



МЕРСЕДЕС ЯРОСЛАВСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

Посвящается 90-летию юбилею производства Мерседес в Ярославле

История нашей страны переживала разные периоды. Случалось, что отечественная историческая наука стояла на службе идеологии. Её трактовали и переписывали в угоду текущей конъюнктуры. К счастью, в современных условиях появилась возможность восстановить ход тех или иных событий, опираясь на документы, а не на идеологию. В результате открываются совершенно новые удивительные страницы отечественной истории.*

Текст: **Андрей Лагузов**

До недавнего времени автомобиль Я-3 считался базовой моделью всех грузовиков Ярославского автозавода довоенного периода. Ни в коем случае нельзя умалять достоинств самого первого отечественного большегрузного автомобиля, но с конструктивной точки зрения на роль базовой модели больше подходит другая машина. О какой

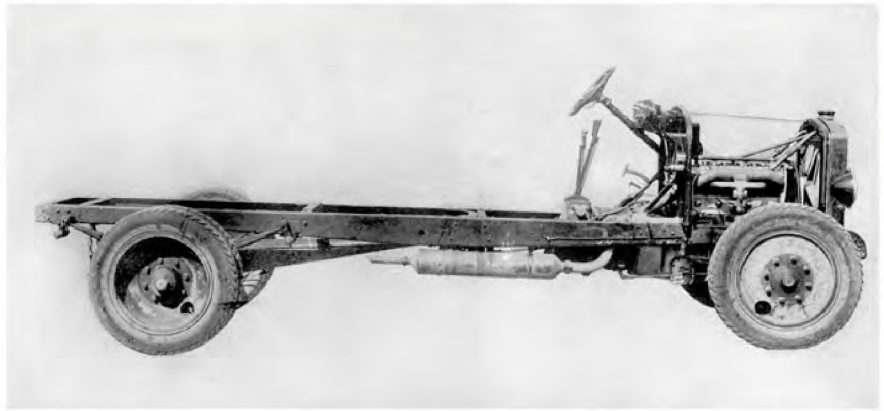
конструкции идёт речь? По каким причинам она была забыта и практически вычеркнута из истории? Для того, чтобы ответить на эти вопросы, необходимо вспомнить о сотрудничестве нашей страны с Германией, которое началось с Раппальского договора, подписанного в 1922 году между Советской Россией и Веймарской республикой.

Соглашение имело очень важное политическое и экономическое значение для обеих стран, разрушенных Первой мировой войной. Но Раппальский договор, помимо всего, содержал в себе ещё и ряд положений, направленных на создание наиболее благоприятных «хозяйственных» отношений между Германией и Россией.

Сплочение двух стран во второй половине 1920-х годов позволило вести как торгово-экономическое, так и военно-техническое сотрудничество. На территории СССР стали появляться промышленные производства, использовавшие самые передовые немецкие технологии. Например, в Рыбинске на заводе №26, бывшем Русском Рено, в 1928 году освоили выпуск БМВ - одного из самых современных авиационных двигателей мощностью в 600 л.с. Ярославскому заводу досталась не менее удивительная конструкция марки Мерседес-Бенц.

История ярославских Мерседесов началась зимой 1928 года. Тогда в Германию направился председатель Автотреста* Марк Лаврентьевич Сорокин. 29 февраля он посетил завод компании Daimler-Benz. Целью визита было ознакомление с организацией и технологиями производства грузовиков Мерседес-Бенц на заводе в Гаггенау¹. Вместе с этим, в задачи М.Л. Сорокина входил подбор модели грузового автомобиля для производства на заводах Автотреста. В марте 1928 года выбор был сделан в пользу 3,5 тонного грузовика Мерседес-Бенц Л-2*** с двигателем М-26². А 23 апреля 1928 года между Торговым представительством СССР в Германии и заводом Daimler-Benz в Гаггенау был подписан договор. По контракту фирма Daimler-Benz предоставляла лицензию на изготовление грузовой машины Мерседес-Бенц Л-2 на два года, была обязана осуществлять техническую поддержку, и принимала на себя обучение рабочих и инженеров. Помимо этого немецкая сторона должна была поставить в Россию партию из 59 комплектов грузовых шасси Л-2 с двигателем; одно шасси Л-2 с кабиной, окнами, сиденьем, гидравлическим самосвальным приспособлением для опрокидывания на три стороны системы Майера; 10 автобусных шасси Н-2 и 138 силовых агрегатов. Общая сумма контракта составила 448.960 американских долларов³.

Мерседес-Бенц Л-2 был одним из самых современных грузовиков своего времени. Он нес в себе большое количество прогрессивных решений. Автомобиль был оснащен тормозами с усилителем Бош-Девандр и имел пневматические шины, что было редкостью для грузовых автомобилей тех лет. На машине также устанавливалось электрическое освещение, контрольные приборы, динамо и пусковое приспособле-



Шасси Мерседес-Бенц Л-2

ние. Двигатель Мерседес-Бенц М-26, которым предполагалось не только комплектовать шасси, но и поставлять отдельно в составе силового агрегата, был самой современной разработкой Daimler-Benz того времени. Шести цилиндровый бензиновый мотор объемом в 7 литров развивал мощность в 70 л.с. Двигатель был оснащён дисковым сцеплением и четырехступенчатой коробкой скоростей с одной передачей для обратного хода⁴. Помимо этого, в комплект поставки силового агрегата входил радиатор, усилитель тормозов Бош-Девандр, динамо, проводка, электроприборы и горн Бош. Из ста тридцати восьми силовых агрегатов, поставлявшихся отдельно, только сорок снабжались стартерами и комплектом фар⁵.

В качестве сборочного производства грузовиков был определён ЯГАЗ №3. Почему же выбор пал именно на Ярославль? По всей видимости, на тот момент лишь здесь имелся необходимый производственный потенциал для сборки 600 грузовиков в год. Весной 1928 года в Германию был командирован главный конструктор ЯГАЗ №3 Владимир Васильевич Данилов⁶. Он прибыл с целью координации работы по выполнению лицензионного контракта. Данилов на заво-

де в Гаггенау принимал рабочую документацию, необходимую для производства в Ярославле, а также занимался обсуждением и согласованием технических требований к шасси автомобилей, поставляемых в Россию⁶. Первое шасси 3,5 тонного грузовика Мерседес-Бенц Л-2 на Ярославский автомобильный завод было отправлено 19 июня 1928 года⁷. А всего до 1 октября 1928 года, то есть до конца финансового 1927/28 года, в Ярославль поступило 60 грузовых шасси⁸.

Реконструкция завода к тому времени не была ещё произведена, и места для сборки автобусных кузовов на ЯГАЗ №3 не было. Поэтому десять автобусных шасси Н-2, поставляемые по договору с Daimler-Benz, были направлены на АМО в Москву⁹. Документов и данных по постройке автобусов найдено пока немного. Известно, что к октябрю 1928 года все шасси находились на заводе АМО, а к концу финансового 1928/29 года, то есть к 1 октября 1929 года все десять автобусов были реализованы и отправлены потребителям¹⁰.

Силовые агрегаты М-26, предназначенные для грузовых автомобилей собственного производства, поступали на завод в Ярославле партиями вместе с поставкой шасси автомобилей Л-2. В августе - сентябре



Шасси Мерседес-Бенц Н-2



Мерседес-Бенц Л-2 ярославского производства



Радиатор Мерседес-Бенц Л-2

1928 года был построен первый опытный автомобиль с мотором Мерседес-Бенц М-26. Автомобилу присвоили название Я-4. По всей видимости, это был порядковый номер модели, следующий за Я-3. Индекс вряд ли мог отражать грузоподъемность автомобиля, так как она оставалась на уровне Я-3 и равнялась 3,5 тоннам. Но в рамках заводских производственных совещаний Я-4 иногда именуют 4-хтонным¹¹. Опытный Я-4 стал единственным автомобилем этой модели, выпущенным до конца 1927/28 финансового года⁸.

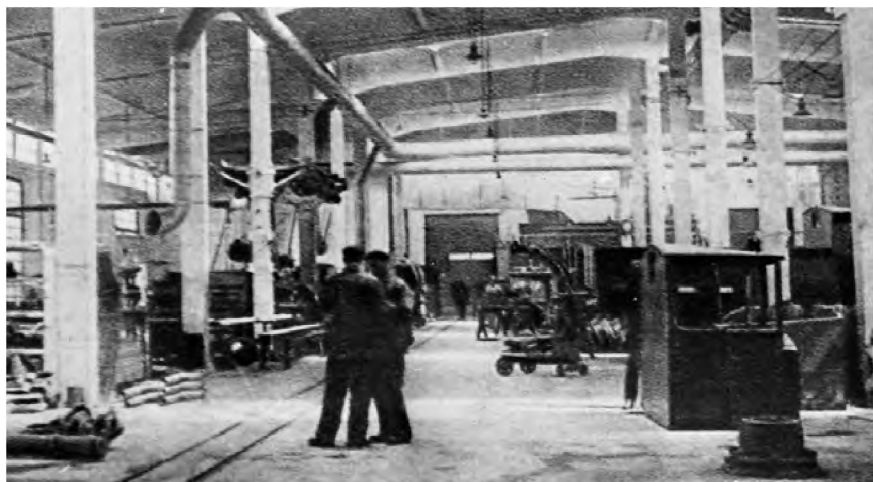
С октября 1928 из ворот ЯГАЗ №3 начали выходить готовые грузовики. Обе машины Я-4 и Мерседес-Бенц Л-2 собирались параллельно, но приоритет отдавался Л-2. Об этом свидетельствуют протоколы технических совещаний того периода. Было, например, принято решение установить грузовые платформы из заготовок для Я-4 на машины Л-2, чтобы не сорвать план выпуска¹². Оба автомобиля имели не только совершенно одинаковые грузовые платформы, но и кабины, которые также изготавливали на ЯГАЗ.

Капоты грузовиков выглядели идентично, а вот радиаторы отличались. Теплообменники на шасси Л-2 были секционными, а радиаторы, что предназначались для Я-4, были сплошными. Судя по документальным снимкам, они также несли эмблему «Мерседес», но, по всей видимости, в процессе сборки её меняли на букву «Я». Крылья ярославского грузовика были без выштамповки – более простыми, чем у немецкого собрата. А вот шасси Я-4 и Л-2 были совершенно разными. Поэтому называть машины двойниками было бы не верно. Автомобиль Я-4 не был также похож и на прежнюю модель Я-3. От своего предшественника новый грузовик унаследовал передний мост с рулевым механизмом, колесные диски «40x8» и размерность базы – 4200 мм. Профиль, из которого изготавливались рамы, в отсутствие серьезного штампового производства также остался прежним, но из-за более габаритного мотора и, как следствие, иного расположения кабины, заготовки рам Я-3, использовавшиеся для первых машин новой модели

Я-4 пришлось переделывать¹¹. Забегая вперед можно отметить, что все последующие конструкции грузовиков довольно много унаследовали от Я-4. Именно поэтому он может претендовать на роль базовой ярославской модели довоенного периода.

В дальнейшие планы ЯГАЗ №3, по всей видимости, входил постепенный переход от Я-4 к модели типа Л-2. Вероятно, на заводе должны были установить оборудование, необходимое для штамповки U-образного профиля для рам, а также наладить выпуск моторов Мерседес М-26. Ведь именно с этой целью и был заключен лицензионный договор, а первые шестьдесят шасси Мерседес были поставлены для ознакомления с конструкцией и технологией её производства. Но этим планам не суждено было реализоваться. В результате на ЯГАЗ №3 с октября по декабрь было выпущено лишь шестьдесят автомобилей Мерседес-Бенц: пятьдесят девять грузовых автомобилей и один самосвал¹³. Выпуск Я-4 продолжался до июня 1929 года. Всего за 1928/29 год было изготовлено сто тридцать шесть единиц этой модели: шестьдесят шесть грузовых и семьдесят шасси¹³. Четырнадцать шасси Я-4 отправили на завод АМО, где на них были построены автобусные кузова¹⁰. Остальные пятьдесят шесть шасси были использованы для создания специальной техники.

Так по какой причине производство Ярославского Мерседеса не было доведено до логического завершения? На завод с июня 1929 года начали поставляться американские двигатели Геркулес, и машина получила новый индекс Я-5. Отличия новой модели от Я-4 были не слишком значительны. Вместе с американским мотором грузовик получил новую упрощенную по форме полностью закрытую кабину. Она оснаща-



Сборка автомобилей Я-4 на Ярославском автозаводе



1928 Я-4 прототип

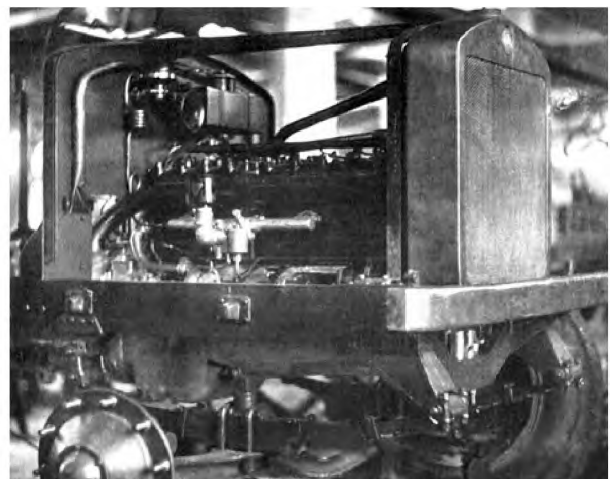
лась цельными дверями с подъемными стеклами *4. Грузоподъемность на момент перехода к новой модели составляла те же 3,5 тонны. Зачем потребовалось менять двигатель в автомобиле? Ответ, связанный с большей мощностью, который дают некоторые источники, не до конца раскрывает причины. Немаловажным фактором могла стать цена двигателей. Несмотря на то, что оба мотора были примерно одинаковы, предложение американцев было много дешевле, чем у завода Daimler-Benz¹⁴. Был ли связан такой демпинг с политикой? Скорее всего, нет. Предприниматели североамериканских штатов просто боролись за значительный, по их мнению, российский ав-

томобильный рынок. Эту версию косвенно подтверждают и события, происходившие на других автозаводах СССР. Например, на АМО в 1928 году специалисты фирмы Daimler-Benz, занимавшиеся реконструкцией завода, были заменены на коллег из САСШ *5, а в 1930 году Автотрест купил лицензию на производство на этом заводе американских грузовиков Аутокар-5С. В Нижнем Новгороде в это же время силами американских специалистов началось строительство завода по выпуску лицензионных машин марки Форд. Вся отечественная автомобильная промышленность, как писали издания той поры, перестраивалась «на американские рельсы». Параллельно

экспансии американских инженеров и промышленников происходило охлаждение российско-германских отношений. Это нашло отражение в Докладе директора Ярославского автозавода №3 об итогах работы 1933 года: «в середине 1929 года, вследствие осложнения взаимоотношений с Германией, завод был вынужден перейти на новый тип машины Я-5 с мотором «Геркулес». А приход в 1933 году фашистов к власти в Германии ещё более усугубил отношения двух стран. В результате военно-техническое сотрудничество было свернуто, а отечественная промышленность полностью переориентировалась на американскую модель производства.



1929 Я-5



Двигатель Мерседес-Бенц М-26 на шасси Я-4



Данилов Владимир Васильевич

Созданием первых отечественных большегрузных машин, в том числе и Я-4, о котором идет речь, отечественная автомобильная промышленность обязана талантливому инженеру Владимиру Васильевичу Данилову. В публикациях начала 1930-х годов его заслуженно именовали «Отцом советского автомобилестроения». Будучи одним из ведущих российских специалистов, Данилов создал и организовал производство большого числа самых современных конструкций не только в Ярославле, но и на новом Горьковском автозаводе.

Владимир Данилов родился 21 апреля 1893 года в семье линейного мастера телеграфа Закавказской железной дороги. Как и многие железнодорожники, семейство переезжало с одной станции на другую, пока не поселилось в городе Боржоме, где отец получил должность заведующего электростанциями. В 1901 году Владимир был принят в реальное училище в Тифлисе⁶, по окончании которого при содействии отца поступил в Императорское высшее техническое училище⁷. В 1919 году Данилов становится дипломированным

специалистом, инженером-механиком по автостроению. С этого времени он работает на предприятиях Главного военно-инженерного управления армии, а в 1922 году переводится на 1-й ГАРЗ в Ярославле¹⁵. Завод в это время переходит от восстановительного ремонта автомобилей к производству железнодорожного транспорта, а с 1925 года разрабатывает и начинает выпускать первый отечественный большегрузный автомобиль Я-3. Данилов возглавляет и разработку, и внедрение в производство новых конструкций. Он становится одновременно главным конструктором и главным инженером Ярославского завода. Кадровый голод ощущался в то время не только на Ярославской земле, но и во всей отечественной промышленности.

Вот как вспоминает те годы сотрудник Данилова и один из создателей первого отечественного большегрузного автомобиля Я-3 В.А. Ивлиев: «Три класса образования, пять лет учебы в профессионально-техническом училище, три года работы на автозаводе – вот каким был мой багаж к моменту создания первого автомобиля Я-3. Конечно, этого было недостаточно. Но у нас были хорошие руководители в лице главного инженера завода В.В. Данилова и его помощника С.М. Шевченко. А еще большое желание сделать большегрузный автомобиль, который с таким нетерпением ждала вся страна»¹⁶.

С началом серийного выпуска машины Я-3 завод из авторемонтного предприятия превращается в Ярославский государственный автомобильный завод №3. Благодаря Данилову на предприятии в 1927-28 годах налаживается серийное производство тяжелых грузовиков. В 1928 году он отправляется в Германию для технического

обеспечения договора с Daimler-Benz по производству в Ярославле машин Мерседес-Бенц Л-2. По всей видимости, помимо своих прямых обязанностей Данилов изучает передовые конструкции и перенимает немецкий опыт организации производства. По приезду в Ярославль осенью 1928 года он внедряет зарубежный опыт и создает собственный грузовой автомобиль Я-4, заимствовавший самые передовые черты немецких машин Л-2. Так в Ярославле в 1928-29 годах стало возможным производство самых передовых конструкций грузовиков своего времени.

Последними моделями, освоенными Даниловым в Ярославле стали грузовик Я-5 с американским силовым агрегатом, о котором рассказывалось выше, а также первое отечественное шасси полноразмерного городского автобуса Я-6. Внедрение Я-6 позволило значительно сократить закупки зарубежных автобусов, а также развивать собственную технологическую базу по производству автобусных кузовов в Москве, Ленинграде, Ростове-на-Дону и других городах СССР.

В июле 1930 года Владимира Васильевича Данилова переводят на повышение, на должность главного конструктора ВАТО⁸ в Москву. Здесь он знакомится с будущим директором автогиганта ГАЗ Сергеем Сергеевичем Дьяконовым. По его инициативе Данилов едет в конце 1931 года на ещё строящийся завод в Нижний Новгород, где начинает разработку пулеметных танкеток Т-27 и плавающего танка Т-37. Производство военных машин завод должен был освоить параллельно с выпуском автомобилей. С января 1932 года Данилов становится первым руководителем спецпроизводства нового завода. Помимо военной техники он принимает участие в разработке и внедрении в производство грузовика ГАЗ-ААА, автобуса ГАЗ-3, пикапа ГАЗ-4 и седана ГАЗ-6.

Во второй половине 1930-х Данилов продолжает заниматься и военной, и гражданской тематикой завода ГАЗ. Он принимает участие в разработке двухмоторного танка ГАЗ-ТМ «Танк Молотова», санитарного автобуса ГАЗ-03-194, а также в запуске в производство легкового автомобиля ГАЗ-М1. Но в 1938 году Владимира Васильевича арестовывают по ложному обвинению. Процесс по делу конструктора длится три года, и в 1941 году его освобождают. Но как врагу народа ему запрещают вернуться на ГАЗ, и Данилов поступает главным механиком на завод по



Данилов В.В. за рулем автомобиля Я-3 в пробеге 1926 года



ГАЗ-4



ГАЗ-ААА

производству автомобильных стёкол в городе Бор Горьковской области. Здесь он работал до 1947 года, до своих последних дней. На Борском заводе Владимир Васильевич оставил о себе добрую память. Он разработал и внедрил ряд станков и оборудования для стекольного производства.

Автомобиль Я-4, также как и его создатель, Владимир Васильевич Данилов были очень неудобными свидетелями истории. И если о конструкторе как-то вспомнили после признания репрессий, то о грузовике, имевшем немецкие корни, постарались забыть совсем. Скорее всего, историки прошлого преследовали высокие цели, и, возможно, одна машина не так важна для истории всего человечества, но из маленьких деталей и состоит вся наша история. И, наверное, не стоит её искажать в угоду «текущему моменту».

Благодарность исследователям

Денису Дементьеву за данные по выпуску на АМО
Максиму Шелепенкову за помощь в исследовании
Сергею Ионесу за помощь по подбору документов

Примечания

* Статья представляет собой сокращенный вариант главы Конструкция №6 Я-4 книги А. Лагузова «Век ярославских моторов»

** Головная организация автозаводов СССР (1925-1929)

*** В немецких документах модель обозначается как L 2 (N 2, M 26); в российских документах модель обозначается как Л.2.; в заводских документах ЯГАЗ модель обозначается как Л2; здесь обозначен в формате общепринятом для отечественной литературы как Л-2.

*4 В отечественной истории Я-5 стал первым грузовиком с полностью закрытой кабиной.

*5 Североамериканские соединенные штаты (ныне США)

*6 ныне Тбилиси

*7 ныне МВТУ им. Баумана

*8 Государственное Всесоюзное Объединение авто-тракторной промышленности (1929-1932)

Ссылки

- ¹ РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.531, л.1-7
- ² РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.518, л.3
- ³ РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.519, л.35-54
- ⁴ В.Кононов Типы автомобилей и их назначение. Гос. издат-во, 1929. Стр. 122
- ⁵ Полвека труда и строительства. Верхне-Волжское изд-во 1966, стр. 106
- ⁶ РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.518, л.64
- ⁷ РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.518, л.60
- ⁸ ГАЯО Р-450 оп. 8 д.2 л.89-92
- ⁹ РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.518, л.24
- ¹⁰ РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.575-576
- ¹¹ ГАЯО Р-450 оп. 1 д.60 л.30-31
- ¹² ГАЯО Р-450 оп. 1 д.59 л.22
- ¹³ ГАЯО Р-450 оп. 1 д.353 л.1-2
- ¹⁴ РГАЗ Ф.2352, оп.1, д.503, л.4-5
- ¹⁵ А.Кириндас Судьба конструктора. Биржа 1999
- ¹⁶ Инженер и автомобилестроитель Данилов. Заводская жизнь №5 от 11 февраля 2011 стр.4

Фотографии из фондов:

Автодизель (ЯМЗ), ЯХМЗ, РГАЗ, С.Кирилец, автора.

