

Консультант:  
ордена Трудового  
Красного Знамени  
Политехнический музей

## ПЕРВЫЙ АВТОБУС

«— Даже если в стужах, ничего нет,— говорил Остап Бендер,— считайте, что мы заработали десять тысяч по крайней мере. Каждый вскрытый стул прибавляет нам шансов...— В тот же день concessionеры выпорхнули из розового домика и разошлись в разные стороны... Ипполит Матвеевич пересек город на автобусе № 6».

Персонажи известного романа И. Ильфа и Е. Петрова действовали в столице конца 1927 года. Читателям, видимо, небезинтересно узнать, что «шестерка», на которой Воробьянинов катил по надрывленно из Садово-Спаского, был один из 175 автобусов «Лейланд». Эта английская фирма зарабатывала десятки тысяч фунтов стерлингов, продавая Стране Советов попарез нужные ей машины. Ведь когда в 1924 году в Москве открыли первое (не только в столице, но и в стране) автобусное движение, на 2 млн. жителей приходилось всего 732 трамвайных вагона и 5 тыс. автозвозков. Так что это событие было немаловажным, и о нем не замедлили сообщить центральные газеты. Например, вот что писала по этому поводу газета «Известия»:

«В Москву прибыли из-за рубежа 8 автобусов. Эти машины предназначаются для организации в Москве автобусного движения».

Полученные автобусы закупили у лучшей английской фирмы «Лейланд». Каждая машина вмещает 29 пассажиров. Скорость: 30 верст в час. После испытания автобусов транспортным отделом будет открыто первое автобусное движение между Октябрьским (б. Николаевский) и Александровским вокзалами через Мясницкую ул., Лубянку, Кузнецкий мост, Петровку, Моховую и Тверскую ул.

Плата за проезд будет установлена несколько выше трамвайной».

Добавим для справки: автобусы, действовавшие на первой линии, перевозили за день до 8 тыс. москвичей и гостей столицы, нынешние — около 5 млн. человек.

Сначала наша страна покупала автобусы целиком, потом — только их шасси, а кузова изготавливали на отечественных предприятиях. Так получалось дешевле — валюту молодой Советской Республике приходилось экономить. Но, конечно, было бы куда лучше, если наши заводы смогли бы сами делать такие же вместительные автобусы...

Когда в 1929 году Автозавод № 3 в Ярославле начал выпуск пятитонных грузовиков модели Я-5, родилась идея использовать его шасси для городского автобуса. Правда, базу машины пришлось увеличить на 580 мм, но это оказалось несложным делом, поскольку специально элементы рамы на заводе не штамповали, а использовали для нее швеллер № 16 — стальную катаную балку высотой 160 мм. Соответственно увеличенной базе удлинились тяги привода задних тормозов.

На грузовике Я-5 устанавливались некоторые импортные узлы: шестилитровый мотор «Геркулес-УХС», многодисковое сцепление «Браун-Лайп», четырехступенчатая коробка передач «Браун-Лайп-554», вакуумный усилитель тормозов «Левандра», рулевой механизм «Росс». Их покупали в США, но в целом затраты валюты на грузовик Я-5 или шасси автобуса Я-6 все-таки были существенно меньше, чем на автобус «Лейланд».

А почему в Ярославле делали только шасси? Да просто потому, что выросший из авторемонтных мастерских завод не имел ни помещений, ни оборудования, ни специалистов для изготовления довольно трудоемкого по то времени автобусного кузова.

Авторемонтные мастерские в Москве, Ленинграде, Харькове, Ростове-на-Дону, Тбилиси на разномастных шасси, новых и авторемонтных, заграничных и отечественных (от Я-6), строили автобусные кузова. Их каркас — решетчатую конструкцию — набирали из деревянных брусков разного сечения, обшивали снаружи стальным листом, а иногда фанерой. Крышу обтягивали дерматинном, обшивку салона делали из фанеры, планок типа «вагонка», кожзаменителя. Каркасы сидений, их обшивку, стеклоподъемники, поручни, двери, подножки — все это требовало от рабочих навыков мебельщика, обойщика, столяра, слесаря... По такой технологии делали тогда кузова и трамваев, и автобусов.

По сравнению с «Лейландом» Я-6 был совершеннее. При одинаковой вместимости он располагал почти вдвое более мощным мотором и был в 1,5 раза быстрее. Правда, бензина расходовал на 10% больше.

Ярославскую машину не надо было заводить ручкой — она компенсировалась электрическим стартером. Достижение по тем временам немалое. Колючее сцепление «Лейланд» включалось очень резко и требовало большого усилия на педали. Многодисковое сцепление Я-6 не имело этих недостатков. Наконец, левое расположение руля на со-

ветском автобусе облегчало управление машиной при правостороннем движении, принятом в нашей стране. Правое расположение руля на «Лейланде» в этих условиях оказывалось неудобным и ухудшало планировку салона.

«Скрюченная» из швеллеров рама Я-6, которая не имела выгибов над осями, заставила конструкторов относительно высоко расположить пол в кузове. Чтобы попасть в салон, приходилось подниматься на три ступеньки. Но этот недостаток оборачивался преимуществом. На булыжных мостовых, выбитых дорогах, «горбetyх» переаздах, часто встречающихся тогда в наших городах, нужен был автобус с большим (не менее 300 мм) дорожным просветом. Именно такой и был у Я-6.

Шасси и кузов ярославского автобуса по внешним меркам имели чрезмерный запас прочности. Но не будем забывать тряскую ездю по «булыжге», да зачастую с двухкратной перегрузкой пассажирами. Рессоры проседали, деревянные стенки кузова скрипели, завывали прямоугольные цилиндрические шестерни в двойной передаче заднего моста, но машина тем не менее шла.

Конечно, о сегодняшнем уровне комфорта в Я-6 не приходилось думать. Жесткие сиденья, простейшая система вентиляции, неотапливаемый салон, узкие двери. Но эти автобусы существенно помогали тогда решать транспортную проблему. Первые шасси Я-6 ярославцы изготовили в 1929 году и отправили их в столицу. На двух быстро смонтировали кузова, и новые машины сразу же вышли на линию. А в конце 1931 года из 237 автобусов, обслуживавших Москву, 50 были ярославскими. Появились они и в других городских странах.

Автобусы Я-6 оказались очень практичными и долговечными. Хотя в 1932 году их производство прекратили, многие экземпляры долго сохранялись в эксплуатации. Так, в Ленинграде в 1935 году 29% автобусного парка все еще приходилось на Я-6, а на пригородных линиях они кое-где держались вплоть до начала Великой Отечественной войны.

В 1932 году Ярославский автомобильный завод освоил выпуск трехосных грузовиков ЯГ-10 грузоподъемности 8 т. Им был остро необходим мощный двигатель. Поэтому все фонды на импортные 93-сильные моторы «Геркулес» пришлось использовать для выпуска этих машин. Грузовики же Я-5 стали оснащать отечественными двигателями АМО-3 (60 л. с.), а затем ЗИС-5 (73 л. с.). Для автобусов они были недостаточно мощны. Поэтому, изготовив за неполные четыре года 364 шасси для Я-6, завод прекратил их производство. Однако эти машины вошли в историю отечественного автомобилестроения как первые советские городские автобусы.

Лев ШУГУРОВ,  
инженер



*Л. Носов*



*По просьбе наших читателей «Историческую серию» нынешнего года мы посвящаем городскому пассажирскому транспорту. В галерее разнообразных машин перед вами предстанут первые отечественные автобусы и троллейбусы, вагоны трамвая и метро, а также автомобили, использовавшиеся в качестве такси.*

**Городской автобус Я-6**

Годы выпуска	1929—1932
Количество мест для сидения	35
Масса (в снаряженном состоянии), т	около 5,5
Мощность двигателя, л. с.	93
Наибольшая скорость, км/ч	50
База, м	4,78
Длина, м	7,75
Ширина, м	2,46
Высота, м	3,00