**02-235 ЯГ-6 4х2 бортовой грузовик грузоподъемностью 5 т по шоссе и 3.5 т по грунту, платформа: площадь 8.8 м2, полезный объем 5.3 м3, мест 3, вес: снаряженный 4.93 т, полный до 10 т, ЗиС-5 73 лс, 40 км/час, всего 8088 экз. в т. ч. 2235 шасси, ЯАЗ г. Ярославль, 1936-43 г**. **в.**



Далеко не факт, что на приложенных фото прототипа именно ЯГ-6, а не Я-5, ЯГ-3 или ЯГ-4...

Так как подтверждений существования или хотя бы наименование прототипа прицепа-бочки не обнаружено, в каталоге ее не включаем и сочтем «комплиментом» от мастера для любителей диорам. По поводу изображения нагрудного знака «Гвардия» на дверях кабины, прошу учесть, что сам знак был учреждён 21 мая 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР «О введении для военнослужащих гвардейских частей и соединений Красной армии и Военно-морского флота гвардейских военных званий». То есть, когда ярославских грузовиков практически не осталось не то, что в «Гвардии», а вообще в РККА.

**Изготовитель:** Ярославский автомобильный завод.

*Фрагменты из главы о ЯГ-6 в замечательной книге Соколова М. В. «Ярославские большегрузные автомобили». Т. 1, Барнаул, 2015. С благодарностью и уважением к автору за его труды.*

В мае 1936 г. базовый ЯГ-4 сменила последняя предвоенная модель - ЯГ-6. Модернизацией грузовиков и созданием новых моделей на Ярославском автозаводе в то время руководил его технический директор В.Ф. Гайдукевич. Внешне новый автомобиль, тоже 5-тонный, практически ничем не отличался от поздних ЯГ-4 кроме более широких крыльев, да и основа машины - силовой агрегат, оставался все тем же - поступавшим с ЗиСа двигателем и КПП ЗиС-5. Но тем не менее, в конструкцию было внесено порядка 270 изменений, так что многие недостатки предшественников удалось преодолеть.

На ЯГ-6 было внедрено новое рулевое управление с рулевым колесом диаметром 522-530 мм. Модернизирована тормозная система: цилиндр вакуумного усилителя ножного тормоза был увеличен в диаметре со 150 до 185 мм; вакуумный сервотормоз, закреплявшийся на левом лонжероне, металлической трубкой соединялся с впускной трубой двигателя, где разрежение достигало 0,6 атм., обеспечивая движение поршня в тормозном цилиндре и снижение усилия на педаль до 50 кг; устанавливался и центральный дисковый тормоз, для чего была несколько изменена конфигурация 3-й поперечины рамы. Число шлиц полуосей заднего моста увеличили с 6 до 10. Новые колесные диски производства ГАЗа, внедренные в 1935 г. на поздних ЯГ-4, крепились двойными гайками и комплектовались пневматиками высокого давления (7 атм.) размером 40x8.

Они потребовали расширения колеи заднего моста на 72 мм (до 1860 мм), сообразно этому до 1780 мм увеличили и переднюю. А это в свою очередь позволило увеличить ширину бортовой платформы (на 130 мм, благодаря чему ее полезная площадь возросла до 8,83 м3), передних крыльев и подножек. Кроме того, на борта кузова стали устанавливать запоры нового типа. С 1937 г. облицовку радиатора стала украшать заимствованная у троллейбусов ЯТБ-1 эмблема в виде треугольника острым углом вниз с вертикально расположенной надписью «ЯАЗ», взамен штампованной пятиконечной звезды образца 1929 г. Интересно, что новый вымпел вовсе не означал переименования предприятия, т.к. оно, называвшееся с 1928 г. Ярославским государственным автозаводом №3, в 1936 г. утратило лишь номер, но по-прежнему (до 1959 г.!) официально именовалось государственным - ЯГАЗ. Однако с появлением новой эмблемы, аббревиатура «ЯГАЗ» в штампах рабочей документации уступила место варианту «ЯАЗ» и затем постепенно вышла из обихода.

Рама ЯГ-6 по-прежнему собиралась на заклепках из отрезков стандартных швеллеров № 16 (лонжероны) и №10 (поперечины). Не изменился и сотовый радиатор. Первый карданный вал был горизонтальным, открытым; второй - наклонным, проходящим в сварной конической трубе, передававшей на раму толкающие и тормозные усилия заднего моста. На левом лонжероне устанавливался масляный карман для смазки карданного шарнира и шаровой опоры карданной трубы, соединявшийся с ними резиновым шлангом.

К сожалению, платформа и кабина, по-прежнему изготавливаемые смежником - «Парижской коммуной», не отличались качеством и долговечностью. Как и у предыдущих моделей ЯГ, каркас кабины был деревянным, передняя и боковые стенки обшивались листовой сталью, а задняя - узкими сосновыми досками. Крыша кабины покрывалась фанерой и оклеивалась полотном на мастике. Левая половина ветрового стекла имела открывавшуюся часть в виде безосколочного стекла триплекс в металлической рамке, которую при помощи барашков и секторов можно было закрепить в любом положении до 45°. Внутри кабины на рамке закреплялся вакуумный стеклоочиститель. Опускавшиеся стекла дверей кабины, также фиксировавшиеся барашками, по-прежнему функционировали неважно. Смотровое окошко в задней стенке традиционно защищалось тремя металлическими скобами. Для проветривания кабины с обеих сторон Торпедо все также имелись вентиляционные лючки, а в левой боковой стенке кабины - заправочный лючок. Емкость расположенного под сиденьем топливного бака осталась прежней - 177 л. Дощатые подножки оковывались по кромкам листовой сталью. Их передние кронштейны служили одновременно и опорой для кабины и задней части крыльев, которые посредине поддерживались собственными кронштейнами из стального уголка, а спереди входили в полку бампера. Между правой подножкой и лонжероном рамы по-прежнему устанавливался ящик для аккумулятора.

Основание бортовой платформы состояло из 5 поперечных и 2 продольных брусьев, а под задние концы досок пола подкладывался еще один поперечный брусок. Поперечные брусья соединялись с продольными не сквозными болтами, как на ГАЗ-АА или ЗиС-5, а металлическими уголковыми профилями. Левый продольный брус доходил только до второго поперечного, поскольку там предусматривалось место для запасного колеса, а правый лежал на всю длину платформы. Они крепились к раме стремянками, а для предотвращения бокового сдвига под стремянки подкладывались чугунные ограничители.

Поперечные брусья снабжались крючками для увязки грузов. Доски бортов крепились к кронштейнам болтами с полукруглыми головками и квадратными гайками. Под платформой справа устанавливался большой инструментальный ящик.

Шасси и подножки (а иногда и крылья) окрашивались черной краской; кабина (в т. ч. и изнутри), оперение и кузов - бежевой масляной краской. Армейские экземпляры окрашивались в защитный цвет.

… в 1938 г. была выпущена небольшая партия грузовиков под индексом ЯГ-6М с уже хорошо знакомыми американскими двигателями Herkules-YXC мощностью 93,5 л.с. и улучшенной отделкой. Впоследствии к ним прибавилось еще 5 таких машин, с 82-сильными отечественными двигателями ЗиС-16. В том же году появились и 2 опытных образца ЯГ-6 с дизелем «Коджу-НАТИ» мощностью 105-110 л.с. И наконец, в ноябре 1939 г. были построены опытные образцы перспективных моделей: бортового 5-7 тонного грузовика ЯГ-7 и самосвала ЯС-4, но их освоение сдерживалось отсутствием производства двигателей.

Тем временем ЯГ-6 выпускался с мая 1936 г. по 1943 г., вплоть до полного исчерпания запаса двигателей и КПП, поступивших из Москвы. Выпуск по годам ЯГ-6/ЯГ-6М распределился так: 1936 г. - 794 экземпляра (366 бортовых и 428 шасси); 1937 г. - 1514 (1083 бортовых и 431 шасси); 1938 г. - 1286 (863 бортовых и 423 шасси); 1939 г. - 1513 (1090 бортовых и 423 шасси); 1940 г. - 1670 (1340 бортовых и 330 шасси); 1941 г. - 1174 (1036 бортовых и 138 шасси); 1942 г. - 114 (52 бортовых и 62 шасси); и 1943 г. - 23, т.е. всего их было произведено 8088 единиц (из них 2235 в виде шасси). Для тогдашнего ЯАЗа - цифра солидная.

Довоенные грузовики Ярославского завода все дальше и дальше уходят от нас в прошлое. Их было немного - что такое восемь с небольшим тысяч того же ЯГ-6 на фоне «полуторок» ГАЗ-АА/-ММ, выпускавшихся сотнями тысяч? Но эти машины сыграли большую роль в индустриализации страны, оказались незаменимы на стройках первых пятилеток, во время войны помогали осуществить эвакуацию промышленности на восток, а затем и восстанавливать разрушенное хозяйство. Только они в 1930-х г. занимали нишу грузовиков большого тоннажа, так необходимых для механизации карьерных работ, постройки плотин и каналов, перевозок тяжелых неделимых грузов.

|  |  |
| --- | --- |
| **Технические характеристики** | |
| Изготовитель: | Ярославский автомобильный завод, г. Ярославль |
| Время выпуска: | 1936-1943 г. |
| Число мест | 3 |
| Грузоподъемность | 5000  кг |
| Снаряженный вес | 4930  кг |
| Полный вес | 10155  кг |
| База | 4200  мм |
| Макс. скорость | 40  км/ч |
| Расход топлива | 43.5  л/100км |
| Двигатель | карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, нижнеклапанный |
| Объем двигателя | 5.55  л |
| Степень сжатия | 4.6 |
| Макс. мощность | 73  л.с. |
| Сцепление | двухдисковое, сухое |
| Коробка передач | четырехступенчатая |
| Главная передача | двойная: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических прямозубых шестерен |
| Рулевой механизм | червяк-кривошип с одним пальцем |
| Размер шин | 9,75-25 |