**02-004 ЯГ-10 6х4 с дизель-мотором Beardmore специальный бортовой грузовик для пробега-конкурса по маршруту Москва-Тбилиси-Москва под №21 с кабиной, как у опытных Я-5-КоДжу, грузоподъемность 8 т, мест в кабине 3, полный вес до 14.8 т, 87 лс, 42 км/час, 1 экз., ЯГАЗ г. Ярославль, 1934 г.**



**Изготовитель:** Государственный автомобильный завод Главного управления авто-тракторной промышленности (ГУТАП) НКТП СССР, Ярославль.

**Переименования завода:**

Автомобильный завод акционерного общества механических передвижений и производств В.А. Лебедева 1916-1918 г.,

1-й Государственный авторемонтный завод (1-й ГАРЗ) - 1918-1925 г.

Ярославский государственный автомобильный завод №3(ЯГАЗ №3) - 1925-33 (примерно) г.;

Ярославский государственный автомобильный завод (ЯГАЗ) - 193-36 г.;

Ярославский автомобильный завод (ЯАЗ) - 1936-58 г;

Ярославский моторный завод (ЯМЗ) - 1958-93 г.

ОАО «Автодизель» (Ярославский моторный завод) - 1993-2002 г.

ПАО «Автодизель» (Ярославский моторный завод) с 2002 г.

.

Дополнительно о пробеге см. приложенные PDF «За рулем» и у М.В. Соколова «Ярославские большегрузные автомобили. Т. 1, Барнаул 2015. Стр. 162-178.

*Н.С. Марков:* «… можно упомянуть, что неоднократно предпринимались попытки адаптировать к грузовикам ЯГ-10 альтернативные силовые установки. Например, в 1933 году для участия в испытательном автопробеге Москва–Тифлис–Москва был построен опытный экземпляр «трехоски» с дизелем Beardmore. Он получил такую же нестандартную кабину, как и у опытных дизельных грузовиков Я-5-Коджу (с улучшенными внешними формами), а также оригинальную грузовую платформу с решетчатым каркасом и тентом.»

 Летом 1934 года для знаменитого августовского дизельного конкурсного автопробега по маршруту Москва – Харьков – Ростов-на-Дону – Ставрополь – Нальчик – Тбилиси – Москва по просьбе комитета конкурса был изготовлен ЯГ-10 с импортным дизельным двигателем Бирдмор (пробеговый №21). В пути машина показала себя неплохо, хотя и имела поломку кронштейна реактивной штанги, но, как отметила комиссия, это было следствием низкого качества литья на Костромском заводе, а не конструкции автомобиля. Дальнейшая судьба этой интересной машины, имевшей, кроме дизеля, и несколько иную кабину, неизвестна.

 Условия конкурса были жёсткие. Любая зарубежная фирма могла участвовать в нём на двух принципиальных условиях:

 1. Дизель должен быть серийным, т. е. уже полностью отработанным.

 2. Дизель должен быть установлен на серийный грузовик советского производства. Причём желательно было заявить на участие в конкурсе не один мотор, а сразу два различной мощности под каждый тип грузовиков – средний и тяжёлый.

Эти грузовики ждал пробег длиной более 5 тыс. км по маршруту Москва-Тифлис-Москва с нагрузкой в 80 % от их «паспортной» грузоподъёмности. Причём заправляться в пути машины должны были сугубо советским топливом и маслом.

 До начала пробега двигатели проходили всесторонние стендовые испытания, а после завершения 5000-километрового марафона подлежали инспекции на предмет износа. И в течение всего пробега шёл непрерывный мониторинг экономичности.

 Всего присвоено номеров 49, участвовали 44 автомобиля, в т. ч. 4 бензиновых, в отчете отсутствуют номера машин 9, 10, 19, 20 и 40.

*Из «Краткого технического отчета дизельного конкурса, произведенного в СССР в 1934 году по дизель-моторам автомобильного типа».*

 «В целях выявления современных достижений в области быстроходного дизелестроения в СССР были организованы конкурсные испытания дизелей различных конструкций и фирм на основании постановления Совета Народных Комиссаров от 15 мая 1932 г. за № 719. Основным условием конкурса было проведение испытаний в различных климатических, дорожных и эксплуатационных условиях СССР, при этом каждый дизель был установлен на шасси автомобиля советского производства.

 В конкурсе принимали участие 40 автомобильных дизелей 15-ти фирм 8-ми стран, в том числе СССР с 2 дизелями советской конструкции и производства. По странам и фирмам в конкурсных испытаниях принимали участие следующие автомобильные дизели:

1. Франция: Лиллуаз 2 мотора, Рено 2 мотора, всего 4 мотора.

2. Англия: Кросслей 4 мотора, Торникрофт 2 мотора, Перкинс 1 мотор, Бирдмор 1 мотор, всего 8 моторов.

3. Германия: М.А.Н. 4 мотора, Бюссинг-Наг - 4 мотора, Дойтц 1 мотор, МВМ 1 мотор, всего 10 моторов.

4. Венгрия: Ланг 4 мотора, Ганц 4 мотора, всего 8 моторов.

5. Италия: Фиат 2 мотора.

6. Австрия: Греф - Штифт 2 мотора.

7. Швейцария: Заурер 4 мотора.

8. СССР: Коджу 2 мотора.

 Дизели были установлены на шасси грузовых автомобилей советского производства завода им. Сталина /13 шт./ грузоподъемностью 3 тонны, Ярославского завода /26 шт./ грузоподъемностью 5 тонн и Горьковского автозавода им. Молотова /1 шт./ грузоподъемностью 1,5 тонны - всего 40 машин: из них на 20-ти шасси дизели устанавливались заграницей и на остальных в СССР

 Все испытания дизелей проводились на топливе одного сорта /газойль/ советского

производства, в качестве смазки применялась смесь масла брайтсточного с машинным.

 Пробеговые испытания по маршруту Москва - Тифлис - Москва имели целью определить качества дизельных машин в различных климатических и дорожных условиях по следующим показателям:

A. Прочность и надежность работы дизеля в условиях дальнего пробега на 4698 км.

B. Экономичность дизельных машин.

C. Пусковые качества дизелей.

D. Динамические качества дизельных машин в пробеге.

Выбранный маршрут Москва - Тифлис - Москва обеспечивал участки дорог с различной одеждой, как-то: шоссейные, грунтовые, горно-грунтовые и горно-шоссейные.

 В пробеге принимали участие представители иностранных фирм в количестве 18 чел., а все обслуживание машин осуществлялось советскими водителями и механиками, контролерами и инженерно-техническим персоналом. Учет результатов пробеговых испытаний производился в самом пробеге, благодаря чему цифры, вызывавшие сомнение, проверялись членами технической комиссии, и уже проверенными вносились в отчетные ведомости. Это обеспечило точность учета.

Пробеговые испытания по маршруту - Москва - Тифлис - Москва.

В автомобильном пробеге Москва-Тифлис-Москва, организованном по поручению Комитета Конкурса Цудортрансом при СНК СССР, приняли участие 40 автомобилей с быстроходными двигателями дизеля. Распределение дизельных автомобилей по типам шасси следующее:

ГАЗ 1,5 тонны 1

ЗиС 3 тонны 13

ЯГАЗ 5 тонн 25

ЯГАЗ 8 тонн 1

 В интересах движения и с целью облегчить ведение точного технического контроля, из дизельных автомобилей было составлено 4 путевые колонны. В первую колонну были включены все трехтонные автомобили и полуторатонный /всего 14/; во вторую, третью и четвертую колонны вошли пятитонный автомобили и восьмитонный на трехосном шасси /всего 26/. В соответственные колонны поставлены были стандартные автомобили союзного производства с бензиновыми карбюраторными двигателями /№№ 8 и 18 - трехтонные ЗиС, №25 - пятитонный Я-5 с двигателем ГЕРКУЛЕС серии УХС и №49 - пятитонный ЯГ-4, с двигателем ЗиС. Эти автомобили участвовали в пробеге как «эталоны», для сравнения технических результатов. Автомобили с мертвым грузом взвешивались до и после пробега; всякого рода изменения нагрузки и количества пассажиров постоянно фиксировались в путевых журналах.

Таблица 2 СОСТАВ ПУТЕВЫХ КОЛОНН КОНКУРСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

№№ авто Фирма марка/двигателя Общий вес в кг.

|  |  |
| --- | --- |
| I-ая колонна /шасси ЗиС | 3 тонны |
| 1. Перкинс (шасси ГАЗ, 1.5 т) | 3560 |
| 2. Торникрофт | 5900 |
| 3. Кросслей | 5645 |
| 4. Кросслей | 5555 |
| 5. Бюссинг | 5675 |
| 6. Бюссинг | 5537 |
| 7. М.А.Н. 70 | 5737 |
| 8. ЗиС-5 /бенз./ | 6200 |
| 9. М.А.Н. 80/90 | 5666 |
| 10. Заурер | 5680 |
| 11. Заурер | 6621 |
| 12. Ланг | 5470 |
| 13. Ланг | 5688 |
| 14. Ганц | 5497 |
| 15. Ганц | 5529 |
| 16. ЗиС-5 /бенз./ | 5400 |
| II-ая колонна /шасси ЯГАЗ - | 5 тонн |
| 17. Бирдмор (трехосное шасси ЯГАЗ, 8 т *(На фото под №21)* | 10398 |
| 18. КоДжу | 9162 |
| 19. КоДжу | 8784 |
| 20. М.А.Н. 11О | 9015 |
| 21. Геркулес /бенз./ | 8800 |
| 22. Кросслей | 8841 |
| 23. Кросслей | 8909 |
| 24. Торникрофт | 3905 |
| 25. Бюссинг | 8980 |
| 26. Бюссинг | 8904 |
| III-ая колонна /шасси ЯГАЗ | 5 тонн |
| 27. Заурер | 8836 |
| 28. Заурер | 8902 |
| 29. Граф и Штифт | 8725 |
| 30. Граф и Штифт | 8896 |
| 31. М.А.Н. 80/90 | 8785 |
| 32. Дойтц | 9078 |
| 33. М.В.М. | 8915 |
| 34. Ланг | 8920 |
| 35. Ланг | 8973 |
| IV-я колонна /шасси ЯГАЗ | 5 тонн |
| 36. Фиат | 8717 |
| 37. Фиат | 9090 |
| 38. Ганц | 8622 |
| 39. Ганц | 8607 |
| 40. Лиллуаз | 8865 |
| 41. Лиллуаз | 9079 |
| 42. Рено | 8915 |
| 43. Рено | 8959 |
| 44. ЗиС-5/бенз./ | 8038 |

 Старт пробега состоялся 24-го июля на 11 -ом километре Подольского шоссе под Москвой, технический финиш — 25 августа на 13-ом километре того же шоссе. Общая

продолжительность пробега — 33 дня — слагается из 22 дн. в движении и 11 дней отдыха в различных городах Союза по пути следования.

В порядке движения в колоннах конкурсными автомобилями на время пробега пройдено 4698 км. Поскольку, однако, на двух перегонах — Пятигорск-Орджоникидзе и Орджоникидзе- Грозный — автомобили шли в исключительно тяжелых дорожных условиях, несколько исказивших нормальные технические показатели, перегоны эти из конкурсного учета изъяты.

Без указанных перегонов протяженность пробега составляет 4324 км., пройденных в 19 дней; это дает сравнительно высокую для пробега среднюю величину дневного перегона в 227,6 км.

Таблица 3. КИЛОМЕТРАЖ ПРОБЕГА МОСКВА-ТИФЛИС-МОСКВА

|  |  |
| --- | --- |
| Перегон | Километраж |
|  | Д | Э |
| Москва - Тула | 162 | 183 |
| Тула - Орел | 175 | 180 |
| Орел - Курск | 157 | 163 |
| Курск - Харьков | 206 | 226 |
| Харьков - Артемовск | 224 | 228 |
| Артемовск - Ростов | 223 | 236 |
| Ростов -Тихорецкая | 198 | 199 |
| Тихорецкая - Сулимов | 305 | 305 |
| Сулимов - Пятигорск | 92 | 98 |
| Пятирорск - Орджоникидзе | 264 | 264 |
| Орджоникидзе - Тифлис | 204 | 218 |
| Тифлис - Орджоникидзе | 206 | 207 |
| Оржоникидзе - Грозный | 107 | 110 |
| Грозный - Пятигорск | 294 | 294 |
| Пятигорск - Армавир | 234 | 237 |
| Армавир - Ростов  | 323 | 341 |
| Ростов - Артемоск | 225 | 231 |
| Артемовск - Харьков | 216 | 234 |
| Харьков - Курск | 214 | 218 |
| Курск - Тула | 337 | 343 |
| Тула - Москва | 161 | 183 |
| Москва - Тифлис - Москва | 4527 | 4698 |
| Без перегонов |
| Пятигорск-Орджоникидзе и Орджоникидзе - Грозный | 4156 | 4324 |

 Примечание: в графе Д“ указан километраж, принятый при подсчетах динамики; в графе „Э“ - общий.

**О ЯГ-10**

 В начале февраля 1932 года на ЯГАЗе был освоен серийный выпуск грузовика под маркой ЯГ-10. Он имел грузоподъемность 8000 кг, массу в снаряженном состоянии 6800 кг, мог преодолевать подъем с полной нагрузкой до 20 градусов. При наибольшей скорости 42 км/ч имел эксплуатационный расход топлива 55 л на 100 км пути. Рессорная подвеска задних мостов ЯГ-10 была типа WD. Для повышения проходимости предусматривались съемные гусеничные цепи типа Overall.
 После реконструкции завода на нем предполагалось выпускать не менее 100 таких машин в год. Воплощение этого замысла требовало завершить модернизацию завода и, главное, построить новый цех для выпуска автомобильных двигателей. Фактически, ЯГ-10 выпускался с 1932 по 1940 года в весьма ограниченных количествах.
Кроме того, в 1938-1940 годах было выпущено 10 автомобилей с двигателем Hercules мощностью 103 л.с. (иногда этот автомобиль условно называют ЯГ-10М). **В 1934 году для дизельного пробега был подготовлен ЯГ-10 с дизельным двигателем импортного производства.** Всего же за 9 лет выпуска было произведено 333 экземпляра ЯГ-10, и если первоначально это была трехосная модификация Я-5, то со временем все изменения, которые вносились в последующие модели (ЯГ-3, ЯГ-4, ЯГ-6) отражались и на ЯГ-10.
 Практически все изготовленные автомобили ЯГ-10 были направлены в части Красной Армии. На некоторых из них были установлены 76-мм зенитные орудия. В 1935 году несколько автомобилей этой марки были оборудованы цистернами ленинградского завода "Промет" емкостью 8000 литров

##### Краткая техническая характеристика автомобиля Яг-10

|  |  |
| --- | --- |
| Масса, кг:без нагрузки / с полной нагрузкой | 6800/14 800 |
|  |  |
|  |
| Грузоподъемность, т:по шоссе / по грунтовым дорогам | 8/5 |
|  |  |
|  |
| Число мест в: кабине/ кузове | 3/30 |
| Скорость движения, км/ч: |
| наибольшая | 42 |
| средняя техническая: |
| по шоссе | 25 |
| по грунтовой дороге | 15 |
| Габаритные размеры, мм: |
| длина | 6970 |
| ширина | 2470 |
| высота | 2550 |
|  |
| Колея колес, мм: передних / задних | 1750/1844 |
| База, мм | 4200 |
| Номинальный размер шин | 9,75-24" |

|  |  |
| --- | --- |
| Наименьший радиус поворота, м | 9,85 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 300 |
|  |
| Двигатель: тип/  | 4-тактный карбюраторный |
| марка | Herkules YXC |
| мощность, л/с | 93,5 |
| число оборотов, об/мин | 2200 |
| Применяемое горючее | бензин 2-го сорта |
| Емкость топливного бака, л | 177 |
| Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: |
| по шоссе | 64 |
| по грунтовой дороге | 80 |
| Запас хода по горючему, км: |
| по шоссе | 275 |
| по фунтовой дороге | 220 |
| Преодолеваемые препятствия: |
| наибольший угол подъема с полной нагрузкой, град. | 20 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 15 |
| глубина брода, м | 0,65 |