

АВТОБУСЫ ИЗ ЯРОСЛАВЛЯ

В 1929-м гг. продолжалось совершенствование парадного пассажирского транспорта, в том числе автобусов. Однако 1929 г стал своеобразным временным рубежом в промышленном достижении государства Европы и Северной Америки — тогда в капиталистическом мире разразился глобальный экономический кризис, в результате чего в стране производств и небывалом росте безработицы. В СССР же, напротив, началась индустриализация страны в соответствии с первым пятилетним планом развития народного хозяйства.

Нам было бы интересно видеть достижения автобусного транспорта США в 1929 г. поразил советского специалиста «коммунального хозяйства» Так, в Штатах эксплуатировалось около 90 тыс. автобусов 105 заводских марок, обслуживаемых 23 тыс. небольшими фирмами. Доброй половиной этих машин — 48 тыс. — находились в сфере общественного пользования, остальные же принадлежали индивидуальным владельцам: например, 36 тыс. — школы, 1 тыс. — промышленные предприятия... Последом между различными штатами совершали 3200 автобусов. Стоимость одного в среднем составляла 4700 долл., в течение года эксплуатации автобусо расходовало более 10 центов. Обшая протяженность автобусных маршрутов превышала 1 млрд км. Всего же за 1929 г. этим транспортом перевезли более 2,5 млрд человек. Да и пассажирский автомобильный хозрасчет Аляски, Франции и Германии были тоже высокими, хотя и не столь впечатляющими.

Как обстояли дела у нас? Вспомним, в току времени еще не было ни одного автобусного завода. И хотя к 1 октября 1928 г. в СССР числилось 1429 автобусов, но из них, в течение пяти предшествующих лет, 677 были импортированы — в основном, от фирм «Лейланд», «МАН», «Боссон» и «Опел». Остальные же 752 автобуса... Попробуем разобраться, откуда они взялись.

До Великой Октябрьской социалистической революции на наших автозаводах строили около 1500 автомобилей, в год везли — более 46 тыс. Это невиданное соотношение «заов» — кузов-стоимость «народной» налоговой политике широкое правительство (пу прямо-таки неименные времена). Так, на импортируемый иностранный автомобиль установили налог 35% его стоимости, а на продаваемый русский изготовление — до 4%. Естественно, что отечественные производители, теряя немалые убытки, в конце концов, переключились на другую, более прибыльную продукцию.

Во время Первой мировой войны подавляющее число машин вышло из строя и было брошено на полях сражений. К 1919 г. в стране стали собирать разбитые и брошенные автомобили — не все, конечно, а лишь часть их: то пригодные к восстановлению. Из волеи на заводы, главным образом в Ярославль, и в автомобильные мастерские, числявшиеся на момент крупный город России. В результате на автозаводе Алешинского городского общества (АМО), В.А. Лебедева (Ярославль), «Кайси» (Ростов-на-Дону), «Бекос» (Питкнн), «Русский выхлоп» (Рязань), а также на значительных фабриках П.П. Ильина (Москва) и И.Брейгемана (Петроград) сконцентрировали столь много разбитых машин, что отрословые превратили такие склады автомобильных кладовищ. Замесил Правительство было просить: «восстановить и использовать». Этот созидательный процесс быстро набрал силу. За четыре следующие года, благодаря упорной работе по ремонту и реставрации пробитой транспортной техники, общее количество работавших автомобилей удалось довести до 12 тыс. единиц. С этого, собственно, и началась подлинная автомобильная история страны. Что же представляли собой восстановленные машины?

До 1914 г. в России использовались автомобили почти двухсот фирм, но за время Первой мировой войны их разнообразие несколько уменьшилось. Желание как-то упорядочить процесс восстановления автомобильного транспорта требовало введения некоторой специализации авторемонтных предприятий. Так, на АМО ставились преимущественно грузовики — итальянской «Фиат» и американские «Уайт», а на заводскую фабрику П.П. Ильина — «Алтосковен» грузовые фирмы «Адвалкс». Заметим, что «собиратели» привозили для ремонта еще, что могли, в потому вос-

становившийся авторе оказался очень вострым и это внесло большие трудности в его ремонт и эксплуатацию.

Нельзя шли дела у автозавода АМО, В.В. Лебедева и «Русского Рено». На зиму в 1919 г. прибыли в рабочее состояние, соответственно, 60, 130 и 124 машины. Особой вниманием уделялось АМО. Его предприятие поучили отремонтировать 250 грузовые фирмы «Уайт». То были 1,5- и 3-тонные машины, довольно-таки хорошо подпадавшие в дорожные условия нашей страны тем лет.

В 1922 г. кузовной цех автозавода АМО возглавил Иван Федорович Перхач. И это, казалось бы, значительное событие заметно повлияло на отечественное автобусостроение. Началось все с того, что руководимое им подразделение сразу же изготовило 40 старейших автобусных кузовов, установленных на шасси 1,5-тонных «Уайтов». Все о того-то времени на АМО и начали строить автобусы. Впрочем, обратим внимание на сами «Уайты». В 1924 г. анонимно подготовили чертежи для серийного выпуска прототипа «Уайт», однако из-за отсутствия необходимого двигателя, отказались от этой затеи и освоение производства хорошо им знакомого итальянского грузовика, прозвоним ему заводскую марку АМО АР-15. Тем не менее, анонимный проекционный задан не пропал: главному техническому документу передали на ЯАЗ, где начали строить грузовые Р-3 («ТМ», № 3 и № 4 за 1927 г.). А в мае 1927 г. три таких этой машины передали в Москву, установили на них 22-местные закрытые кузова, и полученные автобусы включили в график парадного движения по заданному маршруту наравне с английскими фирмами «Лейланд». Кстати, для Ярославля это был первый опыт участия в отечественном автобусостроении.

В то время на ЯАЗе не хватало производственных мощностей для серийного изготовления автобусов. И, как бы компенсировать дефицит его продукции, в авторемонтники некоторые города на шасси грузовика ЯАЗ устанавливали автобусные кузова. В этом своеобразно проявился авторемонтный завод, на котором шла неухоженный процесс совершенствования выпускаемых автомобилей. Основной же недостаток ЯАЗ заключался в недостаточности мощностей двигателя.

Весной 1928 г. главный инженер завода В.В. Давылов посетил впервые и закупил там 137 моторов «Мерседес Л-3» в комплекте со сцеплениями и коробкой перемены передач. Вскоре партия этих силовых агрегатов прибыла в Ярославль, что позволило на базе ЯАЗ создать более мощные 4-тонные в грузовик Я-4. В 1928 — 1929 гг. все имеющиеся моторы «Мерседес», так и не установив, в соответствии с проектом автобусов. А спустя некоторое время поставил в Ярославль американский двигатель «Алтусковен» мощностью 83 л.с. На ЯАЗе проведены шедеврально модернизировано выпускаемого грузовика. Он стал 5-тонным, и получил обозначение Я-5. Это удалось до конца 1934 г. При этом сложилась благоприятная ситуация для выпуска новых автобусов. На основе Я-5 разработаны удлиненные шасси Я-6. Для него на ЯАЗе спроектирован 28-местный кузов, но здесь серийно строить автобусы не позволили все те же трудности: не было достаточно мощного кузовного шасси. Выгод оставался единственный — хоровую часть Я-6 передать на другие предприятия. Это удалось сделать, когда 12-местные такие шасси направили на АМО. В дальнейшем их выпуск увеличился: в 1920 г. — до 95 шт., в 1921 г. — до 109 и, наконец, в 1927 г. — 146. Всего же сделали 364 шасси Я-6, на которых в Москве, Ленинграде и других городах строили автобусы — одиночные. Они пользовались большим спросом, и в них поступали хорошие отзывы. Их скорость превышала 45 км/ч, а полная вместимость — 80 человек, что, по тому времени, для городского движения считалось неограниченно позитивными.

Возник своеобразный парадокс: в стране использовались Ярославские автобусы, которые свой заводный вид приобрели в других городах. Последние несколько уменьшило гордость инженеров ЯАЗа, и они старались продемонстрировать свои способности созданием супермашин.

В 1932 г. на ЯАЗе освоили производство грузовика ЯГ-10 промышленной грузоподъемности с двумя ведущими задними мостами (колесная формула 6x4). Оказавшись на заводе передали на 2-й авторемонтный завод (АРЗ) в Ленинграде, где изготовили для него автобусный кузов. Для обеспечения нужного размещения салона ряда машины сделали изогнутой из отрезков стандартного швеллера, соединенных сваркой. Новинку обозначили ЯА-2 (Ярославский автобус, вторая модель), казавшуюся жителям города на Неве глянцевой, ведь в нее вымладало до 80 человек. Тогда же ведущий конструктор завода Г.М. Кокин возглавил работу над еще более вместительной машиной с американским мотором «Континенталь 229» мощностью 120 л.с. На этот раз решили воспользоваться опытом АРЗа и сделать автобус целиком на ЯАЗе.

Новую конструкцию собирали в гараже учебно-производственного комбината. Когда на нее установили силовой агрегат за дело принимали студенты, которым руководил старший мастер А.А. Триповлев и бригадир К.А. Кудрявцев. 31 декабря 1933 г. изготовили каркас кузова. Жесткость облеи его тонким листовым железом. Затем мы на основу привели кузовцы Замозина и Лапина, слесари Матвеев, обойщики Бочаров и Кузнецов, маляры Симоненко и Тарасов. Отделка автобуса впечатляла: 54 метра сидения, обивки черной кожей. Больше чем с заводами, зеркала, часы, два репродуктора, мощная радиостанция. Кондуктор и водители переговаривались по телефону.

После Нового года началось пробное поездки. Выяснилось, что из-за отсутствия усилителя руля управление такой тяжелой машиной мог только физически очень сильный человек. 23 января 1934 г. постройка ее была завершена, и через два дня группа водителей на ней отправилась в Москву. Вел Ярославский автобус водитель В.А. Голубев. ЯА-2 торжественно проследовал по столице и выехал на территорию Кремля. Его с восторгом осмотрели делегаты XVI съезда ВКП(б) и руководители страны: Г.К. Орджоникидзе, К.Е. Ворошилов и другие. Нарком обороны СССР замечет: «Хорошая машина, но велика». А нарком «Шестого металла и золота» Л.П. Сабурову ЯА-2 так понравился, что он попросил директора ЯАЗа В.А. Еленина: «Продайте эту машину мне. У нас на Аланде другие хорошие». Что же касается карьера тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе, то он, осведомившись о стоимости новинки, посетовал на дороговизну и так решил ей судьбу: «Эту машину передайте в Ленинград. Пусть там на ней покатаются».

В 1973 г. в беседе в Ленинграде с научным работником в транспортно-ремонтной службе и талантливым художником Л.Б. Печериным. Вот что он рассказал: «Ранней весной 1934 г. я рисовал эскиз на Дворцовой площади. И вдруг в Александринский садик неожиданно появилась автобус незнакомой марки. Вместе с другими любопытными я подошел к нему, осмотрел снаружи; немногие пустились в салон. Там играла музыка, слышался потопок, было тепло и уютно. Наблюдаясь там человек, не верное, большой начальник, объяснил нам, что это новый Ярославский автобус ЯА-2. Мы уловили его прелесть: нас по Невскому проспекту. Машина вполне проехала мосты, не бы изжало на выбоина асфальта. Она быстро разогналась на переулочек и плавно тормозила. Так не хотелось выходить из салона! Когда ЯА-2 отбыл автобус — на площадке, но мне невольно запомнил слово «Лайнер». Позже в неоднократно встречал ЯА-2, но, увы, мне не удалось познакомиться его до конца».

Автобус ЯА-2, несомненно, стал своеобразной вершиной Ярославского автобусостроения. При конструировании он вполне соответствовал большим автобусам западных гигантов: Нью-Йорка, Лондона и Берлина, а по отделке — превосходил их, поскольку не предназначался для повседневной перевозки нежно спешащих пассажиров. К сожалению, эта замечательная машина не сохранилась. Ее масштабный вид можно увидеть в витрине автомобильной экспозиции Политехнического музея.

В 1932 г. на ЯАЗе освоили производство грузовика ЯГ-10 промышленной грузоподъемности с двумя ведущими задними мостами (колесная формула 6x4). Оказавшись на заводе передали на 2-й авторемонтный завод (АРЗ) в Ленинграде, где изготовили для него автобусный кузов. Для обеспечения нужного размещения салона ряда машины сделали изогнутой из отрезков стандартного швеллера, соединенных сваркой. Новинку обозначили ЯА-2 (Ярославский автобус, вторая модель), казавшуюся жителям города на Неве глянцевой, ведь в нее вымладало до 80 человек. Тогда же ведущий конструктор завода Г.М. Кокин возглавил работу над еще более вместительной машиной с американским мотором «Континенталь 229» мощностью 120 л.с. На этот раз решили воспользоваться опытом АРЗа и сделать автобус целиком на ЯАЗе.

Новую конструкцию собирали в гараже учебно-производственного комбината. Когда на нее установили силовой агрегат за дело принимали студенты, которым руководил старший мастер А.А. Триповлев и бригадир К.А. Кудрявцев. 31 декабря 1933 г. изготовили каркас кузова. Жесткость облеи его тонким листовым железом. Затем мы на основу привели кузовцы Замозина и Лапина, слесари Матвеев, обойщики Бочаров и Кузнецов, маляры Симоненко и Тарасов. Отделка автобуса впечатляла: 54 метра сидения, обивки черной кожей. Больше чем с заводами, зеркала, часы, два репродуктора, мощная радиостанция. Кондуктор и водители переговаривались по телефону.

После Нового года началось пробное поездки. Выяснилось, что из-за отсутствия усилителя руля управление такой тяжелой машиной мог только физически очень сильный человек. 23 января 1934 г. постройка ее была завершена, и через два дня группа водителей на ней отправилась в Москву. Вел Ярославский автобус водитель В.А. Голубев. ЯА-2 торжественно проследовал по столице и выехал на территорию Кремля. Его с восторгом осмотрели делегаты XVI съезда ВКП(б) и руководители страны: Г.К. Орджоникидзе, К.Е. Ворошилов и другие. Нарком обороны СССР замечет: «Хорошая машина, но велика». А нарком «Шестого металла и золота» Л.П. Сабурову ЯА-2 так понравился, что он попросил директора ЯАЗа В.А. Еленина: «Продайте эту машину мне. У нас на Аланде другие хорошие». Что же касается карьера тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе, то он, осведомившись о стоимости новинки, посетовал на дороговизну и так решил ей судьбу: «Эту машину передайте в Ленинград. Пусть там на ней покатаются».

В 1973 г. в беседе в Ленинграде с научным работником в транспортно-ремонтной службе и талантливым художником Л.Б. Печериным. Вот что он рассказал: «Ранней весной 1934 г. я рисовал эскиз на Дворцовой площади. И вдруг в Александринский садик неожиданно появилась автобус незнакомой марки. Вместе с другими любопытными я подошел к нему, осмотрел снаружи; немногие пустились в салон. Там играла музыка, слышался потопок, было тепло и уютно. Наблюдаясь там человек, не верное, большой начальник, объяснил нам, что это новый Ярославский автобус ЯА-2. Мы уловили его прелесть: нас по Невскому проспекту. Машина вполне проехала мосты, не бы изжало на выбоина асфальта. Она быстро разогналась на переулочек и плавно тормозила. Так не хотелось выходить из салона! Когда ЯА-2 отбыл автобус — на площадке, но мне невольно запомнил слово «Лайнер». Позже в неоднократно встречал ЯА-2, но, увы, мне не удалось познакомиться его до конца».

Автобус ЯА-2, несомненно, стал своеобразной вершиной Ярославского автобусостроения. При конструировании он вполне соответствовал большим автобусам западных гигантов: Нью-Йорка, Лондона и Берлина, а по отделке — превосходил их, поскольку не предназначался для повседневной перевозки нежно спешащих пассажиров. К сожалению, эта замечательная машина не сохранилась. Ее масштабный вид можно увидеть в витрине автомобильной экспозиции Политехнического музея.

Олег КУРЬКИН,
ведущий научный сотрудник
Политехнического музея



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ЯА-2

| | | | |
|---------------------------|--------|---|--|
| Длина, мм | 11 430 | Тип двигателя | 4-тактный, 8-цилиндровый, «Континенталь 22Н» |
| Ширина, мм | 2 640 | Диаметр цилиндров, дюймы | 4,5 |
| Высота, мм | 2 970 | Ход поршня, дюймы | 5,23 |
| База, мм | 7 200 | Рабочий объем, см ³ | 8,19 |
| Колеса: | | Степень сжатия | 5,5 |
| передки колес, мм | 1 750 | Максимальная мощность, л.с. | 120 |
| задних колес, мм | 1 044 | Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин | 2400 |
| Радиус поворота, мм | 14 500 | Количество передач | 4 |
| Размеры колес, дюймы | 40x24 | | |
| Вместимость: | | | |
| мест для сидения | 54 | | |
| всего пассажиров | 100 | | |
| Наибольшая скорость, км/ч | 52 | Рис. Михаила ДМИТРИЕВА | |

0 ————— 2 м

