**07-278 ЯАЗ-205 4х2 самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 5 т для перевозок сыпучих и подвижных грузов, емкостью кузова 3.6/4.7 м3, мест 3, вес: снаряженный 6.5 т, полный 11.64 т, ЯАЗ-204 112 лс, 55 км/час, 22 экз. плюс 99 машинокомплектов, ЯАЗ г. Ярославль, 1947-48 г.**



С уважением и благодарностью, слово **М. В. Соколову.**

*Из книги «Ярославские большегрузные автомобили». Т. 1, Барнаул, 2015 г.*

 Второй и, как показало время, самой значимой модификацией ЯАЗ-200 стал разработанный в 1946 г. самосвал ЯАЗ-205, рассчитанный на 5 т груза. Напомним, что еще с 1935 г. основной модификацией базовой модели на ЯГАЗе являлись самосвалы. В послевоенный период восстановления народного хозяйства именно эти машины стали еще более востребованы.

 И вновь предоставим слово тогдашнему главному конструктору ЯАЗа В.В. Осепчугову, описавшему конструкцию самосвала на страницах журнала «Автомобильная промышленность» (№ 5/1947 г.):

«Ярославский автомобильный завод выпустил опытные образцы нового советского самосвала ЯАЗ-205, спроектированного на базе грузового автомобиля ЯАЗ-200. Шасси самосвала отличается от грузовика более короткой базой, но для рамы самосвала используется та же штамповка лонжеронов, что и для грузовика. Грузоподъемность самосвала 5 т и конструкция

подъемного механизма, не нагружающего раму, позволили оставить сечения лонжеронов без усиления. Подвеска заднего моста самосвала продвинута вперед на 720 мм и излишняя часть лонжеронов отрезана; общее число поперечин рамы уменьшено до пяти. Буксирный прибор и буксирные крюки сохранены. Карданные валы укорочены: первый - на 614 мм, второй - на 106 мм; при этом конструкция карданной передачи полностью сохранена

 Автомобиль-самосвал предназначается к работе без прицепа. Поэтому из пневматической тормозной системы и системы электрооборудования исключены все аппараты, предназначенные для обслуживания прицепа (имеется только один ресивер и тормозной кран

по типу крана американской фирмы Westinghouse). Емкость топливного бака уменьшена до 105 л. Такой запас горючего достаточен для пробега до 300 км, что значительно превышает суточный пробег самосвала. Передаточное число редуктора заднего моста увеличено до 9,00:1, а наибольшая скорость снижена до 55 км/ч. Увеличение передаточного числа главной

передачи и снижение наибольшей скорости обеспечивают некоторое повышение тягового усилия и облегчают водителю в специфических условиях самосвальных работ соблюдение числа оборотов дизеля от 1500 и выше в минуту. В этом интервале оборотов рабочий процесс дизеля протекает наиболее благоприятно. Остальные изменения связаны с установкой самосвального механизма и платформы, привода и механизма управления.

 Гидравлический подъемный механизм самосвала выполнен в виде горизонтально расположенного цилиндра, шарнирно посаженного на поперечный вал, закрепленный на подрамнике. Цилиндр выполнен из стальной трубы, расточенной внутри на диаметр

180 мм и обработанной хонингованием. Стальная литая головка цилиндра, приваренная к нему электросваркой, служит одновременно кронштейном для шарнирного соединения с поперечным валом подрамника и основанием для крепления насоса к клапану управления. В головке сделаны 2 канала для соединения полости цилиндра с насосом. Дно цилиндра - из чугуна.

 … Подъемный механизм действует по следующему принципу. Выжав педаль сцепления, водитель ставит рычаг включения отбора мощности в переднее положение и, отпустив педаль сцепления, включает насос. Поставив рычаг управления в среднее положение, он доводит число оборотов двигателя до 1500 в минуту и производит подъем. При этом масло из полости цилиндра над поршнем перекачивается в полость цилиндра под поршнем. Давлением масла, которое достигает 37 ат, поршень выдвигает шток и через систему рычагов поднимает платформу на угол 50°. В конце хода поршня в теле цилиндра сделаны два отверстия, соединяющие цилиндр через перепускную трубку с насосом. В крайнем положении поршень становится между ними так, что нижняя и верхняя полости цилиндра соединяются и масло из полости высокого давления перепускается в верхнюю полость, пока опускающийся поршень не перекроет нижнего отверстия. Таким образом обеспечивается автоматическая остановка подъема при непрерывно работающем насосе. По окончании подъема отбор мощности выключается, рычаг управления переводится в положение «спуск» - крайнее назад, и платформа опускается в горизонтальное положение. Рычагом управления можно регулировать

скорость подъема и спуска. Поставив рычаг управления в положение «Стоп» - крайнее вперед, можно оставить платформу поднятой в любом положений.

 Технические данные ЯАЗ-205, отличающиеся от ЯАЗ-200: Грузоподъемность - 5 т; вес в снаряженном состоянии (с топливом, маслом, водой и инструментом) - 6,5 т; полный вес груженого автомобиля - 11,64 т; распределение веса по осям (передняя/задняя) без нагрузки - 3/3,5 т (46,2/53,8%); то же с нагрузкой - 3,45/8,19 т (29,6/70,4%); габаритные размеры: длина - 6065 мм, ширина - 2615 (для опытных) - 2638 мм, высота без нагрузки 2430 мм; база - 3800 мм; радиус вертикальной проходимости - 3,3 м; радиус поворота по колее наружного колеса - 8,5 м; передний/задний углы въезда - 43743°; размер шин - 11,25-20 (опытные образцы) или 12,00x20”; наибольшая скорость -55 км/ч; эксплуатационный расход топлива - 35 л/100 км; емкость топливного бака - 105 л; внутренние размеры платформы - 3000x2000 мм; высота бортов - 600 мм; объем платформы - 3,6 м3 (с надставными бортами - 4,7 м3); вес платформы -790 кг; угол подъема - 50°; время подъема/спуска - 15 с; гидравлический подъемник: диаметр цилиндра - 180 мм, ход штока - 540 мм, диаметр штока - 52 мм, масляная емкость - 17,5 л, максимальное давление - 37 кг/см2; вес подъемного механизма - 334 кг.

 Динамика автомобиля-самосвала должна быть выше динамики базового грузового автомобиля, т.к. самосвалу приходится работать в более тяжелых дорожных условиях. Путем снижения полного веса, а также увеличения передаточного отношения главной передачи (9:1 против 8,21:1 у ЯАЗ-200), динамический фактор, характеризующий способность автомобиля

к ускорению, к преодолению подъемов и к движению по плохим дорогам, увеличен на 27% по сравнению с базовым грузовиком (0,059 у ЯАЗ-205 против 0,046 у ЯАЗ-200). Пятая ускоряющая передача в коробке передач повышает наибольшую скорость автомобиля до 55 км/ч, что особенно важно при обратных ездках. Хорошая динамика в значительной степени предопределяет хорошую экономику и проходимость. С целью повысить маневренность самосвала он сделан насколько возможно коротким. Низкая минимальная скорость (4 км/ч) позволяет при наибольшем крутящем моменте без пробуксовки преодолевать тяжелые участки дороги. Для особо тяжелых условий будет проверена целесообразность применения шин с грунтозацепами, цепей противоскольжения и демультипликатора, который на самосвале позволяет вдвое снизить минимальную скорость при соответствующем

увеличении тягового усилия и тем значительно повысить проходимость автомобиля. Кроме того, демультипликатор дает возможность правильно подобрать режим работы двигателя в зависимости от условий движения, что повышает экономичность.

 Новый 5-тонный самосвал окажет огромную помощь в механизации трудоемких погрузо-разгрузочных работ, особенно в промышленном и дорожном строительстве, а также при перевозках сельскохозяйственных грузов».

 Первые два опытных образца ЯАЗ-205 были закончены к 7 ноября 1946 г., а уже в январе 1947 г. они были переданы для ознакомления на МАЗ. Таким образом ЯАЗ-205 стал первой из Ярославских моделей, производство которой стали разворачивать на другом предприятии. Первой, но отнюдь не последней, т.к. практически все остальные модели ЯАЗа в той или

иной степени повторили затем эту вынужденную эмиграцию. По той же самой причине самосвал ЯАЗ-205 сразу же стал одним из самых редких и малочисленных серийных отечественных автомобилей. В 1947 г. в Ярославле было собрано всего лишь 18 экземпляров

этой модели, а в 1948 г. в статистике ЯАЗа стало значиться еще 103 единицы самосвала ЯАЗ-205. Однако 99 из них были изготовлены на ЯАЗе в виде машинокомплектов (24 шасси + 75 шасси без кабин), доставлены на МАЗ и окончательно собраны уже там. Поэтому

статистически оба завода сочли их, как свою продукцию, что и породило по сию пору не утихающие споры, сколько же на самом деле успели собрать ЯАЗ-205. По-видимому, однозначного ответа на этот вопрос дать не удастся, поскольку эти с одной стороны уже

не 100%-ные ЯАЗ-205, с другой в еще большей мере не являлись и 100%-ными МАЗами, ведь собраны они были из ярославских узлов и агрегатов, и даже облицовка радиатора у этих переходных экземпляров имела горизонтальные брусья, т.е. была «яазовской», да и

капотные боковины не снабжались еще барельефами зубров.

 Вся принадлежность этих машин к Минскому автозаводу свелась лишь к новой более остроконечной снизу эмблеме «МАЗ» и замене накапотной фигурки медведя аналогичным зубром. Впрочем, эта сотня машин мгновенно растворилась в гуще масштабного послевоенного строительства, поэтому даже в 1950-х г. встретить на дорогах подлинный ЯАЗ-205, пусть даже минской сборки, было практически не реально, не говоря уже про более позднее время.

 Что же касается минских дубликатов ЯАЗ-205, то их выпуск, начатый пятью первыми экземплярами, собранными к 30-й годовщине Октябрьской революции 7 ноября 1947 г. (которые затем были переданы строителям МАЗа - тресту «Автопромстрой»), с каждым

годом все более наращиваясь, продолжался до 1966 г., в результате чего эти самосвалы стали одними из самых распространенных в СССР в период 1950-70-х г. В Минске конструкция «205-го» слегка менялась. Так, два укороченных карданных вала заменили одним общим, убрали задние буксирные крючья, в конце 1950-х г. упростили кабину, сделав лобовые стекла глухими и т.д. На всем пространстве бывшего СССР в свое время эксплуатировалось огромное количество самосвалов МАЗ-205, работали они и за рубежом. **Множество их экземпляров сохранилось и до наших дней, но мало кто сейчас помнит, что вся заслуга по созданию этой весьма распространенной машины принадлежит не Минскому, а Ярославскому автозаводу.**