**06-069 Пассажирский автопоезд из тягача РАФ-3407 4х2 и 1-осных полуприцепов-вагонов промежуточного РАФ-9225 и замыкающего РАФ-9226, мест 2+20+20, ЗМЗ-24Д 95 лс, 15 км/час, 20 экз, г. Рига 1979-80 г.**

 Приказом Министра автомобильной промышленности СССР № 18 от 15.01.1976 года Заводу микроавтобусов «РАФ» имени XXV съезда КПСС было поручено спроектировать и изготовить опытно-промышленной партией целую серию специальных модификаций микроавтобуса РАФ-2203 для оргкомитета «Олимпиады-80». Это были машины сопровождения олимпийского огня, велотехнические и судейские машины, передвижные лаборатории, пассажирские автопоезда для перевозки гостей Олимпийской деревни.

 Для перевозки пассажиров по территории Олимпийской деревни в Москве рамках проведения Олимпиады-80 были созданы автопоезда на базе РАФ-2203. Эти машины для закрытых территорий в нормальном дорожном движении не участвовали и в ГАИ не регистрировались.

Стандартные автопоезда состояли из седельного тягача РАФ-3407, промежуточного вагона РАФ-9225 и замыкающего вагона РАФ-9226. Все секции автопоезда соединялись между собой опорно-сцепным устройством. Наследник РАФ-980 «Рига» представлял собой седельный тягач с уменьшенной колесной базой, с укороченным ведущим мостом типа ГАЗ-51А, снабженным пружинной подвеской и переходными фланцами под монтаж

сдвоенных колес от РАФ-2203, и двухместной кабиной. На РАФ-3407 был установлен демультипликатор, роль которого выполняла раздаточная коробка от УАЗ-452. Новые автопоезда имели несколько иную компоновку: головная машина стала седельным тягачом, пассажиров в ней уже не возили (кроме переднего места рядом с водителем), а первый прицеп с пятью рядами сидений опирался на тягах и служил одновременно седлом для второго прицепа (также с пятью рядами сидений). Тормозная система на задней оси тягача и осях полуприцепов — с пневматическим приводом, компрессором от ЗиЛ-130 и энергоаккумуляторами от КамАЗ-5320. На каждом вагоне-полуприцепе с несущим каркасом устанавливалось по пять рядов жестких пластмассовых четырехместных сидений, причем первый ряд располагался против движения. Автопоезда оборудовались громкоговорящей установкой для объявления водителем названий остановок, а с любого ряда сидений имелась возможность подать водителю сигнал остановки.

 Первый опытный образец автопоезда имел три полуприцепа (на 60 человек), однако мощности стандартного двигателя ЗМЗ-24Д оказалось недостаточно для работы с такой нагрузкой. От третьего полуприцепа в составе автопоезда пришлось отказаться. В 1979 году выпущено 7 товарных автопоездов и летом того же года прошли опытную эксплуатацию на Спартакиаде народов СССР. В 1980-м изготовили еще 13 автопоездов.

 По территории Олимпийской деревни автопоезда двигались по строго установленному маршруту, но останавливались по требованию. Работали они с 7 часов утра до 23 часов вечера, однако один состав колесил по маршруту круглосуточно.

 «Олимпийские поезда» получились вполне удачными, и после непродолжительной работы в Олимпийской деревне во время игр в 1980 году почти все они были переданы на ВДНХ СССР, где после эксплуатировались более десяти лет и стали настоящими любимцами публики. Один из них попал в Ригу, где работал в местном парке культуры и отдыха Межапарковый.

 РАФ выпустил эту машину только по олимпийскому заказу и больше не выпускал и выпускать не собирался. Поэтому новые машины работали на ВДНХ параллельно со старыми вплоть до естественного износа последних.

**Автопоезда на ВСХВ-ВДНХ-ВВЦ**

 Важной вехой в развитии транспортного обеспечения ВСХВ стал 1957 год. Во-первых, в этом году выставка получила новое название — «Всесоюзная Промышленная выставка и Всесоюзная сельскохозяйственная выставка» . Во-вторых, в 1957 году по территории выставки начали впервые курсировать микроавтобусы – предшественники автопоездов. Их появление было также вызвано объективной необходимостью: дело в том, что троллейбусная линия пролегала достаточно далеко от главных достопримечательностей: фонтаны, самые красивые павильоны, центральные аллеи – все это оставалось глубоко внутри или снаружи троллейбусного полукольца, а не на остановках. На помощь как раз и пришли экскурсионные микроавтобусы, собранные на Рижском автобусном заводе RAF (Rigas Autobusu Fabrika). Для транспортного обслуживания ВСХВ были переданы первые советские микроавтобусы — RAF-08 и RAF-10.

 28 мая 1958 года Совет Министров СССР принял Постановление об объединении сельскохозяйственной, промышленной и строительной выставок в единую Выставку Достижений Народного Хозяйства СССР (ВДНХ СССР). Правда, официальное переименование комплекса произошло годом позже – 16 июня 1959 года.

 В том же 1959 году на аллеях выставочного комплекса, наконец, появились первые автопоезда, собранные на базе рижских микроавтобусов нового поколения RAF-977В. 70-сильные двигатели от ГАЗ-21 и стали устанавливать на экскурсионные автопоезда, получившие наименование PAF 980/979 Riga. Конструкция состава была такова: сам автомобиль превратился в тягач, тянущий за собой два вагончика. В результате получилось довольно вместительное транспортное средство: в головной машине четыре ряда сидений, плюс в каждом прицепе по шесть рядов — итого 63 пассажира плюс водитель. Вагончики были открытые, с крышей, но без стекол и дверей – в силу этой особенности автопоезд по инструкции не мог развивать скорость более 15 км/ч. К тому же, тормоза имелись только на тягаче, на прицепах отсутствовали. Разумеется, открытый салон в непогоду вымокал до нитки вместе с пассажирами, потому и сиденья в нем установили пластмассовые. Посадка осуществлялась через боковые проемы, ходить или стоять во время движения было нельзя, да, собственно, и негде. Благодаря яркой расцветке – бело-оранжевой или бело-бирюзовой – автопоезд было видно издалека. Кстати, именно внешний облик этого летнего транспортного средства – отсутствие окон и дверей, нарядный, почти воздушный дизайн – вызвал у населения необычную ассоциацию: автопоезд называли «босоножкой».

 Кстати, использоваться «босоножки» стали не только на московском ВДНХ, но и в других городах страны. Так, в Омском аэропорту автопоезда использовали для перевозки пассажиров от самолета к зданию аэровокзала.

 Выставочные автопоезда, троллейбусы и мототакси работали с мая по октябрь.

 В 1970-м году власти решили отказаться и от внутренней троллейбусной линии ВДНХ – электрические усачи просто не выдерживали конкуренции с юркими автопоездами, которые подвозили клиентов к основным достопримечательностям. Рижские автопоезда оказались, действительно, востребованы. Их активно использовали не только в местах отдыха, но также на железнодорожных и речных вокзалах, в аэропортах.

 До 1976 года латвийские автосоставы претерпели небольшие изменения: в 1962 году появился автопоезд RAF 980Д/979, в 1969 году с конвейера сошла модель RAF 980ДМ/979 в соответствии с изменениями базовой модели.

 Настоящим звездным часом для Rīgas Autobusu Fabrika стала московская Олимпиада-80. Латвийский завод выбрали официальным поставщиком транспорта для обслуживания Летних игр. К Олимпиаде-80 РАФ выпустил новую модель автопоезда. Она получила следующие индексы: РАФ 3407 — седельный тягач для пассажирского автопоезда, РАФ 9225 — промежуточный прицеп пассажирского автопоезда, РАФ 9226 — замыкающий прицеп пассажирского автопоезда. В такой комплектации рижские автопоезда с 19 июля по 3 августа 1980 года развозили спортсменов со всего света по Олимпийской деревне.

 После завершения Московских летних Игр с новых «босоножек» убрали олимпийскую символику и передали на баланс в гараж ВДНХ для обслуживания внутренней транспортной сети выставки. Олимпийские автопоезда в 80-е годы перевозили посетителей выставочного комплекса параллельно со старыми составами. И те, и другие исправно работали до начала 1990-х годов.

 В 1992 году выставку переименовали в ВВЦ, но выставочного на ней ничего уже не было. Экспонаты в павильонах заменили торговые палатки. В сложившихся условиях внутренний транспорт на ВВЦ стал мало востребован и незаметно куда-то исчез.

 В начале 2000-х годов на ВВЦ снова появились автопоезда, но уже на электродвигателях и не на базе рижских «рафиков», а стилизованные под настоящие железнодорожные составы, собранные из небольших вагонеток. Есть и яркие варианты, со сказочными персонажами – специально для детей. Правда, маршрут у них весьма ограниченный – от Главного входа до павильона «Космос» и обратно.