**07-392 ЯАЗ-218 6х4 строительно-карьерный самосвал двусторонней боковой выгрузки гп 10 тн, объем кузова 6.1 м3, мест 3, вес: снаряженный 12 тн, полный 22.225 тн, ЯАЗ-206А 165 лс,45 км/час, опытный, ? экз., ЯАЗ г. Ярославль 1954 г.**

*По материалам из книги Соколова М. В. «Ярославские большегрузные автомобили», в 2 т. Т. II Барнаул, 2016, с надеждой побудить у читателя желание ознакомиться с оригиналом. Спасибо и глубокое уважение выдающемуся историку нашего автомобилестроения, но не только его, но и всей нашей страны, ее народа.*

В 1954 году по заданию Министерства строительства электростанций ЯАЗ приступил проектированию и созданию экспериментальных образцов самосвалов. В стране для полномасштабного строительства ГЭС не хватало самосвалов именно с боковой разгрузкой. Не на каждой ГЭС самосвал мог развернуться фронтально. На тот момент в стране выпускался лишь один самосвал с 2-хсторонней разгрузкой – КАЗ-600, однако он был не пригоден для работы с высокопроизводительными экскаваторами и не мог перевозить в кузове взорванные скальные породы.

К концу 1954 г. (согласно заводским источникам - в декабре) были построены первые опытные образцы двух вариантов, получившие индексы ЯАЗ-218 и ЯАЗ-218А. Их основа состояла из шасси ЯАЗ-210Е с неизменными базой и колеями, на которую были установлены самосвальные кузова бокового опрокидывания. Подъем платформы у обоих вариантов производился с помощью трехзвенного телескопического подъемника, укрепленного на подрамнике под платформой.

Самосвал ЯАЗ-218 имел платформу с автоматически открывающимися боковыми бортами, а ЯАЗ-218А сплошную платформу корытообразного типа с жесткими бортами. Угол подъема платформы у 218-го 50 градусов, у 218А – 60 градусов. Боковые борта платформы самосвала ЯАЗ-218 открываются автоматически при помощи тяг и рычагов, связанных с цилиндрами гидроподъемника, иными словами подъем платформы и открытие бортов синхронизированы. Наклон платформы производился относительно осей двух пальцев, укрепленных в передних и задних опорах платформы. Для того чтобы изменить направление опрокидывания, шофер должен был переставить эти пальцы на соответствующую сторону.

По окончании сборки самосвалы ЯАЗ-218 и ЯАЗ-218А проходили заводские испытания, после завершения которых были направлены на эксплуатационные, где применялись в сравнении со стандартными ЯАЗ-210Е. В течение 1955-56 г. они эксплуатировались на строительстве Горьковской ГЭС и на работах в Гулькевическом карьере (пос. Венцы сельского поселения Венцы-Заря Краснодарского края).

По сравнению с другими самосвалами, ЯАЗ-218 имел очевидное преимущество в плане сокращения времени на маневрирование. Если применение обычных самосвалов ЯАЗ-210Е

в этих условиях вообще оказывалось проблематичным из-за большого радиуса поворота, а на самосвале МАЗ-205 на маневрирование для разгрузки каждый раз приходилось затрачивать до 5 минут, то самосвалы ЯАЗ-218 и ЯАЗ-218А с боковой разгрузкой таких потерь времени не имели. Наиболее производительным и приспособленным для строительства ГЭС самосвалом оказался ЯАЗ-218 с автоматически открывавшимися бортами. Его производительность была выше, чем у ЯАЗ-218А. Дело в том, что при разгрузке последнего немалая часть груза попадала прямо под колеса, тогда как у ЯАЗ-218 открытие боковых бортов при разгрузке увеличивало расстояние от плоскости задних колес до кромки ссыпания груза.

В целом, в ходе испытаний конструкция ЯАЗ-218 достаточно хорошо себя зарекомендовала, в отличие от варианта ЯАЗ-218А, корытообразная конструкция которого по многим показателям проигрывала. Единственным же слабым местом «218-го» оказалась та самая рычажная система автоматического открывания бортов, надежность и долговечность которой оставляли желать лучшего. И наоборот, цельный кузов «218А» без подвижных частей и механики был проще в изготовлении, прочнее и безотказнее. Вот только его геометрия нуждалась в продуманном пересмотре.

С одной стороны, хорошие показатели, достигнутые в ходе испытаний, давали моделям «зеленую улицу» для серийного производства. А с другой - с производственными мощностями для них намечались явные проблемы. Ярославский автозавод с трудом выдавал запланированные объемы грузовиков, тягачей и стандартных самосвалов с задней разгрузкой и освоение еще одной или даже двух их модификаций предприятию было уже не под силу. Но основная загвоздка была все же не в этом.

Как это ни странно, и сам заказчик новых автомобилей к 1957 г. несколько охладел к этим разработкам. Для возведения грандиозных сооружений были нужны самосвалы не с боковой разгрузкой, а машины особо большой грузоподъемности, на 25, 30, 40 т груза.

К тому же, опыт эксплуатации ЯАЗ-210Е и других самосвалов показывал, что основной объем строительных работ приходился и приходится все же на самосвалы с задней разгрузкой. Причем согласно требованиям безопасности при производстве определенных видов работ, они должны были производится только самосвалами с задней разгрузкой кузова. Самосвалы же с боковой разгрузкой в плане применения оказались гораздо менее универсальными и основным их назначением, как показала практика, являлась транспортировка инертных массовых материалов с разгрузкой на специально оборудованные площадки с обязательным использованием мощных бульдозеров для быстрого валкования привезенного материала. Кстати, максимальная эффективность при этом получалась бы от использования автопоездов в составе тягача-самосвала с боковой разгрузкой и аналогичного прицепа-самосвала. Однако заявленная в 10 т

грузоподъемность ЯАЗ-218 и ЯАЗ-218А в сумме с недостаточно мощным (165 л.с.) дизельным двигателем не позволяли в то время использовать эти автомобили в составе полноценных автопоездов.

Вполне вероятно, что при решительном указании «сверху», ЯАЗ все же мог бы выпускать самосвалы с боковой разгрузкой небольшими партиями (например, на экспорт). Однако подобных заказов так и не последовало, и опытные образцы обоих моделей некоторое время спустя разделили печальную участь почти всех не пошедших в серию автомобилей отечественного производства. Исключением является лишь мимолетное упоминание о том, что по крайней мере один из «218-х» позже передали на КрАЗ.

Не секрет, что работы по тяжелым самосвалам с боковой разгрузкой были продолжены в начале

1960-х г. уже в Кременчуге, хотя «продолжены» - не вполне точное тому определение, поскольку ничего своего спроектировано не было: уже имевшуюся платформу и подъемный механизм с переданного сюда из Ярославля экземпляра ЯАЗ-218 просто перемонтировали на шасси «222» (а на самом деле поступили еще проще - установили на тот самый экземпляр ЯАЗ-218 более новый двигатель ЯАЗ-М206 и кабину с оперением от «219-го»), а получившийся результат гордо

нарекли опытным образцом самосвала КрАЗ-254.

Чтобы сделать то же самое (но гораздо раньше) на ЯАЗе, не хватило каких-то последних «пяти минут», т.е. в сложившейся тогда ситуации прекращения автомобильного производства до этого банально «не дошли руки». Вот поэтому такая реинкарнация «218-го» произошла лишь несколько лет спустя уже под псевдонимом. Понятно, что и в этом случае дальше отдельных экспериментальных экземпляров дело не пошло, поскольку Кременчугский завод оказался еще

более неготовым к серийному выпуску таких самосвалов, да и в условиях социалистической плановой экономики производить узкоспециализированные конструкции в небольших количествах было попросту невыгодно. В конце концов отдельные партии таких самосвалов по мере надобности начали изготавливать сами автопредприятия силами собственных мастерских.