

К 100-ЛЕТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА

Автопробегом от Ярославля до Сочи

90 лет назад в конце июня – начале июля состоялся первый испытательный пробег с участием ярославских автомобилей. История ярославского автопрома уникальна, но мало изучена и практически не известна широкому кругу читателей, поэтому рады представить статью доктора исторических наук, профессора ЯрГУ Виктории МАРАСАНОВОЙ и аспиранта ЯрГУ Ивана СОЗИНОВА, написанную специально для нашей газеты. Виктория Михайловна Марасанова также является председателем ВООПиК, и кроме того, оба автора статьи – члены Ярославского областного отделения Русского географического общества.

100 лет назад – 20 октября 1916 года – в Ярославле был создан «Автомобильный завод акционерного общества В.А. Лебедева». После революции 1917 года ЯГАЗ, ЯМЗ, а ныне ОАО «Ярославский моторный завод» входит в группу ГАЗ. В условиях Первой мировой войны завод Лебедева не успел начать выпуск продукции. Вообще в годы войны в России началось строительство шести автомобильных заводов, включая ярославский: завод АМО – Автомобильного московского общества, в дальнейшем ЗИЛ в Москве, «Автомобильный завод РБВЗ», или Русско-Балтийский автомобильный завод в Филях, «Русский Рено» в Рыбинске – ныне НПО «Сатурн», «Аксай» в Ростове-на-Дону, «Бекос» в Мытищах. Как видим, из шести новых заводов два находились в Ярославском крае – в Ярославле и Рыбинске. И они работают до сих пор!

С 1926 года ярославцы стали организаторами собственных и участниками общероссийских автопробегов. Их проводили по производственной необходимости для испытания моторов и шин. Кроме того, автопробеги демонстрировали достижения советской промышленности. Во всех населенных пунктах, через которые проходили колонны автомашин, каждый автопробег всегда становился большим и по-настоящему радостным событием.

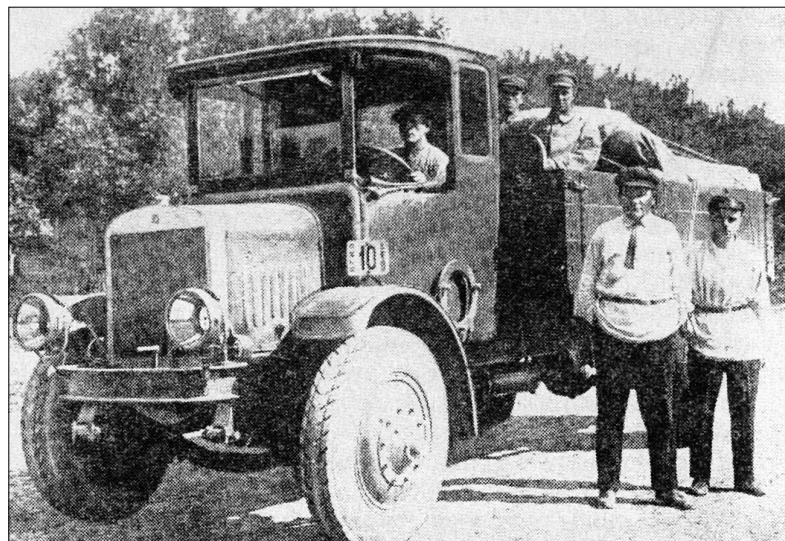


Всесоюзный женский автопробег. 1936 г.

Первый отечественный грузовик был собран в Москве на заводе АМО в 1924 году. В 20-е годы XX века Ярославский автомобильный завод (с 1926 года ЯГАЗ – Ярославский государственный автомобильный завод) стал второй после завода АМО экспериментальной базой для создания образцов новой техники. Наряду с производством автомобилей он освоил выпуск двухэтажных троллейбусов, автобусов, большегрузных самосвалов, тягачей. Первый грузо-

вик Я-3 был показан в Ярославле на праздничной демонстрации 7 ноября 1925 года. Выпустили две машины, которые успешно прошли испытательные пробеги: одна до Ростова Великого, вторая – до Москвы.

Первый испытательный пробег с участием ярославских автомобилей состоялся в июне – июле 1926 года по маршруту Ярославль – Подольск – Малоярославец – Рославль – Смоленск – Витебск – Псков – Луга – Ленинград – Новгород – Тверь –



Первый испытательный пробег. 1926 г.

Москва – Ярославль. В пробеге 1926 года участвовали две машины – 3,5-тонные автомашины Я-3. Первую вел главный конструктор В.В. Данилов, вторую – Н.К. Горчаков. Несмотря на плохое качество дорог, преимущественно грунтовых, автомобили показали среднюю скорость 25 километров в час, и обе машины прошли все 2726 км без поломок. За следующий хозяйственный год в Ярославле было выпущено 120 таких автомашин.

В 1933 году на заводе был создан первый опытный дизель для пятитонки Я-5 (пятитонного грузовика) – «Коджу» (сокращение от Коба Джугашвили – сочетание псевдонима и настоящей фамилии Сталина). Дизель состоял из 400 деталей и имел мощность 90 л.с. 15 ноября 1933 года «Коджу» подвергся первому испытанию – пробегу из Ярославля в Москву и обратно. В нем участвовали 10 грузовиков: шесть дизельных (два с «Коджу», четыре с иностранными дизелями) и четыре бензиновых. «Коджу» показали себя лучше остальных.

В 2016 году исполняется 80 лет ярославскому автопробегу 1936 года. Он проходил с 6 сентября по 4 ноября 1936 года. Целью пробега являлось испытание выпущенных Резино-асбестовым комбинатом (РАК, затем Ярославский шинный завод) новых покрышек и камер из разных сортов синтетического каучука. Протяженность пути составила более 10 тысяч километров по шоссейным и грунто-

вым дорогам от Москвы до Сочи и Тбилиси. Продолжительность пробега – 59 дней.

Командором пробега стал Александр Максимович Мирецкий (бывший командир Каракумского пробега 1933 г.). Вице-командор и одновременно спецкор газеты «Северный рабочий» – М.Ф. Емельянов, начальник первого ГАИ в Ярославле, участник различных авто-, мото- и аэросанных пробегов, Римма Яковлевна Бар – политрук и единственная женщина среди участников пробега, Комаров – профорг, Серебренников – вице-командор по административно-хозяйственной части. С.Л. Левин – руководитель технической комиссии автопробега (начальник экспериментального отдела на Ярославском шинном заводе). В пробеге участвовали инженеры и техники, которые должны были определить лучший сорт резины. Всего в автопробег отправились 57 человек. В Сочи ярославцы побывали в гостях у писателя Николая Островского и подарили ему необычный букет – розы из красного синтетического каучука. Делегация также передала писателю комплект из пяти автокамер и покрышку М-1 для его машины – «эмки».

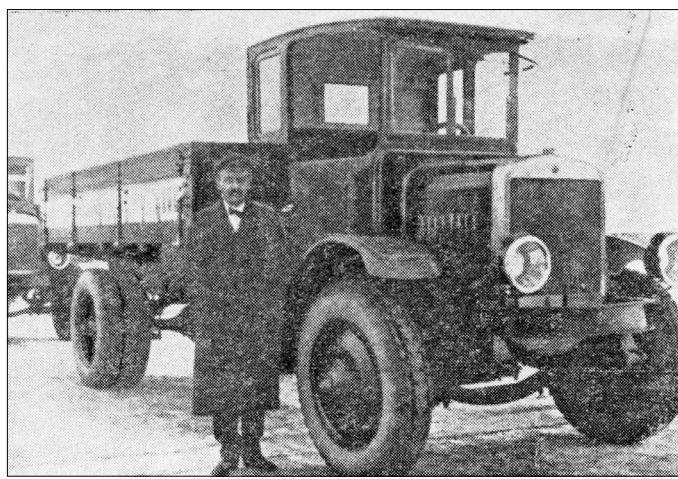
Автопробег 1936 года стал одним из самых длительных в истории ярославских автопробегов. Его участники проехали от Ярославля до западных границ СССР, увидели Кавказские горы, Черноморское побережье Кавказа и республики Закавказья. Ярославцы также участвовали в Каракумском пробеге 1933 г., международном пробеге-соревновании дизелей 1934 г., Первом Всесоюзном женском автопробеге 1936 г.

И автопробеги – это не только машины, шины и километры; каждый пробег по проблемным дорогам на новых образцах отечественной автомобильной промышленности был испытанием для их участников. Техника часто ломалась и выходила из строя, а люди преодолевали трудности с выносливостью, достойной памяти и уважения.

Фото из архива авторов



Рабочие завода с опытным дизелем «Коджу». 1933 г.



Главный конструктор В.В. Данилов у автомашины Я-3. 1926 г.