**04-100 Пассажирский автобус с закрытым кузовом на шасси АМО Ф-15 4х2, дверей 1+1, мест: сидячих 12-14, общее 20-21, полный вес 3.6-3.7 т, 35 лс, 42-45 км/час, первый советский автобус промышленного производства, всего примерно 192 экз., АМО г. Москва, 1925-31 г.**



*Из книги М.В. Соколова «Отечественные капотные автобусы и их производные», т. I, Барнаул, 2016.*

 Первый экземпляр 14-местного автобуса на шасси АМО-Ф15 был построен в достаточно развитом к тому времени кузовном цехе АМО под руководством И.Ф. Германа уже к осени 1925 г., и впервые был представлен широкой публике на 1-й советской автомобильной выставке, открывшейся 24 сентября того же года в Москве на территории Центрального парка культуры и отдыха. Это был первый советский автобус промышленного производства

с закрытым кузовом, и созданный полностью из отечественных материалов. Основным принципиальным конструктивным отличием кузова этого автобуса стала оригинальная «автобусная» передняя часть салона, геометрически и стилистически являвшая собой единое целое с остальным кузовом. Другой отличительной чертой стали 2-створчатые двери автобусного типа в правом борту. Над созданием автобусного кузова для АМО-Ф15 на АМО вместе с И.Ф. Германом трудились конструкторы и кузовщики Н.И. Францев, А.А. Евсеев, Ф.А. Власов, С.Н. Иванов, А.Т. Суханин, И.А. Кокошкин, Н.А. Шелков, В.Г. Рожков.

 Не смотря на оригинальную разработку, кое-какой прототип, а точнее - пример для подражания, у автобусного кузова АМО-Ф15 все-таки имелся. Это был кузов английского автобуса «Лейланд» (Leyland GH-7), закупавшегося для Москвы (первая партия GH-7 поступила в столицу еще в июле 1924 г.). Если сравнить оба вида кузовов («Лейланда» и АМО-Ф15), станет ясно, что они безусловно отличались друг от друга основными геометрическими параметрами, размерами деталей и кое-какими материалами, но в то же время у них имелось множество общих инженерных решений и сборочных единиц, что безусловно говорит о влиянии английского кузова на создание отечественного.

 Начиная с 1926 г. на АМО начали мелкосерийное производство таких 13-14-местных автобусов с кузовами на деревянном каркасе, которые выпускались **как с двумя входными дверьми, так и с одной.** Кроме того, в 1927 г. заводом АМО была выпущена партия почтовых автобусов с двумя входными дверьми и «камерой для хранения почты», внутреннее оборудование которой составляли стол, 2 сидения, ниши для крупных почтовых отправлений и мешков с корреспонденцией. Эти несколько экземпляров передали «Моспочтамту». Что же касается

пассажирских исполнений автобуса АМО-Ф15, то наиболее распространенным оказался впоследствии 2-дверный вариант, эксплуатировавшийся в столице и многих других городах. Вариант с одной пассажирской дверью по количеству несколько ему уступал, но тоже трудился в целом ряде городов СССР как в качестве пассажирского, так и в качестве служебного. Число мест для сидения в автобусах АМ0-Ф15 в зависимости от исполнения варьировалось от 12 до 14, а общее доходило до 20-21 человека. Двигатель мощностью 35 л.с. при 1400 об./мин. позволял автобусу АМО-Ф15 габаритными размерами 5050-5100 х 2100 х 2500 мм, базой 3070 мм и полной массой порядка 3,6-3,7 т разгоняться на хорошей дороге до 42-45 км/ч.

 Вот что сообщалось в статье «Изготовление автобусов на заводе АМО», опубликованной в журнале «Строительство Москвы» (№ 1/1927 г.): «Один из очень крупных московских заводов - завод АМО, изготовляющий грузовые автомобили, показал на деле, что он может также изготовлять и автобусы, которые до сих пор приобретались за границей. Автобусы, изготовленные на заводе АМО, при испытании дали прекрасные результаты. Автобусы до сих пор доставлялись к нам из Англии и Германии, и в малом количестве - из Франции и Италии, .оказались непрочными для московских мостовых. Высшая техническая часть завода АМО изучила и учла недостатки заграничных автобусов и избегла их при своем производстве.

Завод АМО начал с ремонта заграничных автобусов и восстановления разрушившихся, делая при этом совершенно новые кузова, и затем перешел к изготовлению новых, - делая их полностью от кузова до машины. Эти автобусы выходят из завода, нося его марку. До

настоящего времени заводом АМО под своей маркой выпущены автобусы: 4 - для Крыма, где они уже прекрасно работают, 5 - для Тулы, 4 - для Туркестана, 12 штук изготовляемых автобусов также предназначены в Туркестан. Через 4 месяца все эти 12 автобусов будут готовы. 5 новых автобусов сделаны для Москвы. Каждый автобус, изготовленный на заводе АМО, обходится в 8,5 тыс. руб., а автобус, приобретенный за границей, обходился в 8 тыс. руб. Производство автобусов началось полгода тому назад и достигает больших размеров. Заводоуправлением получены заказы на новые автобусы: 20 штук для «Госторга» и 20 штук для «Автопромторга». Договор на изготовление этих автобусов уже подписан и они будут готовы в текущем году. Кроме того, заводоуправлением ведутся переговоры о новых заказах автобусов».

 Всего за период с 1925 по 1931 гг. на АМО было выпущено 192 экземпляра автобусов АМО-Ф15, а некоторые источники позволяют полагать, что цифра эта даже несколько завышена. Однако, как бы то ни было, в любом случае их годовой выпуск не превышал 20-30 единиц.

Впрочем, ветераны автозавода AMO-ЗИЛ вспоминали о них довольно благожелательно. Вот что говорил, например, В.Г. Постников: «При езде на этих автобусах по городу в салоне очень трясло, в особенности на задних сидениях, поэтому люди старались сесть поближе к

водителю, зато вряд ли кто сетовал, что они в пути часто ломались. Разве что шина спустит, либо бензин кончится у нерадивого шофера».

 Однако недостаточно вместительные и изрядно тряские, они уже не вписывались в транспортную сеть столицы, состоявшую в то время из 13 автобусных маршрутов общей протяженностью 113,8 км, где эксплуатировалось на тот момент 133 автобуса - в основном гораздо более вместительные и комфортабельные импортные автобусы на шасси «Лейланд», «Рено», «МАН» и т.д, значительно превосходившие по многим технико-экономическим

показателям пассажирские АМО-Ф15. Что, в общем-то и решило судьбу последних, которых злопыхатели, сопоставляя число мест в них и «англичанах» ехидно называли полулейландами». Поэтому в Москве отдельные экземпляры автобусов АМО-Ф15 перешли в разряд служебных, а остальные и вовсе вскоре были проданы на периферию. Ими успешно начали открывать или развивать дальше пассажирское сообщение во многих других городах СССР: Киеве, Минске, Иваново-Вознесенске, Пензе, Вологде, Вятке, Свердловске, Перми, Челябинске, Новосибирске, Томске, Бийске, Красноярске, Иркутске и т.д. Например, известно, что в 1927 г. в автобусный гараж Челябинска въехали 2 новеньких АМО-Ф15, которые по надежности и уровню комфорта оказались значительно лучше, нежели прежний полусамодельный «Гарфорд». А в 1928 г. Губисполком г. Вятки (ныне Киров) обязал руководство почтовой конторы организовать в губернии перевозку на автобусах, для чего из Вологды в Вятку прибыл автобус на шасси АМО-Ф15. Известно, что 1-й пробный рейс на нем был совершен 20-21 мая в г. Слободской. Или еще: декабре 1928 г. Пермский горсовет, не рассчитывая на помощь Свердловска, напрямую заказал

у московского автозавода АМО, пять 13-местных автобусов, которые летом 1929 г. прибыли в Пермь, что позволило открыть в городе 2-й маршрут.

 А теперь вновь коснемся расположения пассажирских дверей в салоне автобусов АМО-Ф15. Согласно тогдашним канонам кузовостроения, каждая дверь (2-створчатая, открывавшаяся вовнутрь) располагалась не в самом борту кузова (как у современных автобусов), а в некоей его внутренней выемке (тамбуре). Такая конструкция, хотя и «съедала» часть полезного внутреннего пространства салона, оказывалась необходимой и была обусловлена высокой посадкой кузова на «грузовой» раме. Чтобы пассажиру попасть в такой высоко расположенный салон, необходим был хотя бы некоторый минимальный «лестничный марш» с подножкой

внизу и поручнями вверху. К тому же подножки требовались с крутым подъемом и достаточно внушительные, и их тоже надо было хотя бы частично «прятать» внутрь (иначе они выходили бы за габаритную ширину машины и становились бы опасными для окружающих в тесноте городских улиц); да и сами двери - деревянные, прямоугольные и плоские - не вписывались в загибаемый книзу борт, и поневоле напрашивались на смещение их внутрь. Но если у «Лейланда» дверные тамбуры имели П-образное (в плане) сечение, то на АМО-Ф15 в связи с

изначальным острым дефицитом внутреннего полезного пространства пришлось «мудрить», делая их минимальными, а их конфигурацию — более прихотливой. В ходе серийного производства в конструкции тамбуров и дверей не раз возникали изменения: скажем, если передняя дверь (там, где она наличествовала) не меняла своего расположения, то задняя «переехала» сразу же с началом серийного выпуска. На 1-м опытном автобусе 1925 г. выпуска она располагалась вплотную к правому заднему крылу, так что между ней и передней дверью имелось всего одно окно, а уже на серийных экземплярах 1926 г. ее сместили назад, практически на угол, упростив тем самым конструкцию тамбура и всего кузова в целом, т.к. в

этом случае задняя стенка тамбура, становившаяся по совместительству и вертикальным

ребром правого заднего угла кузова, оказывалась ненужной и аннулировалась.

 Еще интереснее обстояло дело с 1-дверным вариантом кузова. Если 1-й образец такого автобуса имел только переднюю дверь, то изготавливаемые позднее серийные экземпляры, напротив, получали только заднюю, а вместо передней у них имелась обычная кузовная панель

с оконным проемом, ничем не отличавшаяся от соседних. Изначальный же вариант с одной передней дверью в эксплуатации практически не встречался, и, похоже, что это был единственный опытный экземпляр. Что же касается «заднедверных» автобусов АМО-Ф15, то впоследствии, имея принадлежность к различным ведомствам и конторам, они активно эксплуатировались в Иваново-Вознесенске, Пензе, Челябинске и других городах СССР.

 Еще один комплекс изменений в дверных узлах кузова автобусов АМО-Ф15 имел место в 1927-1928 г. Конструкцию дверей и тамбуров упростили, а верхние своды последних к тому же стали дополнялся декоративными уголками, благодаря чему они получали витиеватые скругления, напоминая арки, применявшиеся в старину в архитектуре. Эти автобусы осуществляли пассажирские перевозки в Новосибирске, Бийске, Красноярске... Как сообщала в преддверии открытия городского автобусного движения газета «Красноярский рабочий»

(в № от 5 мая 1928 г.), в городе «будут функционировать 4 автобуса вместимостью на 16 мест каждый». Остановки предполагались «на Старобазарной площади (ныне площадь Мира), площади Революции и ж/д вокзале». Впрочем, с одной стороны, эти же самые элементы, скруглявшие верхние своды тамбуров в виде арок, в конце 1920-х г. появились и на других автобусах производства АМО, изготавливаемых на шасси «Лейланд», «Рено», Я-3, «Заурер», «СПА», «Мерседес-Бенц» и др. С другой - эти элементы в отношении автобусов на базе АМО-Ф15, присутствуют лишь на экземплярах, находившихся в эксплуатации в провинциальных городах.

 Надо сказать, что к этому времени маломестные АМО-Ф15 уже перестали удовлетворять возросшим требованиям к пассажирским автобусам, тем более - при наличии других более грузоподъемных (а значит и вместительных) шасси. В качестве примера можно привести оценку их эксплуатации в г. Перми. Напомним, что автобусы АМО-Ф15 поступили туда в 1928 г. А в мае 1930 г. пермскую «Контору автодвижения» проверяла аудиторская инспекция. Специальным пунктом комиссия признала автобусы АМО-Ф15 «недостаточными по вместимости», качество их изготовления - «скверным», а их дальнейшее приобретение «не рациональным».

Поэтому нет ничего удивительного в том, что на рубеже 1920-1930-х г. для изготовления автобусов выбирались в первую очередь шасси зарубежного или ярославского производства. Что же касается автобусов АМО-Ф15, то на закате выпуска базовой модели их изготовление было сведено к минимуму. А это значит, что в это время очень мало где уже могли появляться абсолютно новые автобусы АМО-Ф15 заводского изготовления. В то же время, имевшиеся в эксплуатации экземпляры ранних лет выпуска быстро ветшали и поэтому кое-где на периферии, дабы продлить срок их службы, им делали кузовной ремонт, и похоже, как раз по документации, предоставленной АМО. Отсюда, судя по всему, и вытекает появление некоторых «гибридных» экземпляров автобусов на шасси ранних АМО-Ф15 с кузовами позднего исполнения.

 Например, можно вспомнить, что в конце 1920-х г. в г. Бийске тогдашней Барнаульской

волости Томской губернии (ныне - Алтайский край) появилось как минимум 2 экземпляра автобуса АМО-Ф15. Судя по шасси, это были уже бывшие в употреблении машины, закупленные где-то по остаточной стоимости, однако вместе с тем они имели кузова позднего типа со скругленными сводами тамбуров. Вероятно, эти экземпляры (возможно, после капитального ремонта) были приобретены в г. Новосибирске, где в конце 1920-х г. имелось

некоторое их количество. Но, как и каждый крупный город, Новосибирск, с появлением более новых и вместительных автобусов, стремился поскорее избавиться от неуклюжих и тесных АМО-Ф15.

 В Бийске же эти автобусы продолжали успешно эксплуатироваться еще несколько лет, курсируя от ж/д вокзала до городского базара и обратно. И хотя в осеннее-весеннюю распутицу они ходили нерегулярно, но проработали в городе вплоть до 1934 г.

Вероятно, где-нибудь отдельные «рекордсмены» прослужили и еще дольше. Но в целом,

уже в начале 1930-х г. пассажирские автобусы на шасси АМО-Ф15 морально и физически

устарели и поддерживались на ходу только отсутствием более новых автобусов. Поэтому едва

ли хотя бы один из них перешагнул рубеж военного времени. Надо ли говорить, что ни одного

автобуса на шасси АМО-Ф15 до нашего времени, к сожалению, не сохранилось.

|  |
| --- |
| **Автобус AMO Ф15 1926-31 г. Техническая характеристика** |
| Материал кузова | Дерево |
| Число дверей | 2 |
| Число мест | Для сидения 12-14, общее 20 |
| Размеры, мм | длина ширина высота | 5100х2100х2500 |
|  | колесная база | 3070 |
|  | колея передняя / задняя | 1400 / 1400 |
| Снаряженная масса, кг | 2800 |
| Двигатель | 4-тактный, карбюраторный |
| Расположение | Продольное |
| Число цилиндров | 4 |
| Рабочий объем, см³ | 4396 |
| Число клапанов | 8 |
| Максимальная мощность, л.с. / кВт / об/мин | 35 / 26 / 1400 |
| Коробка передач | 4-ступенчатая |
| Привод | Задний |
| Рулевой механизм | Глобоидный червяк |
| Передняя подвеска | Зависимая, рессорная |
| Задняя подвеска | Зависимая, рессорная |
| Размер шин | 880х135 мм |
| Максимальная скорость, км/ч | 42 |