka

William T. Sherman kdysi řekl: Válka je peklo. Měl pravdu. Válka si vždycky vybrala svou daň v podobě smrti, utrpení, rozbitých rodin, chudoby, nemluvě o ceně finanční. Válka ale také často způsobuje zásadní společenské a technologické změny, které mohou ve svém důsledku působit ve společnosti jako pozitivní síla. Poslední století americké historie je toho jasným důkazem.

Takhle to všechno začalo. WC-1, jeden z nejzácnějších dochovaných exemplářů Dodge 4x4.



WC-55, neboli M6 s 37mm protitankovým kanónem.

Americké ozbrojené síly poprvé použily motorových vozidel ve válce s Mexikem během trestné výpravy v roce 1916. Generál John J. Pershing požadoval, a také posléze obdržel 150 pětimístných cestovních automobilů Dodge. Až do té doby byly hlavním dopravním prostředkem americké armády koně nebo muly. Poručík George S. Patton vedl útočící jednotky ve třech „dodžkách“. Jejich překvapivá rychlost zcela zaskočila mexické vojáky a umožnila získat Pattonovi první americké vítězství motorizovaných vojsk.

7. dubna 1917 vstoupili Spojené státy do války v Evropě. Americké vojsko ve Francii ale nemělo téměř čas na to, aby uplatnilo zkušenosti z Mexika. Vojáci se rychle poučili o tom, že motorová vozidla



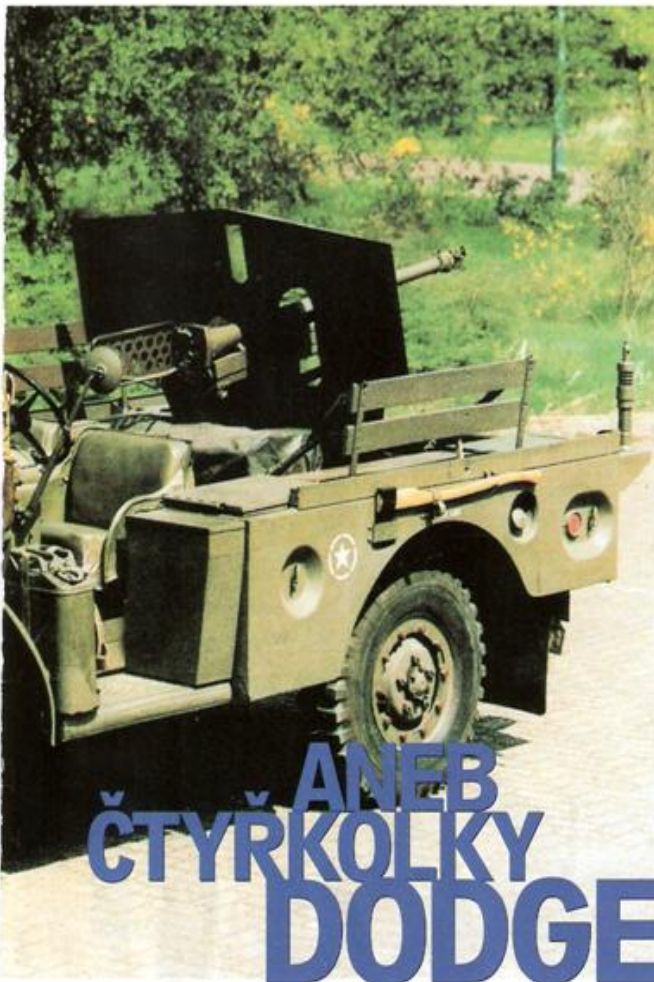
Toto je jeden z prvních Weapon Carrierů, půltuna WC-3

s jednou hnanou nápravou jsou dobrá na zpevněných vozovkách, ale téměř bezcenná při službě v těžším terénu. Tyto zkušenosti nakonec vyústily ve výrobě prvních vojenských „čtyřkolek“ Quad u firmy Nash, která jich do konce

války vyrobila 11 494 (!) a stala se tak v té době největším světovým výrobcem vozidel s pohonem 4x4.

Vstup Spojených států do války mimo jiné způsobil, že se společnost Dodge Brothers Company zapojila

do výroby nákladních automobilů. Až do té doby Dodge odolával stavbě nákladáků, přestože jeho dealeri i zákazníci neustále požadovali lehké dodávky. Teprve když se objevil vládní požadavek na výrobu lehkých nákladáků pro vojenské operace ve Francii, patrioti bratři Dodgeové se rozhodli takový automobil zavést do výroby. Jak v té době bylo obvyklé, Dodge vyráběl pouze podvozky s pohonnou jednotkou, kapotou a sedadly, zatímco kabínu a korbu dodávali další výrobci. Jeden z typů karosérií dodávaných firmou Budd Company z Detroitu, byla takzvaný Canopy Express - dnes bychom spíše použili jiné americké výrazu - pick up, s plachtou, zakrývající jak korbu, tak místo pro řidiče. Tento typ karosérie si získal takovou oblibu, že se po válce dlouho dodával



ANEB ČTYŘKOLKY DODGE

i na civilní trh. A tak lze říci, že to byla americká vláda, která dala Dodgeům jak motivaci, tak prostředky k tomu, aby zahájili výrobu užitkových automobilů.

Když skončila válka, bylo ve stavu americké armády téměř 120 000 motorových vozidel. Na nátlak Kongresu byla značná část těchto vozidel v rámci demobilizace prodána za „lidové ceny“ civilním uživatelům a v roce 1921 se stav vozidel v armádě snížil až na 30 000. Většina těchto vozidel měla uspořádání 4x2 a začátkem dvacátých let již vykazovala značné morální i fyzické opotřebování a jejich udržení v provozu začalo být velmi komplikované.

POD VLAJKOU QMC

Výsledkem zkušeností vojenských autorit byl poznatek, že k tomu, aby se úspěšně rozvíjela motorizace armády, včetně jednoduché obsluhy a údržby, je třeba mít standardní automobil s pohonem na všechny čtyři. Quartermaster Corps (QMC), armádní sbor zodpovědný za zavádění nových bojových prostředků do výzbroje, začal na své základně ve Fort Holabird ve státě Maryland vyvíjet takové automobily již začátkem dvacátých let. Do tohoto projektu byla angažována celá řada automobilových konstruktérů, kteří se později stali synonymem pro různé komponenty automobilů, například Arthur W. Herrington, který vyvíjel podvozky s pohonem všech kol téměř pro všechna americká užit-

ková vozidla, zejména Fordy, a jehož uspořádání podvozku 4x4 se používá vlastně dodnes. Výsledkem tohoto úsilí bylo 18 standardních typů a velikostí automobilů s pohonem všech kol. Na vozidlech se zkoušely nejlepší pohonné jednotky a ostatní komponenty. Takto vzniklý „standardní vozový park“ představoval v té době unikátní skupinu vozidel, kvalitativně na vyšší úrovni než většina tehdejších vozidel na americkém trhu, přitom jednoduchých, tedy laciných, s důrazem na maximální zaměnitelnost součástí, tedy se zjednodušenou údržbou.

Když ve třicátých letech přišla hospodářská krize, následovaná ekonomickou depresí, zakázalo ministerstvo financí pořizovat nová vojenská vozidla. To znamenalo, že sbor QMC byl nucen vrátit se ke svému původnímu poslání - pouze k testování a hodnocení vozidel, uvažovaných pro nasazení v armádě. Na druhé straně, představitelé automobilového průmys-

NAŠI CHLAPCI VĚDÍ, CO ZNAMENÁ DODGE

To hlásala dobová reklama, a dodávala: Vědí to, protože s těmito auty vyrůstali. Pro většinu amerických výrobců automobilů přežít hospodářskou depresi znamenalo stát se součástí některého obřího automobilového koncernu. Dodge Brothers Company se tak v roce 1928 stala součástí koncernu Chrysler, který spolu s Fordem a General Motors tvořil Velkou trojku, pokrývající tři čtvrtě automobilového trhu. Na přelomu třicátých a čtyřicátých let dodával tento koncern na trh osobní automobily Chrysler, DeSoto, Dodge a Plymouth a nákladáky Dodge. Státní zakázky a ostatní velké objednávky vyřizovala pobočka Fargo Division, vytvořená převážně z původního prodejního oddělení firmy Dodge - to se týkalo také všech vojenských automobilů. Jelikož ale jméno Fargo nebylo obecně tak známé, měly všechny tyto vozy na kapotě značku Dodge,



Toto je dílna, která mnohému fandovi věne do žil adrenalin. V popředí WC-56.

lu se rozhodli, pod vidinou budoucích kontraktů po oživení ekonomiky, investovat vlastní prostředky do vývoje celé řady vojenských automobilů, vesměs podle původních požadavků QMC. Tak vznikla celá řada projektů, na jejichž konci se objevila taková vozidla, jako třeba Jeep MB, nebo White Scout.

a to až do přelomu roku 1942/43, kdy na základě příkazu vlády byly všechny tyto komerční značky z nově vyrobených automobilů (s výjimkou identifikačních štítků s výrobním číslem) důsledně odstraněny. To platilo pro všechny automobily dodávané na základě státních zakázek, nejen pro automobily Dodge.

Dodge WC-52 přestavěný na štábní tak, jak ho používal podplukovník (později generál) Ludvík Svoboda během Dukelské operace. Původ této přestavby není autorovi znám.



Zlaté české ruce udržují nejen automobil, jako například tyto ambulance WC-54.



Zapojení firmy Dodge do výroby vojenských automobilů s podvozkem 4x4 se datuje od roku 1934, kdy se objevila jeho první „čtyřkolka“, nákladák Dodge o nosnosti 1,5 tuny. Tento automobil měl také jedno další prvenství - byl to vůbec první automobil na světě, u kterého šlo vypojit a zapojit náhon na všechny čtyři z kabiny řidiče, což umožnila přídavná převodovka vložená mezi převodovku a nápravu. Tato koncepce pohonu v podstatě zůstala zachována dodnes. Masová výroba „dodžek“ s pohonem všech čtyř kol začala v roce 1940. Armáda požádala Dodge, aby vyvinuli automobil 4x4 o nosnosti 1/2 tuny s použitím tolika existujících součástí a komponentů, jak jen bude možné. V krátké době Dodge dodali automobily Model T202, neboli série VC (VC-1 až VC-6), které měly celou kapotu a přední blatníky převzaty ze současných civilních verzí, jednoduchou přídavnou převodovku a standardní řadový šestiválec Dodge T-212 s L-hlavou, o objemu 3,5 litru. Celkem bylo dodáno 4641 vozů série VC.

Z PŮL NA TŘI ČTVRTÉ TUNY

V roce 1941 dostaly tyto vozy zcela novou karosérii, původní civilní kapotaž motoru s blatníky a typickou civilní maskou byla nahrazena zjednodušenými vojenskými tvary. Převodovka i přídavná převodovka zůstaly zachovány, motor byl nový Dodge T-214, opět s L-hlavou,



Tento Dodge WC-52 přijel do Prahy s Čechoslováky až z Východní fronty.

s objemem zvětšeným na 3,8 litru a vůz dostal pevnější zadní nápravu. Karosérii na podvozku WC se objevila celá řada, pick-up, velitelský automobil, dodávka, sanitka. Největší množství (25 614 kusů) však bylo dodáno v provedení, nazývaném weapons carrier, které co do uspořádání (otevřená kabina a korba typu pick-up, zakryté společnou plachtou) byly shodné s prvními vojenskými „dodžkami“ z konce první světové války, canopy express. Celkem bylo dodáno 77 765 půltunových variant série WC. Mnohé z nich byly podrobeny náročným testům u QMC se závěrem, že pro požadované účely je půltuna příliš lehká. Chrysler, je-

hož součástí se stali Dodge Brothers, byl požádán, aby postavil obdobný automobil o nosnosti 3/4 tuny.

Odpovědí na tyto požadavky QMC byla nová série automobilů Dodge WC, označovaná T214, neboli WC-51 až WC-64. Pro pohon sloužil osvědčený šestiválec, čtyřstupňová převodovka a jednostupňová přídavná převodovka. Celkový design byl nižší, širší a tužší, než předchozí půltuny WC. Celkem bylo vyráběno třináct verzí karosérií, ale největší poptávka vojáků byla po verzi weapons carrier. Základním užitím tohoto automobilu u ozbrojených složek byla přepra-

va osmičlenného pěchotního družstva včetně výzbroje a výstroje, proto tedy weapons carrier. Tento vůz byl brzy znám pod přezdívkou Beep, což byla zkratka za Big Jeep.

Jedna z prvních variant (jestli ne vůbec první), odvozených od původního provedení WC byla Motorizovaná lafeta kanón (Gun Motor Carriage, někdy též GMC) T21, později označovaná M6. Použitý kanón M3 ráže 37 mm byl původně určen jako protitankový, pro automobilní trakci. Na přelomu let 1941/42 byla testována možnost zvýšit jeho mobilitu instalací přímo na motorové vozidlo,

mezi jinými například Bantam BRC, šestikolový Jeep MT-TUG, M3A1 Scout a některá další vozidla. Jedině T21, dle továrního označení WC-55, byl schválen QMC do sériové výroby. Přesto ale toto vozidlo poměrně rychle morálně zastaralo a během let 1943 - 45 byla většina z 5380 vyrobených kusů přestavěna na verzi WC-51/52

bil bez navijáku s vybavením pro zástavbu radiostanice, WC-59 Telephone Maintenance s nástavbou pro údržbu a instalaci telefonního vedení a WC-60 Emergency Repair, pojízdná dílna.

la verze T223, neboli WC-62 a WC-63 s podvozkem 6x6, o nosnosti 1,5 tuny. Korba vycházela z původního weapons carrieru, byla jen prodloužená. Vozidla dostala novou dvourychlostní přidavnou pře-

místo původních dvou, a převodovky řízení. Od zavedení WC-62/63 do výroby byly tyto nové komponenty používány i na všech modelech T214 s tím, že bylo dáno doporučení všem opravářským jed-



Američané v Plzni předvedli celou plejádu vehiklů, mezi nimi i tyto Dodge WC-63, táhnoucí dvouliberní protitankové kanóny.



Těchto WC-53 Carryall se mnoho nezachovalo, tento pochází ze soukromé sbírky v St. Louis, Missouri.

(včetně změny registračních čísel, kdy prefix „60“, obrněné vozidlo, byl nahrazen prefixem „2“, lehký nákladník).

Věnovat se podrobně všem dalším variantám by vyžadovalo rozsáhlejší práci, zmiňme snad alespoň ty nejdůležitější: WC-53 Carryall, sedan s karosérií převzatou z civilních typů, WC-54 Ambulance, s karosérií pro čtyři ležící pacienty, WC-56 Command, štábní automobil bez navijáku, WC-57 Reconnaissance, štábní automobil s navijákem, WC-58 Radio, štábní automo-

NEJLEPŠÍ ČTYŘKOLKA JE ŠESTIKOLKA

V březnu 1943 se objevila největší modifikace řady WC. Tou dobou došlo ke změně v organizaci péchotních jednotek a péchotní družstvo mělo 12 vojáků místo původních osmi. Generál Hodges, vrchní velitel péchoty tehdy formuloval požadavek na modifikaci stávajících weapons carrierů, které by byly schopny přepravy celého družstva, za předpokladu využití maximálního počtu existujících komponentů. Odpovědí Dodge by-

GMC nebo Diamond T. Celkem bylo vyrobeno 43 278 verzí 6x6.

ZMĚNA JE ŽIVOT

Během produkce původního modelu T214 bylo zavedeno jenom velmi málo změn. Většina jich nebyla způsobena problémy, které by se objevily v provozu, ale právě zavedením typu T223 6x6, s cílem dosáhnout maximální zaměnitelnosti dílů. Týkalo se to především přední nápravy, která měla bohatěji dimenzované diferencální soukolí se čtyřmi planetovými koly

vodovku a verze WC-63 byla vybavena navijákem. Tato vozidla byla jedinými Dodge, která mohla být vybavena také lafetou pro kruhové střeliště s půlpalcovým kulometem Browning M1, obdobným, jakého se používalo například na nákladních automobilech notkám v případě potřeby až do spotřebování zásob instalovat na typech 4x4 starší nápravy a převodovky řízení. Další změnou, kterou je možné na první pohled identifikovat, je provedení korby na verzi WC-51/52. Drobných změn ve tvarech prolisů pro odrazky a háky plachty byla celá řada, ale jejich výčet by přesáhl rámec tohoto článku. Podstatnou změnou ale bylo použití dřevěných bočnic uvnitř korby, zakrývajících zadní blatníky. Do roku 1943 byly plechové a dřevěná náhrada se z úsporných důvodů objevila v roce 1944.

Je to už šedesát let, kdy opustil výrobní linku první Dodge WC. Mnozí experti tyto vozy považují za jedny z nejlepších, ne-li vůbec ty nejlepší, které se ve Spojených státech za druhé světové války vyráběly. Byly nižší, širší a silnější, než jejich konkurenti. Sloužily u všech druhů vojsk, ve všech oblastech světa. Celkem bylo vyrobeno 255 196 vozidel typu WC a o jejich oblíbenosti, která přetrvává až dodnes, hovoří to, že vedle jeepů jsou snad nejčastěji restaurovaným vojenským vozidlem.

