**Харьковский бортовой грузовой троллейвоз Службы пути №66 гп 3 тн на базе троллейбуса ЯТБ-4 4х2, г. Ярославль 1939 г. в., снаряжённый вес 8 тн, ДК-201Б 74 кВт, 55 км/час, ТТУ г. Харьков 1954-64 г.**

Грузовые троллейбусы на базе пассажирских

Первые грузовые троллейбусы в СССР в массовом порядке были получены при капремонте пассажирских троллейбусных машин путем установки бортовых платформ при сохранении под кабину передней части кузова. Так, после поступления большого количества более совершенных троллейбусов ЯТБ, троллейбусы ЛК были выведены из пассажирской эксплуатации и начали использоваться для перевозок в интересах собственных нужд депо, перевозка различных грузов, рабочего персонала, исполнение функций технической помощи и технического надзора. После Отечественной войны уже сами ЯТБ использовались как грузовые, ведь с 1946 г. начался выпуск нового пассажирского троллейбуса МТБ-82. После войны работы для грузовых троллейбусов было очень много от вывоза строительного мусора до перевозки продуктов питания. Одним из примеров грузового троллейбуса является грузовая платформа, созданная на базе **ЯТБ-4 Харьковским ТТУ.** Подобные троллейбусы имели практически все города, в которых на то время присутствовало троллейбусное движение. Такой троллейбус был действительно нужным для эксплуатационных предприятий, так как мог быть многофункциональной машиной. К сожалению, специализированные троллейбусы начали производить лишь в начале 1960-х г., а до этого времени работали именно грузовые ЯТБ.

Интересно отметить и то, что параллельно с поступлением специализированных троллейбусов эксплуатационные предприятия продолжали переоборудовать пассажирские троллейбус в специальные. К специальным троллейбусам можно отнести не только грузовые — это и передвижные пункты питания, ремонтные мастерские, технические помощи и т. п. В подавляющем большинстве случаев специальные троллейбусы и троллейвозы используются эксплуатационными предприятиями именно как технические помощи. В их функции входят: доставка к неисправному троллейбусу ремонтной бригады с инструментом и оборудованием, буксировка неисправных троллейбусов в депо, выполнение других различных перевозок персонала и материалов в интересах предприятий. Существуют также лаборатории по техническому надзору контактной сети, лаборатории по техническому надзору (например,

проверки токоутечки) пассажирских троллейбусов и т. п. В Украине известны такие троллейбусы, созданные на базе троллейбусов ЗиУ-682, Škoda 9Tr, Škoda 14Tr, ЮМЗ-Т2, которые и сейчас можно увидеть в некоторых городах страны.

ЯТБ-4 — советский высокопольный троллейбус для внутригородских пассажирских перевозок производства Ярославского автомобильного завода. Аббревиатура «ЯТБ-4» означает «ярославский троллейбус» четвёртая модель.

Описание

В конце 1938 года Ярославского автомобильного завода произвел обновление модели ЯТБ-2. Троллейбус ЯТБ-4, сохранил в основном неизменный внешний вид ЯТБ-2, получил новый более мощный двигатель ДК-201б, который на 23% мощнее и легче двигателя ДТБ-60, поэтому максимальная скорость поднялась до 55 км/ч. Тяговое электрооборудование, изготовленное заводом «Динамо», было однотипно с электрооборудованием двухэтажного троллейбуса ЯТБ-3, хорошо зарекомендовавшего себя в эксплуатации. Среди других усовершенствований — изменена схема электрооборудования, установлены двигатель-компрессор нового типа, выполненный в одном блоке, червячный редуктор заднего моста повышенной надежности, оснащенный радиально-упорными шарикоподшипниками, и более надежные и совершенные стеклоподъемники. Внешне троллейбус отличался от ЯТБ-2 лишь отсутствием ящика с пусковыми реостатами на крыше — они стали располагаться под полом кабины водителя для лучшей защиты от атмосферных осадков. Также был облегчен кузов, что позволило уменьшить массу до 7850 кг без пассажиров. Подверглось изменению и управление тормозами. Управление реостатным электрическим торможением было перенесено с правой педали (педали контроллера) на левую (педаль пневматического тормоза). В начале своего перемещения левая педаль приводила в действие реостатный электрический тормоз, а затем пневматический тормоз (при сохранении их одновременного действия). На ЯТБ-4 роликовый токоприемник заменили скользящим графитовым башмаком, как на всех современных троллейбусах.

После войны возникла необходимость в грузовых троллейбусах, поэтому в конце 40-х годов многие машины ЯТБ-4 были переоборудованы в грузовые.

**Из истории Харьковского ТТУ**

В конце марта 1939 года город **Харьков** получил 10 новых троллейбусов ЯТБ-4. Осенью 1939 года, перед открытием троллейбусной линии до Южного Вокзала, в Харьков пришли еще 8 троллейбусов ЯТБ-4, которые получили номера от №60 до №67. И еще одну партию из 9 троллейбусов №68 - №76 город получил в первой половине 1940 года. Всего до войны было поставлено 27 троллейбусов ЯТБ-4.

В конце 1940-ых многие троллейбусы прошли ремонт, в ходе которого получили новые окна и маршрутоуказатели. В 1954 г. две машины **№55 и №66** были переоборудованы в грузовые. Тогда же были начаты списания троллейбусов. К тому моменту машины 1939 г. в. намотали уже более миллиона километров. Последние троллейбусы ЯТБ-4 исчезли с маршрутов в 1961 году. Машины **№55 и №66** использовалась в качестве троллейбусов специального назначения Службой пути до 1964 г.

|  |  |
| --- | --- |
| **ЯТБ-4** | |
| Завод-изготовитель | [Ярославский автомобильный завод](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%80%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4) |
| Выпускался, гг. | [1938](https://ru.wikipedia.org/wiki/1938)—4[1](https://ru.wikipedia.org/wiki/1940) |
| Назначенный срок службы, лет | 10 |
| Масса без пассажиров, т | 7,85 |
| Снаряжённая масса, т | 8,07 |
| Макс. скорость, км/ч | 55 |
| Вместимость, чел. | |
| Мест для сидения | 34+1 |
| Полная вместимость (8 чел/м²) | 48 |
| Габариты | |
| Длина, мм | 9320 |
| Ширина, мм | 2500 |
| Высота по крыше, мм | 2725 |
| База, мм | 5200 |
| Клиренс, мм | 660 |
| Салон | |
| Количество дверей для пассажиров | 2 |
| Формула дверей | 1+1 |
| Освещение салона | лампы накаливания |
| Двигатель | |
| Тип | ДК-201б |
| Мощность, кВт | 74 |
| Система управления | [РКСУ](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%BD%D0%BE-%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0_%D1%83%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F) |
| Рабочее напряжение, В | 550-600 |
| Скоростные характеристики: |  |
| Максимальная скорость, км/час: | 57,5 |
| Ускорение при разгоне, м/с2: | 3,6 |
| Замедление при электродинамическом торможении, м/с2: | 3,6 |
|  |  |
| Колесная формула: | 4х2 |
| Размер шин: | 10,50-20 |