**04-027 Автобусный пассажирский городской автопоезд из тягача ЗиС-155 4х2 с пассажирским прицепом из ЗиС-155 4х0, дверей 1+2+2, мест: сидячих 28+32, стоячих 22+0, снаряжённый вес 6.3+5.7 тн, ЗиС-124 95 лс, 30 км/час, мастерские местных АТП 1960-е г.**

 ЗиС-155 был наиболее массовой моделью из отечественных пассажирских машин 50-х годов. Он пришёл на смену ранее выпускавшемуся ЗиС-154. Для сокращения времени подготовки к производству и удешевления самого изготовления он был унифицирован по многим элементам кузова со “сто пятьдесят четвёртым”, а по некоторым агрегатам и узлам с уже выпускавшимся грузовиком ЗиС-150. Двигатель ЗиС-124 был однотипным с агрегатом ЗиС-120, устанавливавшимся на “сто пятидесятые”. Основным различием были: изменённая форма поддона двигателя, 2-х секционный масляный насос, масляный радиатор и карбюратор без ограничителя числа оборотов. Последнее позволило несколько повысить мощность мотора. Силовую конструкцию кузова составляло нижнее основание, собранное из алюминиевых профилей, и стальные шпангоуты верхней части, к которым приклёпывались алюминиевые листы обшивки.

Салон автобуса был рассчитан на номинальную вместимость 52 пассажира, из которых 28 человек могли ехать сидя. Поэтому так называемых “накопительных площадок” около дверей, свойственных современным машинам, ЗиС-155 не имел. В 50-е годы кондукторы, сидевшие у задних дверей автобусов, были непременным “атрибутом” этих и других машин. Немного о внешности автобуса. Фонари с тёмными стёклами на хромированных “бровях” над фарами выполняли только функции указателей поворотов. Обозначение переднего габарита машины осуществлялось фонарями-“каплями” зелёного цвета, расположенными на боковых закатах крыши в передней её части, светящейся “маршрутницей” и тремя цветными фонарями указателя маршрута, расположенными выше. А ещё, при необходимости – и фарами. На маршрутном фонаре, застеклённом овальном табло, указывались цифрами номер маршрута, и прописью – конечные его пункты. Группа из трёх фонарей указателя маршрута могла иметь четыре цвета рассеивателей – красный, оранжевый, зелёный и синий. Различными комбинациями четырёх цветов на трёх фонарях в темноте можно было обозначить достаточно большое количество маршрутов. И такие обозначения были видны задолго до того, как становились различимы буквы и цифры на “маршрутнице” приближающейся машины. Обозначение заднего габарита автобуса в темноте обеспечивали пять фонарей: две красные “капли” на задних закатах крыши, два круглых фонаря на среднем уровне и один двухсекционный фонарь внизу, совмещённый с освещением номерного знака и унифицированный с аналогичными приборами грузовиков. Соответственно и стоп-сигналов было три: два – в средних фонарях и один – в верхней секции “грузового” фонаря.

Первоначально рассчитывали, что ЗиС-155 будет являться переходной, временной моделью. Поэтому его недостатки – большая высота подножек над тротуаром, сильная загазованность кабины водителя из-за размещавшегося справа от него двигателя, большая трудоемкость обслуживания – тоже представлялись временными.ЗиС-155 долгое время оставался единственной машиной для пассажирских перевозок в городах. Отсутствовала машина для междугородных рейсов – пришлось на эти маршруты отправить ЗиС-155, но в 12-тиместной модификации, оснащенной креслами авиационного типа и шелковыми занавесками. Следует также отметить, что в 1959-61 гг. проходили испытания автобусов с прицепами (они были изготовлены “Аремкузом” и получили индекс “2ПН-4”).

Один такой “поезд” из ЗиС-155 курсировал в марте 1960 г. на 55-м маршруте. Кроме того, в начале 1960-х годов в Москве, Тбилиси и в других городах на самых оживленных маршрутах появились необычные поезда – троллейбусы МТБ-82 или городские автобусы ЗиС-155 и ЗиЛ-158 с прицепами, изготовленными из старых списанных кузовов "сто пятьдесят пятых". Кабина, двигатель, панель приборов, рулевая колонка и перегородка в прицепах были демонтированы, вместо них устанавливали 2 двухместных кресла, что значительно увеличивало и переднюю накопительную площадку. Из-за недостатка мощности, кондукторы во втором салоне автопоездов следили за тем, чтобы пассажиры занимали только сидячие места.

В начале 1960-х г. в Симферополе началось массовое списание городских автобусов ЗиС-155, из них делали прицепы т.е. убирали моторный отсек, панель приборов, рулевую колонку, перегородку салона на их место устанавливали сидения получалось одно большое перед лобовым стеклом, и два маленьких по бортам. Тягачом был автобус ЗиЛ-158. Автобусные поезда ЗиЛ + ЗиС в Симферополе работали на городских маршрутах - №8 Новоромановка-Московское кольцо и №12 Центральный рынок-ГРЭС. Сцепка была - аналогична троллейбусной.

**http://www.privetsochi.ru/blog/history/68665.html**

5 июня 1960 года газета «Красное знамя» сообщала о том, что в автобусном парке №1 переделывают снятые с эксплуатации автобусы в пассажирские прицепы. Салон увеличивают за счёт кабины шофёра на 4 места. Такой вагон прицепляют к ведущему автобусу. Два прицепа уже готовы, два ещё делают. Будут ездить на линии «Город-Мясокомбинат»…

В нескольких строках газетной заметки нет подробностей проведённой работы.

Поскольку создание пассажирского автопоезда дело очень ответственное, можно предположить, что наше АТП использовало аккумулированный опыт АТП и АРЗ из других регионов страны по изготовлению сдвоенных автобусов

Практика прицеплять к рейсовым автобусам пассажирские прицепы была распространена в нашей стране в 50-е – 60-е годы. Идея не новая, подобные сцепки использовались и ранее в зарубежных странах. В СССР это делалось не от хорошей жизни: водителей не хватало, автобусов большой вместимости (для центральных загруженных маршрутов) так же не хватало, а местами и не было вовсе.

В 50-е годы работы в этом направлении проводило несколько специализированных предприятий (например ПАЗ, Борисовский АРЗ, завод «Аремкуз»), а также АТП различных регионов страны.

В качестве прицепов к автобусам, в разных городах, использовали как специально построенные на заводах и АРЗ пассажирские прицепы, так и старые автобусы (чаще всего ЗиС-155), подготовленные местными АТП. А в качестве тягача – массовые автобусы того времени, преимущественно ЗиС-155 и, появившийся в 1957 г, ЗиЛ-158.

Например на заводе АРЕМКУЗ проводили следующие работы по подготовке автобуса ЗиЛ-158 для работы с прицепом из автобуса ЗиС-155 «Автобусам-тягачам на заводе «Аремкуз» усиливали задние части каркасов кузовов, устанавливали комбинированные тормозные краны от грузовиков МАЗ-200 и дополнительные ресиверы тормозных систем, пневмо — и электровыводы на прицеп. Модернизировались коробки передач – в них вместо высшей передачи устанавливалась ещё одна понижающая скорость. Устанавливались шкивы меньшего диаметра на компрессоры, для увеличения производительности этих агрегатов.»

При использовании в качестве пассажирского прицепа- списанного автобуса, с него снимали двигатель, перегородки кабины водителя, капитально ремонтировали и устанавливали

дополнительные сидения.

К слову, на слэнге водителей того времени, прицепы к автобусам называли «племянник»

Из особенностей эксплуатации можно отметить следующие: дверями в прицепе должен был управлять только кондуктор – водитель такой технической возможности не имел; в пассажирском прицепе комфорт отличался от основного автобуса: не было шума двигателя, запаха бензина и отработанных газов, а вот с отоплением зимой, думается, были трудности. Автопоезд «автобус + автобус» с полной нагрузкой, не мог разгоняться свыше 30 км/ч.

Из положительного: экономический эффект, при использовании на загруженных маршрутах.

В целом автопоезда зарекомендовали себя плохо: слишком большой тормозной путь и возможность «складывания» сцепки на скользких дорогах; не было полного контроля над прицепом, мощности двигателей не хватало для уверенного движения автопоезда. Поэтому в дальнейшем эксплуатация таких автобусов была запрещена, а работы по автобусам большой вместимости пошли в другом направлении сочленённых транспортных средств — автобус-тягач + полуприцеп, к примеру наш экспериментальный ЛиАЗ-5Э676, и появившийся в нашей стране на долгие годы Икарус-гармонь.

Но вернёмся к сочинским автопоездам. Как известно пассажирских прицепов в автобусном парке №1 было изготовлено как минимум 4 шт. И можно предположить, что наряду со сцепкой ЗиС-155 + ЗиС-155, в других сцепках вполне мог использоваться в качестве ведущего ЗиЛ-158 (сцепка ЗиЛ-158 + ЗиС-155). Но на данный момент это не подтверждено и я надеюсь в комментариях очевидцы прояснят этот момент. По воспоминаниям REMIX, после снятия с эксплуатации, один такой автопоезд оставили на площади перед ж.д. вокзалом, превратив в диспетчерский пункт.

**Ленинская правда. 1967. 3 сентября. Статья в газете «Автобус с прицепом»**

Диспетчер загородной автостанции объявляет по радио: от платформы №4 отправляется автобус на Косалму. Машина отошла от павильона. За ней на расстоянии не более метра следовал другой ЗиЛ-158. Издали казалось, что идут два автобуса. И только, когда машины подошли ближе, прохожие на шоссе 1 Мая заметили, что во втором автобусе нет шофера, а машины соединены между собой жестким креплением. В Косалму шел автобус с прицепом. В Петрозаводском автобусном парке он появился недавно. Для прицепного автобуса здесь использовали списанную и капитально отремонтированную машину, сняв с нее двигатель и перегородки кабины водителя. Если ранее в обычном автобусе ЗиЛ-158 размещались 32 пассажира, то в автобусе с прицепом местами пользуются около 70 чел. В известных случаях такой автобус может перевозить одновременно до 100 пассажиров.

Водитель, шофер 1 класса Владимир Зырянов рассказывает: - Применение таких автобусов дает большой эффект. Если раньше поступало много жалоб от пассажиров, следующих от Косалмы, то теперь нет. Лучше стало обслуживание и на других трудных для нас маршрутах в Сулажгорский поселок кирпичного завода, на Чалну-Виданы, а в выходные дни – и в Лососинное. У второго автобуса – прицепа есть и другие преимущества. Это отсутствие запаха бензина и шума двигателя. В две смены на спаренных автобусах водители перевозят до 800 чел. Мощный двигатель дает возможность сохранять тот же график и скорость движения.

Сейчас на пригородных линиях Петрозаводска работает 3 автобуса с прицепами. К началу грибного сезона на линию выйдет и четвертый автобус.