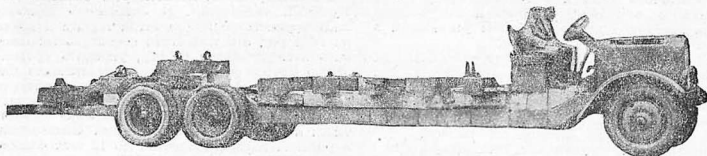


НОВАЯ ПОБЕДА

ЯРОСЛАВСКОГО ЗАВОДА

АВТОБУС НА 80 ЧЕЛОВЕК



Общий вид шасси нового автобуса Ярославского завода на 80 человек

Фото автора

26 сентября 1932 года на Ярославском автомобильном заводе № 3 закончились испытания шасси первого образца вновь выпущенного типа трехосного автобуса ЯА-2 на 50 сидячих мест, имеющего грузоподъемность, достаточную для перевозки 80 человек.

Шасси изготовлено по проекту заводского конструкторского бюро для Ленкомтранса, который в свою очередь выполняет в своих мастерских кузов для этого автобуса.

В основном шасси представляет установку на переднем и заднем мосту трехосного автомобиля ЯГ-10, выпущенного заводом в прошлом году, низкой автобусной рамы, имеющей достаточные размеры для использования всей грузоподъемности мостов.

Главнейшие данные, характеризующие новый автобус, следующие:

База автомобиля (расстояние между передней осью и центром задней тележки)	7200 мм
Расстояние между осями задней тележки	1240 "
Передний свес	645 "
Задний свес	3475 "
Высота пола кузова над землей	675 "
Габаритная высота кузова	2970 "
Габаритная ширина кузова	2440 "
Габаритная длина автобуса	11450 "
Наименьший радиус поворота	14,5 "
Предельная скорость	45,5 км/час.

Мотор и коробка скоростей, — американские, так как до сих пор единственный в СССР Ярославский завод тяжелых грузовиков не име-

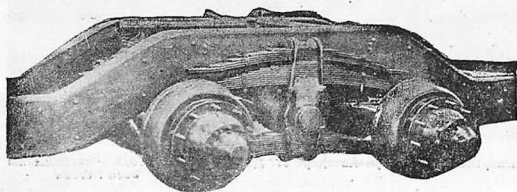
ет советского поставщика моторов достаточной мощности, ни оборудования, чтобы строить самому эти моторы. Мотор Геркулес УХС-3—103 лощ. силы, коробка скоростей Брайн-Лайп 554.

Все остальные агрегаты изготовлены на Ярославском автозаводе и из советских материалов. Передний мост, радиатор капот, передний щиток и другие мелкие детали — взяты со стандартного грузовика Я-5: тележка задних мостов — с грузовика ЯГ-10. На автобусе установлен руль конструкции Росса, изготовление которого, наконец, освоено заводом. При вполне достаточной прочности руль этот даст легкое управление, и в отличие от прежде применявшегося на Ярославских грузовиках руля не требует применения значительной физической силы.

Шины — пневматики Корд безбортовые 40X X8". Передняя ось имеет одинарные колеса, задние оси — двойные.

Тормозная система — аналогична ЯГ-10. Ножной тормоз действует на колеса обоих мостов задней тележки, причем действие его усиливается вакуум серво-тормозом. Ручной тормоз — центральный на карданном валу. Действие тормозов вполне удовлетворительное.

Особый интерес представляет рама автобуса, изготовленная целиком на заводе. Обычно за границей рамы автобусов аналогично конструкции и размера штампуются отдельными кусками под гигантскими прессами и затем склепываются.



Подвеска колес нового автобуса Ярославского завода

Фото автора

На Ярославском заводе прессов достаточной мощности нет. Рамы для грузовиков Я-5 и ЯГ-10 изготавливаются из швеллерного железа, однако требование снижения пола кузова не позволяло применить профильное железо для рамы.

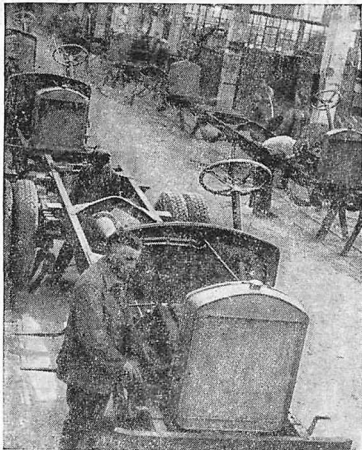
Каждый продольный ланжерон рамы автобуса ЯА-2 изготовлен электросваркой из 18 отдельных кусков, которые в свою очередь изготовлены из швеллерного углового и листового железа стандартных профилей. Результаты испытания оказались вполне удачными. Вес рамы 1200 кг не является чрезмерным. Прочность рамы, испытанная 100 км пробегом с полным пружом, прилагавшимся в различных возможных комбинациях, также вполне достаточна. Расчеты стоимости рамы при серийном ее изготовлении, сделанные на основании результатов, полученных при изготовлении пробы, показывают, что и в этом отношении сварная рама имеет права на существование.

В целом на основании материала испытаний шасси ЯА-2 следует отметить, что динамические качества его вполне удовлетворительны. Автомобиль с полной нагрузкой разгоняется достаточно быстро и успешно преодолевает подъемы. Поворотливость автобуса также достаточна для городской езды. Как на пример, можно указать, что во время испытаний шасси, имевшее почти 12 м длины, было развернуто на улице, имевшей всего 17 м ширины.

Объективно оценивая достигнутые результаты, постройку пятидесятиместного автобуса ЯА-2 на Ярославском заводе следует считать крупной победой на фронте индустриализации нашей страны. Самые большие автобусы, применявшиеся до сих пор в Москве и Ленинграде, — Лейланды и Я-6 — имели всего по 27 мест. Таким образом один ЯА-2 сможет заменить 2 Лейланда. Не говоря о промадных экономических выгодах, которые даст такая замена, она сильно поможет нам обслужить колоссально растущую потребность городов в автобусном транспорте, с которой совершенно не в силах справиться существующий парк и, кроме того, благодаря уменьшению количества движущихся на улицах единиц автобусов уменьшит опасность движения по улицам и уменьшит число несчастных случаев и аварий.

Кроме этого разрешение проблемы сварной рамы открывает перед заводом возможность сооружения еще более грузоподъемного, двухэтажного, четырехосного шасси на 100 сидячих мест.

Настоящая победа является проявлением нивовой активности и сознания необходимости



Сборочный цех Ярославского автозавода

Фото Блохина

решения задачи. Проект сделан заводом по собственной инициативе и своими силами.

Финансирование постройки шасси и постройки кузова принял на себя Ленкомтранс.

Мы выражаем надежду, что НКТП, ВАТО, Цудортранс, Наркомхоз и другие вышестоящие организации, которым надлежит ведать это дело, учтут, что:

1) автобус ЯА-2 заменяет 2 автобуса Я-6, 3 автобуса АМО-4 и 4 автобуса на полутортовом шасси.

2) При импорте вместо целого шасси только силового агрегата (мотор и коробка скоростей) экономия валюты получается в 8—10 раз.

3) В виду большой ассимиляции с выпускаемыми грузовиками Я-5 и ЯГ-10 Ярославский завод (при известных условиях) смог бы уже сейчас принять заказ на серийное изготовление этих автобусов.

Директор Автозавода В. Еленин
Зав. Констр. отделом Литвинов

Развернем изобетательство в области автомобильной, тракторной и дорожной техники! Завоюем секрет машин! Создадим новые конструкции, поставим их на службу социалистическому хозяйству!