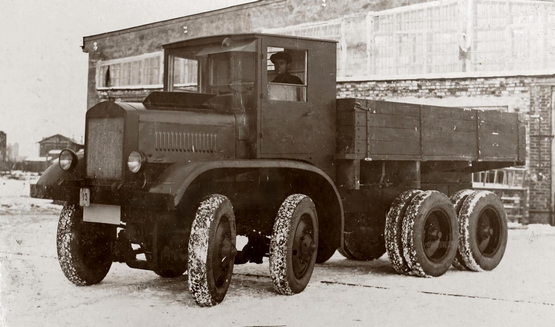
**02-238 ЯГ-12 8х8.4, шасси №3489, опытный бортовой грузовик с лебедкой самовытаскивания, грузоподъемность: по шоссе 12 т, по грунтовым дорогам 8 т, по бездорожью 6 т, прицеп весом до 12 т, мест: в кабине 3 и 30 в кузове, вес: без груза 8 т, полный до 20 т, Continental-22R-140 120 лс, до 45 км/час, 1 экз., первый 8х8 в СССР. ЯГАЗ №3 г. Ярославль, 1932 г.**



Документального подтверждения приведенным ТТХ не найдено.

**Разработчик: К**онструкторский отдел ЯГАЗ №3, заведующий отделом и главный конструктор А.С. Литвинов.

**Изготовитель:** Государственный автомобильный завод №3 (с 1926 по 1933 г.) Главного управления авто-тракторной промышленности (ГУТАП) НКТП СССР, Ярославль. С 1933 по 1936 г. - Ярославский государственный автомобильный завод (ЯГАЗ), а 1936 по 1958 г. - Ярославский автомобильный завод (ЯАЗ).

*М.В. Соколов «ПЕРВЫЙ, И ЕДИНСТВЕННЫЙ» Спасибо уважаемому автору.*

Ярославский «4-осник» явился первым в стране по столь многим позициям, что никакой другой отечественный автомобиль после него так и не перекрыл этот своеобразный рекорд.

**Позиции первенства ЯГ-12:**

1. Первый в мире полноприводный 12-колесный автомобиль;

2. Первый в мире полноценный четырехосный полноприводный грузовик (с закрытой кабиной и предназначенной для реальной грузовой эксплуатации бортовой платформой).

3. Первый в мире полноприводный многоосный грузовик грузоподъемностью в 12 т.

4. Первый в СССР четырехосный автомобиль.

5. Первый в СССР автомобиль со всеми ведущими колесами.

6. Первый в СССР грузовик с коэффициентом тары (вес/грузоподъемность) ≤1.

7. Первый в СССР автомобиль с раздачей крутящего момента на мосты при помощи раздаточной коробки.

8. Первый в СССР автомобиль с четырьмя управляемыми и одновременно ведущими колесами.

9. Первый в СССР автомобиль с подвеской типа «Де Дион».

10. Первый в СССР автомобиль – специализированный артиллерийский тягач.

11. Первый в СССР автомобиль с лебедкой самовытаскивания.

12. Первый в СССР автомобиль, штатно оборудованный гонным упором.

13. Первый в СССР действительно большегрузный автомобиль - полная масса 20 т.

14. Первый в СССР автомобиль мощностью в 120 л. с. (хотя и с импортным мотором).

15. Первый в СССР автомобиль с шарнирами равных угловых скоростей.

16. Первый в СССР автомобиль с открытыми карданными шарнирами.

17. Первый в СССР грузовик, полностью созданный в метрической системе.

75 лет назад в нашей стране был создан поистине уникальный автомобиль. Словосочетание «впервые в СССР» было применимо к этой небывалой конструкции по стольким позициям, что одно их перечисление занимает не меньше страницы! Она намного опередила время, ведь только через двадцать с лишним лет наш автопром смог перекрыть рубежи, поставленные ею. Это тем более удивительно, что появился этот уникум в Ярославле, на скромно оснащенном, практически «старорежимном» производстве.

Во всем мире первые более-менее успешные четырехосные конструкции стали появляться лишь на рубеже 1920-30-х годов. И уже тогда наметилось два основных направления развития «многоосников»: 1. повышение грузоподъемности и снижения удельного давления на грунт (проходимость обычная); 2. создание многоосных вездеходов. Уникальный отечественный ЯГ-12, на тот момент являвшийся успешным воплощением обоих направлений, стал без преувеличения одним из самых первых полноприводных 4-осных автомобилей на планете.

В таких развитых автомобильных державах, как США, Франция, Италия, в то время подобных машин не было вообще. В Германии в 1928 г. построили опытное четырехосное шасси, однако из-за его чрезвычайной сложности дальнейшие работы свернули. В 1931 г. появился неплохой четырехосный тягач английской фирмы «Гай» (Guy Caw 8х8), созданный на базе «трехоски». Машина имела 6-цилиндровый двигатель в 96 л. с., 4-ступенчатую КПП, 2-ступенчатую раздаточную коробку (РК), червячные главные передачи (ГП) и колесные редукторы. Оба передних моста являлись управляемыми. Год спустя английская же фирма «Армстронг-Сиддли» построила небольшие 30-сильные «четырехоски» на базе машин, выпускаемых ею по лицензии итальянской фирмы «Павези». Они имели 5-цилиндровые моторы, сочлененную конструкцию и внешнее крепление колес. Вот, пожалуй, и все, чем могло похвастать мировое автостроение к моменту появления ЯГ-12. 3-тонный 105-сильный 4-осный «Лейланд» со всеми управляемыми колесами появился чуть позже нашего «ЯГа», в 1933 г., но опять же, ввиду сложности конструкции, развития не получил. И хотя ЯГ-12 тоже был воплощен в единственном экземпляре, продолжения не последовало вовсе не из-за сложности, а из-за отсутствия надлежащего двигателя и нехватки производственных мощностей.

4-осный грузовик ЯГ-12 с колесной формулой 8X8 был спроектирован в 1932 г. небольшим конструкторским коллективом ярославского автозавода под влиянием английского Guy Caw 8х8 и на конструктивной и технологической основе «трехоски» ЯГ-10. Хорошая работа задней тележки и резервы конструкции ЯГ-10 подсказали дальнейшее логическое решение: добавить переднюю ведущую и управляемую тележку. Впрочем, английское влияние ограничилось только общей концепцией: ЯГАЗ не имел ни иностранной технической по¬мощи, ни образца, ни чертежей. Поэтому конструкция ЯГ-12 являлась оригинальной и была разработана заводом самостоятельно. Да и сравнение обеих машин («Гая» и «ЯГа») было явно не в пользу первой: легкий английский тягач с маленьким кузовом и односкатной ошиновкой, без кабины, на фоне нашего большегрузного «многоосника» выглядел более чем скромно.

Работами по созданию ЯГ-12 руководил непосредственно главный конструктор ЯГАЗа, талантливый инженер Алексей Семенович Литвинов, при активном содействии директора завода Васи¬лия Алексеевича Еленина. Энтузиазм и высокий технический уровень коллектива позволили спроектировать столь сложную машину в рекордно короткие сроки. «К пятнадцатой годовщине Октября выведем ЯГ-12 на демонстрацию!» - такой лозунг поставили перед собой конструкторы.

Конструкция вырисовывалась сложная: Все колеса должны были быть ведущими, а четыре передних не только ведущими, но и управляемыми. Шестерен и карданов получилось так много, и в стольких комбинациях, что потом, для сборки, дабы не запутаться, были составлены специальные контрольные схемы для проверки направления вращения шестерен.

Немало смелых решений внесли в конструкцию «4-оски» конструкторы Г. М. Кокин (более известный, как один из «отцов» ЯАЗ-200), В. А. Ивлиев, И. Гангин. Расчеты сделал молодой тогда инженер В. В. Осепчугов (впоследствии – главный инженер ЯАЗа). Технологические процессы разрабатывал заведующий бюро опытного производства, бывший рабочий П. И. Попрыкин.

**Конструкция**

Создать и построить экспериментальный ЯГ-12 всего за 3-4 месяца удалось потому, что по сути, он представлял собой «трехоску» ЯГ-10 у которого передняя неведущая ось была заменена двухосной рессорно-балансирной тележкой с четырьмя ведущими и управляемыми колесами. Тем самым, вместе с проходимостью машины удалось повысить ее грузоподъемность до 12 т на шоссе и до 8 т – на бездорожье, в то время как собственный вес конструкции составлял тоже 8 т. Это был отличный показатель для того времени, ведь такая удельная грузоподъемность среди полноприводных автомобилей даже и сейчас встречается нечасто.

Для машины был использован американский 6-цилиндровый карбюраторный двигатель «Континенталь-22R» рабочим объемом 8190 куб. см. и мощностью 120 л.с. при 2400 об/мин. Крутящий момент от него через 4-ступенчатую коробку передач «Браун Лайп» (Brown-Lipe) 554 с силовым диапазоном 7,28 (которую, как и многодисковое сухое сцепление, использовали от ЯГ-10) передавался коротким карданным валом на РК, находившуюся на раме отдельно от силового агрегата, и распределялся между главными передачами передних и задних мостов и лебедкой. Задняя тележка (два ведущих моста с двойными ГП проходного типа и сдвоенными колесами) вместе с балансирной рессорной подвеской были также полностью взяты от уже освоенного ЯГ-10. Общее передаточное число ГП равнялось 9,47. Все шестерни у ЯГ-12, как и у всех довоенных моделей завода, были прямозубыми из-за отсутствия оборудования для нарезания спиральных зубьев, поэтому машина издавала характерный шум. Дефицитные, требовавшие тщательной регулировки, конические роликоподшипники также не применялись.

Наиболее сложной представлялась разработка передней тележки, тоже балансирной, на 4-х рессорах, объединявшей два ведущих и управляемых моста. Конструктивно эти мосты отличались от задних и были выполнены по так называемой схеме «Де Дион» (De Dion): колеса каждой оси соединяла изогнутая балка, главная передача жестко закреплялась на раме, а крутящий момент к колесам передавали короткие поперечные карданные валы с универсальными открытыми одинарными шарнирами на концах. Тем самым, существенно уменьшалась масса неподрессоренных частей. В нашей стране такое устройство применялось впервые.

Серийный рулевой механизм типа «Росс» - червяк с кривошипом (передаточное отношение 23,5) был связан продольной рулевой тягой со второй управляемой осью, а от нее - другой продольной тягой с первой осью. Наличие четырех управляемых колес уменьшало радиус поворота машины, длина которой составляла 6586 мм, до 9 м. В роли шарниров равных угловых скоростей в при-воде передних колес выступали те же сдвоенные карданные сочленения – громоздкие, но технологически простые, и поэтому наиболее приемлемые для завода в то время.

Всего же для привода всех двенадцати колес машины (задние – двойные) служили девять карданных валов с восемнадцатью одинарными открытыми универсальными шарнирами! В те времена блокируемые межколесные и межосевые дифференциалы еще едва начали практиковать, поэтому А. С. Литвинов не рискнул еще более усложнять ими конструкцию.

Тормозную систему для ЯГ-12 тоже полностью взяли с «трехоски»: Барабанные тормоза, ножные, с механическим приводом и вакуум-усилителем действовали только на колеса задней те¬лежки. Внутренний диаметр тормозных барабанов был внушительным - 460 мм, при ширине тормозных колодок 100 мм. Стояночный (ручной) тормоз - центральный, ленточного типа, размещался на заднем выходном валу РК и через трансмиссию действовал на все колеса.

Рама, как и у всех ярославских грузовиков, состояла из склепанных швеллеров разного сечения и была надежной и долговечной, хотя и весьма тяжелой. ЯГ-12 имел специальное устройство для самовытаскивания: под днищем грузовой платформы, между тележками, разместили лебедку с червячно-цилиндрическим редуктором, горизонтальным барабаном и возможностью выведен-ия троса как назад, так и вперед. Также на машине предусмотрели возможность буксировки прицепа, для чего служила стержневая сцепка. Кроме того, для удержания грузовика, стоящего на склоне, служил горный упор, крепившийся к картеру 4-го моста.

Благодаря тяговым качествам, проходимости, наличию сцепного устройства и лебедки, ЯГ-12 мог служить полноценным армейским тягачом, способным буксировать тяжелые артиллерийские системы. И в этом качестве он являлся первым в стране.

Закрытая трехместная деревянная кабина и несколько укороченная грузовая платформа (по размерам близкая к кузову ЗиЛ-130) были также заимствованы от ЯГ-10. 164-литровый бензобак размещался под сиденьем водителя. Габаритные размеры грузовика составляли: 6586х2390х2770 мм, база равнялась 4800 мм, колея задних колес - 1840 мм, а дорожный просвет - 320 мм.

За неимением других, шины на ЯГ-12 применялись стандартные, размером 40X8 дюймов, без развитых грунтозацепов. Для накачивания их на коробке передач смонтировали поршневой компрессор. На сдвоенные колеса задней тележки при необходимости надевались резинометаллические гусеницы типа «Оверолл» шириной 460 мм, еще более повышавшие проходимость.

Знаменателен и тот факт, что машину спроектировали уже в метрической системе, на которую на¬ши мощные автогиганты ГАЗ и ЗИС окончательно перешли только в послевоенные годы. Вообще же, основные смелость и новаторство при создании ЯГ-12 заключались в том что, минуя более простой и напрашивавшийся вариант 6х6, конструкторы сразу «замахнулись» на машину 8Х8. И это - при том, что со дня сборки весьма архаичного первого советского «Ф15» прошло всего 7 с половиной лет!

**Создание образца**

Руководство завода обещало закончить ЯГ-12 к 7 ноября, поэтому работы велись в самом ускоренном темпе. По свидетельству Е.И. Прочко, чертежей на машину практически не делали. Были выполнены лишь «горячие» чертежи на подвеску и ГП. Все остальное создавалось «по месту». На раму, так как она собиралась из стандартных швеллеров, существовал только эскиз. Остальные «нестандартные» узлы изготавливали тоже по эскизам. Но уже из них, пошедших в цеха, было ясно, что ЯГ-12 станет новым словом в отечественной технике.

В конце июля в сборочном цехе появилась не совсем обычная рама, изготовленная электросварщиком Карповым и бригадиром Тумаковым (она была лишь чуть-чуть длиннее рамы ЯГ-10, так что весьма распространенный эпитет «необычайно длинная», возникший с легкой руки автора книги истории ЯАЗа /1966 г./ и затем многократно повторенный, весьма далек от истины). Под раму подкатили четыре оси. Деталь за деталью стали вырисовываться контуры будущего автомобиля. Сложные отливки добротно изготовили модельщик Макаров и литейщик Поплавков. Мастера-ударники Сафонов, Калмин, Якушев, Новожилов и Кузьмин следили за обработкой деталей на участках и сами выполняли наиболее сложные задания.

Наступал ноябрь. Изготовление и сборка машины близились к завершению. Во что бы то ни стало, необходимо было вывести новый автомобиль на демонстрацию к пятнадцатой годовщине Октября. Сборщики объявили трое последних суток штурмовыми. Заводчане из других цехов тоже не смогли остаться в стороне, и отработав смену, шли помогать в сборочный цех, ярко освещавшийся в те первые ноябрьские ночи 1932 г. Три рассвета и заката встречали в цехе сборщики Юдин, Гладышев, Харитонов, инструментальщики Чистов, Дорожников, и многие другие рабочие. У начальника сборки Мроза и его помощника Бледнова недостатка в помощниках не было. Сутками не выходил из цеха и сам А. С. Литвинов, собственноручно следивший за сборкой, на ходу решал массу вопросов и принимал решения. То тут, то там видели рабочие и директора Еленина, - и он не спал в эти решающие ночи.

5 ноября в 23 часа запустили двигатель, опробовали передаточные механизмы: все было в порядке. Усталость и напряжение спали, уступили место радости, шуткам… В 4 ча¬са утра 6 ноября бригадир Сторожев, слесари Марков и Харитонов и электромонтер Никольский закрепили последние гайки, проверили узлы машины, и через полчаса из сборочного цеха ЯГАЗа вышел первый в стране четырехосный автомобиль.

В это раннее утро перед сборочным одна за другой выстраивались в длинную колонну трехосные ЯГ-10. На их кузовах красными буквами было написано: «Четвертая автоколонна трехосных автомашин. Ярославский ав¬тозавод № 3». Из ворот цеха медленно вышел и ЯГ-12, в кабине которого находились начальник сборочного цеха Мроз и конструктор Литвинов. Эту четвертую партию ЯГ-10, направлявшуюся в столицу, и решено было возглавить «4-осником».

Тут же возник стихийный митинг, прозвучала краткая напутственная речь, после которой Еленин дал команду: «Вперед!» И вот уже колонна, во главе с четырехосным ЯГ-12 с надписями «имени «Правды» на бортах, вышла из ворот завода, взяв курс на Москву.

По пути следования колонна совершала остановки в Переяславле и Ростове. Это были короткие привалы с осмотром машин и беседами с жителями городов, тесно обступавшими автомобили. И снова звучала команда: «По машинам!» В пути ЯГ-12 показал исключительную приспособляемость к неровностям пути. Он свободно преодолевал широкие канавы и дорожные кюветы. Вел машину все тот же Мроз, почти трое суток проведший на сборке грузовика. Этот первый свой испытательный пробег длиной 267 км «4-оска» прошла без поломок и аварий. В 19.30 вечера перед колонной «ЯГов» открылась сияющая огнями столица, и в тот же вечер участники пробега были в гостях у работников центрального совета Автодора.

**Короткий триумф и долгое забвение**

А 7 ноября 1932 г. участники и зрители праздника на Красной площади увидели небывалый грузовик: непривычно высокий, солидный, с флажком на радиаторе. Но главное, что поражало очевидцев, он напоминал паровоз – у него было целых четыре оси! Это был первый публичный показ ЯГ-12 в Москве.

Кроме того, в столице «4-осник» был осмотрен наркомом обороны К.Е. Ворошиловым, начальником управления моторизации РККА командармом 2-го ранга И.А. Халепским и известным ученым-автомобилистом, профессором Е. А. Чудаковым. Оригинальному творению ярославцев была дана высокая оценка. Ее подтвердили и последующие испытания зимой 1932-33 годов, где машина показала высокую проходимость и надежность. Масса ЯГ-12 в снаряженном состоянии составляла 20 т (!), что намного превышало полный вес всех прочих отечественных машин той поры. Но не смотря на это, четырехосный тяжеловес с полной нагрузкой развивал по шоссе до 45 км/ч с минимальным расходом топлива 52 л на 100 км; свободно преодолевал на местности окопы шириной 1,5 метра, броды, подъемы до 30°; уверенно двигался по грязи и глубокому снегу, благодаря наличию 12 колес оказывая умеренное давление на грунт. Кроме того, машина имела высокие тягово-сцепные качества и вполне годилась для буксировки прицепов и артиллерийских орудий.

Когда результаты испытаний стали известны, в отечественной автомобильной прессе 1933 г. появились восторженные отзывы о машине: «Автомобиль такого рода является большой новинкой в мировой технике. Кроме громадного значения, которое может иметь эта машина как грузовик, работа эта открывает заводу перспективу к постройке автобусного шасси под двухэтажный кузов на 100 сидячих мест, а также и двух- и трехосных ма¬шин с приводом на передние колеса.

Выпущенная 4-оска имеет все четыре ведущие оси, что дает совершенно необычную для автомобилей проходимость. Имея горный упор и лебедку, работающую от мотора, автомо-биль может пройти буквально где угодно. В то же время при громадной грузоподъемности (12 т) он может выгодно эксплоатироваться и на обычных дорогах».

В том же 1933 г., когда «задним числом» были подготовлены и оформлены основные чертежи на ЯГ-12, на заводе намечались и дальнейшие работы по совершенствованию его конструкции, для чего предполагалось построить еще семь экземпляров машины, а также создать уже упомянутый двухэтажный четырехосный автобус. Однако, военное ведомство, оценив все плюсы и минусы машины с четырьмя ведущими осями (в том числе и невозможность ее крупносерийного производства), дальнейшие работы по ЯГ-12 закрыло, в пользу трехосных автомобилей 6х4. Ну а производственные возможности ярославского автозавода были и без того очень сильно ограниченны, поэтому и последующие машины 8х8, и проект двухэтажного автобуса ЯА-3, так и остались на бумаге.

Ну а сам единственный ЯГ-12, что же все-таки стало с ним? Судьба его столь же традиционна, сколь и печальна. Уникальный грузовик в полном смысле слова «пропал без вести». На заводе эту разработку забыли довольно быстро и дельнейшей ее судьбой не интересовались. Уже в 1970-х годах В. В. Осепчугов в беседе с Е. И. Прочко упомянул, что машину после испытаний передали в одну из воинских частей «куда-то, вроде бы в Саратов» (т. е. ее саратовская служба – тоже не более чем предположение). И все. И больше ничего: ни сведений, ни ссылок, ни зацепок… Только слухи. Например, о том, что уже в 80-х годах ЯГ-12 якобы видели в каком-то хранилище военной техники в Казахстане. Но, слухи – слухами, а на деле – следы, не то что самой машины, но даже документальные свидетельства ее эксплуатации, по-видимому, затерялись окончательно и бесповоротно.

Интересно, что хотя за те последние 30 лет, что о нем вспомнили и пишут, о ЯГ-12 отзываются лишь в первосходной форме («…решающий этап в развитии отечественных автомобилей повышенной проходимости») с щедро рассыпанными по тексту словами «первый» и «впервые» (и это правильно!), так было далеко не всегда. Уже через 4 года после создания ЯГ-12 в журнале «За рулем» появилась статья инженера А. Душкевича «Четырехосные автомобили», где рассматривались последние на тот момент зарубежные разработки. «У нас к вопросу применения 4-осных грузовиков повышенной грузоподъемности не уделяется должного внимания, - говорилось в статье,- Ярославский завод может с успехом выпускать подобные грузовики на базе трехоски ЯГ-10. Несколько лет назад завод выпустил 4-осный грузовик со всеми ведущими осями. Но вследствие неправильной схемы опыт оказался неудачным и машина практического применения не получила».

Что скрывалось за этой скупо-негативной оценкой - «неправильная схема» - узнать уже вряд ли удастся. Возможно, Душкевич просто сделал свои собственные выводы из отсутствия дальнейших работ по ЯГ-12. Однако, верно и то, что первая «4-оска» была, разумеется, пока еще далека от идеала, и недостатки в конструкции бесспорно присутствовали. По мнению Е. И. Прочко, отрицательные отзывы о ЯГ-12 могли возникнуть из-за проходных мостов с коническими прямозубыми шестерными. Хотя при этой схеме потери достаточно малы, но первая шестерня испытывает значительные перегрузки, и, как следствие - частые поломки. Но, как бы то ни было, никаких сведений по реальной эксплуатации машины не найдено, а потому и об изъянах можно только гадать.

Кстати, говоря о ЯГ-12, никак нельзя не упомянуть об одном известном заблуждении. Вот отрывок из книги В. И. Матвеенко «Забытые и знаменитые» (СПб, 2003 г.): «В 1933 г. автомобиль принимал участие во Всесоюзном испытательном автомобильном пробеге (известен как Кара-Кумский пробег) протяженностью около 10000 км. … За 86 дней в разнообразных дорожных и климатических условиях ЯГ-12 прошел всесторонние испытания.» Написано убедительно и с подробностями, но увы - все это неправда. Четырехосный ЯГ вовсе не участвовал ни в Кара-Кумском пробеге, ни в каком-либо его эпизоде. Однако, «дезинформация» эта получила широкое распространение. Ее можно прочесть в других современных источниках, в Интернете, и т. д. Да и автор этих строк в свое время тоже «попался» на эту «удочку». А невольным толчком к такому заблуждению послужила 4-я стр. обложки журнала «За рулем», № 5/1977 г., где в рубрике «Из коллекции «За рулем» были помещены заметки о ЯГ-12 и ГАЗ-А с рисунками Захарова. Мало того, что «4-осник» на картинке изображен полузарывшимся в знойный песок (пейзаж для него нехарактерный), так в добавок ниже повествуется о ГАЗ-А именно в Кара-Кумском пробеге и приведен лихо развернувшийся на «сверхбаллонах» «газик», практически на том же самом песчаном фоне. И хотя о присутствии ЯГ-12 в пробеге здесь нет ни слова, у читателя создается стойкое ощущение, что он там тоже был. Так вот, дабы расставить все точки над «i», еще раз подчеркну: **ЯГ-12 не был участником Кара-Кумского пробега.**

Последующие работы по полноприводным четырехосным автомобилям возобновились в СССР только в начале 50-х годов и привели к созданию образцов выдающихся отечественных вездеходов, широко известных во всем мире. И все же не будем забывать, что четырехосный ярославский грузовик ЯГ-12 является хотя и далеким, но прямым предком всех этих автодостижений, а бесценный опыт его создания оказал значительное влияние на дальнейшее развитие конструкций наших многоосных тягачей, транспортеров и специзделий, за которые мы испытываем гордость и сейчас.

*Из книги не менее уважаемого Евгения Кочнева «Автомобили Красной Армии 1918-1945», М. : Яуза: Эксмо, 2009.*

В 1932 году провинциальный Ярославский автозавод неожиданно вошел в когорту ведущих и самых прогрессивных компаний мира, построив свой принципиально новый революционный 4-осный автомобиль высокой проходимости с колесной формулой 8х8. Это был единственный

опытный экземпляр 12-тонного грузовика-тягача ЯГ-12 со всеми ведущими колесами, ставшего основоположником всего отечественного семейства тяжелых военных автомобилей,

к созданию которых советские предприятия приступили лишь 20 с лишним лет спустя. А в свое время ЯГ-12 был следующим после первого в мире 4-осного армейского тягача CAW, созданного британской компанией «Гай» (Guy) в 1931 году. Проектированием ЯГ- 12 занимался

коллектив инженеров под руководством заведующего КБ А. С. Литвинова. Впервые он был представлен 7 ноября 1932 года на параде на Красной площади и успешно испытан зимой 1933 года.

Базой нового автомобиля послужил трехосный ЯГ-10, к которому пришлось заново создавать переднюю ведущую тележку с односкатными колесами и раздаточную коробку, подбирать более мощный двигатель и доработать трансмиссию. Конечно, столь необычная и сложная советская машина не могла обойтись без иностранных агрегатов. Я Г-12 был оборудован американским 6-цилиндровым верхнеклапанным бензиновым двигателем « Континентал»

(Continental) модели 22R (8190 см3, 120 л.с .) , применявшимся в США на тяжелых армейских эвакуаторах. 4-ступенчатая коробка передач «Браун-Лайп» и задняя подвеска сохранились от ЯГ-10. От двухступенчатой раздаточной коробки крутящий момент передавался карданными валами на второй и третий проходные ведущие мосты, а с них - на крайние первый и четвертый мосты. Новая балансирная подвеска передней ведущей тележки с коническими главными передачами и приводом колес короткими карданами со сдвоенными открытыми шарнирами равных угловых скоростей была выполнена по схеме «Де Дион» (Dе Dion) с жесткой поперечной балкой и двумя парами обратных полуэллиптических рессор. Горизонтальная лебедка размещалась под грузовой платформой. Таким образом, сложнейшая трансмиссия состояла из 30 шариковых и 12 роликовых подшипников, 9 карданных валов и 18 универсальных шарниров. Вместе с тем барабанные тормоза диаметром 460 мм и шириной 100 мм по ярославской традиции стояли только на задних колесах и имели вакуумный усилитель механического привода, использовались прежние шины размером 40х8 с дорожным протектором, но их накачивание осуществлялось уже при помощи компрессора. Под сиденьем водителя размещался бак на 164 л бензина. Колесная база (расстояние между первым и четвертым мостами) составляла 4800 мм, Габаритные размеры грузовика - 6586х2390х2770 мм.

На испытаниях ЯГ-12 по бездорожью перевозил 8 т и показал ранее невиданную проходимость. Он форсировал окопы и рвы шириной до 1,5 м, подъемы крутизной 300,

вертикальные препятствия высотой до 0,5 м и броды глубиной 0,6 м , но весил уж слишком много - 20 т. П о шоссе он мог двигаться со скоростью 45 км/ч и без груза расходовал 52 л бензина на 100 км .

Для РККА предполагал ось наладить серийное производство ЯГ-12 и в течение 1933 года изготовить 7 автомобилей. Есть сведения, что на его базе предполагалось построить мощный бронеавтомобиль. Однако все это были только мечты: к тому времени в СССР еще не успели освоить даже какие-либо более простые вездеходы, поэтому выпуск столь революционной сложнейшей машины посчитали преждевременным. Тем более что даже за границей таковых еще не было. Грузовик ЯГ-12 остался лишь из ряда вон выходящим и единичным высшим достижением отечественной военно-технической мысли, не давшим к началу войны никаких плодов. Советскому Союзу не удалось удержать и развить свое первенство, да и единственный

экземпляр уникального автомобиля где-то затерялся.

Создание столь передового уникума никак не отразилось на развитии отечественной военной отрасли и самого Ярославского завода, который к началу войны пришел со своими серийными архаично массивными , неповоротливыми и устаревшими двух- и трехосными грузовиками,

развернуть массовое производство которых так и не удалось. Несмотря на острую нехватку тяжелой автотехники, в РККА они так и не получили распространения: по состоянию на 20 июня 1941 года в войсках насчитывалось всего лишь 1600 ярославских грузовых автомобилей.

|  |  |
| --- | --- |
| Год выпуска | 1932 |
| Мест: в кабине / в кузове | 3/30 |
| Масса, кг без нагрузки / с полной нагрузкой | 8000/20000 |
| Грузоподъёмность, кг: по шоссе / по грунтовым дорогам | 12000/8000 |
| Габаритные размеры, м: длина ширина высота | 6,586х2,390х2,770 |
| Клиренс, м | 0,32 |
| Двигатель | карбюраторный,      "Continental-22P", 120 л.с. |
| Емкость бензобаков, л | ? |
| Расход топлива на 100 км | 52 |
| Запас хода, км | по шоссе - ?      по грунтовке - ? |
| Макс. скорость, км/ч | 45 |
| Преодолеваемые препятствия с полной нагрузкой:      подъём, град      крен, м      брод, м      снег, м | 30      ?      0,6      0,5 |
| Выпущено, шт | 1 |