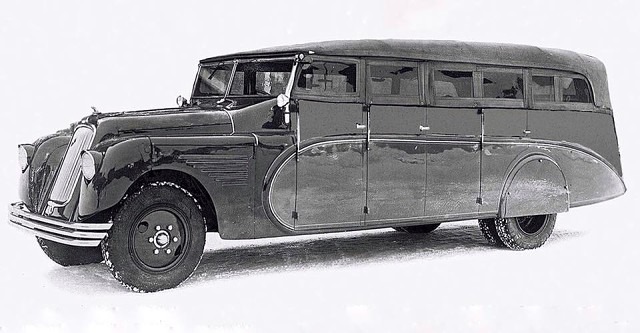
**04-175 НАТИ-ЗиС экспериментальный открытый автобус двойного назначения со складным верхом на шасси ЗиС-8 4х2, мест 26+1, дверей 5+1, снаряженный вес 3.7 тн, ЗиС 73 лс, 60 км/час, 1 экз., НАТИ г. Москва 1935 г.**

****

**Михаил Соколов**

Дизайн этого экспериментального автомобиля, созданного в конце 1934 г. оказался настолько новым, оригинальным и непохожим на все остальные, не только отечественные, но и бесчисленные модели всего мирового автопрома, что и поныне стоит особняком, являя собой одну из вершин отечественного автокузовного творчества довоенной поры.

Экспериментальный автобус, спроектированный кузовным сектором НАТИ (ныне НАМИ) и построенный его опытным заводом на шасси ЗиС-8. Предложенная специалистами НАТИ конструкция обеспечивала вход для каждого ряда сидений через отдельную дверь. Она предусматривала складывающийся матерчатый тент с пристегивающимися на кнопках боковинами, оригинальное оформление кузова. Год постройки – 1935; число мест – 26. Передние крылья с капотом образовывали единое целое, все оперение представляло собой не отдельные элементы, как у всех остальных автомобилей той эпохи, а являлось неотъемлемой частью кузова. Кроме того, фары автобуса располагались не снаружи, а были практически утоплены в переднюю плоскость крыльев. Эти черты внешности автобуса были настолько особенными и необычными для автомобилестроения 1930-х годов, что моментально обращали на себя внимание. Лев Шугуров отмечал столь немаловажную деталь: «Впервые в нашем автобусостроении на НАТИ-ЗиС-8 мы видим цельную (понтонного типа) боковину без отдельных передних крыльев и с фарами, утопленными в оперение».

Сохранившиеся документальные сведения из архивов самого НАТИ-НАМИ (ныне ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ»), обнародованные в последние годы, дают ответы на некоторые вопросы по истории создания столь удивительной машины, а также по поводу довольно странного на первый взгляд замалчивания этой достойнейшей разработки, предвосхитившей дизайн целых поколений автомобилей будущих десятилетий. Дело в том, что этот автобус создавался, как автомобиль двойного применения. Несмотря на то, что газета «Правда» писала о нём, как о предназначенном для туристов и междугородного сообщения в курортных районах, а затем эту же область применения подтвердил и Ю. А. Долматовский, такое предназначение по большому счёту не соответствовало действительности. Кстати, некто, писавший об автобусе в «За рулём», оказался мудрее (или просто лаконичнее) и вообще умолчал про предназначение данного автобуса. На самом же деле курортная, сугубо гражданская легенда была лишь прикрытием для основного – милицейского его назначения, продиктованного специальными требованиями заказчика в лице Народного комиссариата внутренних дел (НКВД): наибольшая вместимость при наименьших собственной массе и габаритных размерах автомобиля. Нетрудно догадаться, что автобусу надлежало быть как можно более манёвренным и быстроходным, а следовательно, обладать меньшими габаритными размерами (особенно длиной) и собственной массой. Интересно, что весьма прозрачный намёк на это даёт сам Ю. А. Долматовский в другой своей книге «Автомобильные специальные кузова» (1946 г.): «Компоновка пассажирского кузова военного времени существенно отличается от компоновки обычных кузовов. Задачей конструктора является: 1) максимально использовать площадь кузова, предоставив пассажирам минимальный комфорт, достаточный, однако, для неутомительной езды на большие расстояния и по плохим дорогам; 2) обеспечить наибольшую обзорность; 3) обеспечить предельную лёгкость входа и выхода». И далее: «В многоместных кузовах дверными проемами снабжается каждый ряд сидений. Само собой разумеется, что размеры дверного проёма должны быть предельно большими, насколько позволяет надёжность конструкции кузова». Надо ли говорить, что пассажирский кузов НАТИ-ЗиС проектировался как раз по таким принципам? В итоге открытый автобус НАТИ на шасси ЗиС-8 получился действительно значительно легче, чем обычный городской автобус на том же шасси, более компактным и вместе с тем вмещал на сиденьях на шесть человек больше. Правда, о комфортном расположении пассажиров речь в данном случае не шла, поскольку для каждого из них отводился минимум пространства.

Что же известно сейчас о «бескрылом» открытом автобусе НАТИ-ЗиС? Этот 26-местный (не считая места водителя) автобус со съёмным верхом был создан кузовным отделом НАТИ во второй половине 1934 г. Разрабатывался открытый автобус для НКВД по проекту Н. А. Горкина. Работы велись под руководством главного конструктора автоотдела НАТИ Андрея Николаевича Островцева (1902–1988), впоследствии перешедшего на ЗиС и ставшего ведущим конструктором по представительским автомобилям ЗиС-110 и ЗиЛ-111. В работах по автобусу НАТИ-ЗиС принимали участие Юрий Аронович Долматовский (дизайн), И. А. Жаботинский и сотрудники института Гуткин и Брискин. Конструкцию автобуса воплотили в металле на Заводе опытных конструкций НАТИ (ЗОК НАТИ) на рубеже 1934–1935 гг.

По имеющимся сведениям, вероятнее всего, было изготовлено два экземпляра машины, хотя на сохранившихся фото в НАТИ фигурирует лишь один. И всё же «следы» второго (вероятнее всего) экземпляра автобуса НАТИ-ЗиС тоже удалось отыскать. Машина появляется в начальных кадрах малоизвестного художественного кинофильма «Боксёры», снятого на Одесской киностудии в 1941 г. Интересно, что заснятый в кинофильме экземпляр НАТИ-ЗиС существенно отличался от привычного образца, известного по фотографиям начала 1935 г. Машина имела совсем другое, более старомодное наружное расположение фар, привычно установленных на кронштейнах между крыльями и облицовкой радиатора. С другой стороны, все остальные элементы кузова – передние крылья, наклонная облицовка, передний бампер, боковые борта с торпедообразными барельефами (более тёмной расцветки, чем остальной кузов) и задняя часть машины чётко и однозначно дают понять, что перед нами не что иное, как подлинный экземпляр автобуса НАТИ-ЗиС. В кадрах машина присутствует под гос. № МВ 02-… образца 1937 г., вероятнее всего подлинным, что говорит о её московской «прописке». Время съёмки благодаря характерной растительности на аэродроме, куда подъезжает автобус, можно достаточно точно обозначить периодом июня – июля 1940 г. Ценно и то обстоятельство, что в этих кинокадрах экземпляр НАТИ-ЗиС заснят со стороны правого борта, поскольку именно такие ракурсы у первого экземпляра машины, запечатлённого в 1935 г. в НАТИ, напрочь отсутствуют. В кинокадрах хорошо видно, как у остановившегося на лётном поле автобуса открывается сначала правая средняя дверца (отстоявшая от передней на один «глухой» дверной проём), потом передняя, симметричная водительской, а затем и задняя, располагавшаяся позади заднего моста и отстоявшая от средней на один «глухой» дверной проём. Все дверцы имели передние петли и открывались наружу – вперёд. Более того, в этих кинокадрах автобус НАТИ-ЗиС единственный раз запечатлён с открытым верхом и уложенным в задней части кузова тентом.

НАТИ-ЗиС образца 1934 г. имел сплошные ряды сидений в кузове без среднего прохода и отдельные входы к каждому их ряду, что в целом означало достаточно древний уже для того времени кузов типа «шарабан». Весь салон был поделён на три секции: передняя секция – для водителя и пассажиров, с дверцами с обеих сторон машины; вторая и третья – пассажирские, лишь с одной дверцей к каждому ряду сидений, располагавшейся поочередно или с левой, или правой стороны (доступ ко второму ряду после водительского открывала дверца с левого борта, к следующему – с правого и т.д., вплоть до самой задней, тоже справа). Таким образом, всего имелось шесть дверей: две передних, расположенных симметрично, и четыре остальных, располагавшихся в шахматном порядке. Конструкция кузова также предусматривала складывавшийся матерчатый тент с пристёгивавшимися боковинами из целлулоида. Габаритные размеры автобуса НАТИ-ЗиС составляли 6950х2300х2220 мм. Масса в снаряжённом состоянии достигала порядка 3700 кг, а максимальная скорость – 60–65 км / ч.

В результате опрометчиво приведённой в прессе информации о создании «туристского автобуса для курортных районов» автобусом НАТИ-ЗиС действительно заинтересовались в южных регионах страны, в частности, его чертежи запрашивал у НАТИ Симферопольский авторемонтный завод имени Куйбышева. Однако конструкция кузова НАТИ-ЗиС оказалась сложной, трудоёмкой в изготовлении и отнюдь недешёвой по себестоимости (если цена автобуса на шасси ЗиС-8 с кузовом «Стандарт» переваливала за 19,5 тысяч руб., то такого эксклюзивного – возрастала ещё почти вдвое), так что делать такие автобусы в Симферополе серийно в итоге сочли нерентабельным.

Безусловно, в плане конструкции автобусного салона и размещения в нём пассажиров НАТИ-ЗиС образца 1934 г. вовсе не являлся чем-то новым и из ряда вон выходящим, а представлял собой всего лишь некоторое развитие традиционных в ту пору открытых автобусов, изготовлявшихся как на отечественных, так и на иностранных шасси кузовными мастерскими южных регионов СССР. А вот что касается дизайна этого автомобиля и особенно его оперения, то сейчас, с расстояния более чем восьми прошедших десятилетий, можно смело утверждать, что отечественный НАТИ-ЗиС образца 1934 г. явился первым в мире автобусом с кузовом так называемого «понтонного» типа. Оперение этой машины впервые не только среди автомобилей СССР, но и автобусов всей планеты, получило современную и ныне «бескрылую» схему, когда полностью закрытые крылья с утопленными в них фарами составляли единое целое с капотом и облицовкой радиатора и плавно переходили в широкий кузов с такими же закрытыми и плоскими задними крыльями. Такое решение даже на легковых автомобилях начало утверждаться и вошло в моду лишь спустя десятилетие, а уж для грузовиков и капотных автобусов его переняли лишь в 1950– 1960 годах.

**Технические характеристики ЗиС-8-НАТИ:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Год постройки** | 1935; |
| **число мест** | 26; |
| **двигатель:** |  |
| **тип** | четырехтактный, карбюраторный |
| **число цилиндров** | 6 |
| **рабочий объем** | 5555 см3 |
| **мощность** | 73 л. с. при 2400 об мин; |
| **число передач** | 4; |
| **главная передача** | конические и цилиндрические шестерни; |
| **размер шин** | 34X7 дюймов; |
| **длина** | 6950 мм; |
| **ширина** | 2300 мм; |
| **высота** | 2220 мм; |
| **база** | 4420 мм; |
| **колея колес:** |  |
| **передних** | 1525 мм |
| **задних** | 1675 мм; |
| **масса в снаряженном состоянии** | около 3700 кг; |
| **наибольшая скорость** | 60 км ч. |