**05-007 ЛК-1 "Лазарь Каганович" №2 4х2 2+1 дверный троллейбус вагонной компановки, узлы ЯГ-3, общее 55 мест, сидящих 37, снаряжённый вес 8.75 тн, ДТБ-60 60 кВт, 45 км/час, первый в СССР, 2 экз., г. Ярославль, з-д ЗиС Москва 1933 г. в.**

****

 В то время как в конце 1920-х годов в мире началось широкое использование троллейбусов, в СССР долго не решались на внедрение этого вида транспорта. Дело в том, что троллейбусу требовался плавный ход для нормального контакта с проводом и приемлемой эксплуатационной скорости, а советские булыжные мостовые никак для этого не годились. Несмотря все на очевидные преимущества этого вида транспорта (троллейбус был гораздо экономичней автобуса и маневренней трамвая), для запуска троллейбусов в советских городах требовались немалые расходы на переделку покрытия улиц. Лишь в начале 30-х годов в Советском Союзе освоили технологию асфальтобетона, которым начали планомерно покрывать московские улицы, что и дало возможность запустить в столице троллейбусное движение.

 В 30-е годы Первым секретарём Московского комитета ВКП(б) был Лазарь Каганович, а его заместителем был Никита Хрущёв. Именно Хрущёв инициировал создание троллейбусных линий в столице в рамках проекта по перестройке транспортной системы и обустройству Москвы. Именно Никита Сергеевич решил дать первому советскому троллейбусу инициалы своего начальника, Лазаря Кагановича. Проектировкой нового вида транспорта занялись в НАТИ. Шасси для ЛК-1 было поручено создать ЯГАЗу на основе шасси Я-3, работу над кузовом доверили московскому ЗиСу, а электрооборудование должны были установить на машину специалисты со столичного завода «Динамо» имени Кирова. Ещё в начале 1933 г. вся документация на производство электрооборудования была заказана в СШСА (США). В октябре 1933 г. инженером Губницким были созданы отечественные токоприёмники типа РТ. Электрооборудование специалисты с завода «Динамо» устанавливали прямо в кузовном цехе ЗиСа. Наконец, к концу октября 1933 г. были готовы  два первых троллейбуса ЛК-1 под номерами 1 и 2. Обе машины активно испытывались на Ленинградском проспекте.

 15 ноября 1933 года в 11 часов утра ЛК-1 под номером 2 вышел в свой первый рейс по Москве. Первый маршрут проходил по Ленинградскому шоссе от Белорусского вокзала до Окружной железной дороги и составлял семь километров.

 В 1933-35 годах троллейбус изготовлялся на основе кооперации других предприятий: сборку производил [СВАРЗ](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%92%D0%90%D0%A0%D0%97) (Сокольнический вагоноремонтный завод), шасси-[АРЕМЗ](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%90%D0%A0%D0%95%D0%9C%D0%97&action=edit&redlink=1), а электрооборудование - завод «[Динамо](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BC%D0%BE_%28%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%29)». Позднее сборку также стал производить Киевский трамвайный завод им. Т. Домбаля (позднее [КЗЭТ](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%97%D0%AD%D0%A2)).

 ЛК-2 с номерами от 3 до 8 были выпущены к январю [1934 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1934_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), а номер 9, грузовой, весной 1934 года. Тогда же был собран в одном экземпляре трехосный троллейбус ЛК-3 длиной 12 метров, вмещавший 70 пассажиров (50 + 20). Он эксплуатировался в [Ленинграде](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) до [1939 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1939_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), и был разбит в аварии. В дальнейшем выпускались более комфортные модели ЛК-4 и ЛК-5 (с усиленными полуосями). Выпуск последней модификации длился до конца 1935 г.

Кроме Москвы, ЛК эксплуатировались также в Ленинграде, Киеве и Ростове-на-Дону. В Ленинграде были выведены из эксплуатации после катастрофы 26 декабря 1937 г., когда троллейбус ЛК-5 упал в Фонтанку, причем погибли 11 пассажиров.

Всего было выпущено 84 троллейбуса марки ЛК:

 2 - ЛК-1,

15 - ЛК-2,

 1 - ЛК-3,

19 - ЛК-4

52 - ЛК-5.

К сожалению, ни одного экземпляра не сохранилось.

В конце 1935 г. в Москве эксплуатировалось 62 троллейбуса марки ЛК. С 1936 года они начали заменяться более совершенными ярославскими [ЯТБ-1](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%A2%D0%91-1) и к концу 30-х годов практически исчезли с улиц Москвы.

**Техническое устройство**

ЛК-1 является высокопольным троллейбусом для внутригородских пассажирских перевозок.

Троллейбус имел [вагонную компоновку](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%92%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B0&action=edit&redlink=1), деревянный кузов с металлической обшивкой, [шасси](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B8) от автобуса [Я-6](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%AF-6&action=edit&redlink=1) и роликовые головки [токоприёмников](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%91%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D0%BA). Машина получилась довольно неуклюжая, и это не удивительно – ЛК-1 базировался на жёсткой 10-тонной раме, которая мало чем отличалась от рамы ярославских грузовиков того времени. Деревянный каркас кузова, выполненный из ясеня и дуба, снаружи был обшит стальным листом, а изнутри – фанерой. Троллейбус был выкрашен в тёмно-синий цвет, а крыша и полоса под боковыми окнами были бледно-оранжевыми. Спереди над инвентарным номером троллейбуса было помещено число XVI, обозначавшее, что выпуск машины приурочен к 16-ой годовщине Октябрьской революции. В салоне имелось 38 посадочных мест и ещё 7-10 пассажиров могли ехать стоя. Также, внутри имелась отопительная система. Передние двери троллейбуса открывал водитель, а задние – сами пассажиры. Всего было построено две машины под индексом ЛК-1. Как и всякое начинание, этот тип имел существенные недостатки и недоработки (отсутствие [пневматического тормоза](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BD%D0%B5%D0%B2%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%BE%D0%B7), отопления, [стеклоочистителей](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D0%B5%D0%BA%D0%BB%D0%BE%D0%BE%D1%87%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C), и других элементов для комфортной поездки пассажиров). Электрические агрегаты этого троллейбуса были недостаточно хорошо защищены от влаги, что приводило к утечкам тока на корпус.