**05-078 МТБЭС, финальный вариант, 4х2 2-дверный троллейбус для пассажирских перевозок по городу на шасси и с оборудованием от МТБ-82Д, дверей 2, сидячих мест 37, снаряженный вес в пределах 10-11 т, ДК-202Б 80 кВт, 50 км/час, постройка нового и капремонт, СВАРЗ, всех ТБЭС и МТБЭС ориентировочно 520 экз., изготовление 1962-64 г. в.**



Душевная благодарность, почет и уважение создателям и всему сообществу *transphoto.org*!!!

 На мой, любительский, взгляд, приложенные фотографии подтверждают правоту автора нижеприведенной статьи.

**Разработчик и изготовитель:** Ордена Трудового Красного Знамени (1942 г.) Сокольнический вагоноремонтно-строительный завод Трамвайно-троллейбусного управления Исполнительного комитета Московского городского Совета депутатов трудящихся (Мосгорисполкома), Москва.

*Из статьи на канале «История транспорта» https://dzen.ru/a/ZHhisnpQhkUApm6A?ysclid=lztkhb39bf460944318 01.06.2023. Глубокое уважение и благодарность безымянному автору за труд немалый. Не часто встретишь материалы, подтверждаемые серьезной работой в архивах.*

 Здесь сразу хочу сделать важное отступление. Все троллейбусы выпуска 1956 года в документах ТТУМ назывались «МТБЭ-С». Первое раз название «МТБЭ-С» прозвучало в приказе начальника Трамвайно-троллейбусного управления Мосгорисполкома №90 от 29 мая 1956 года. Именем «МТБЭ-С» этим приказом были названы первые серийные машины 1956 года постройки - 403, 404 и 405. В дальнейшем название «МТБЭ-С» применялось в приказах ТТУМ в течение всего 1956 года для всех машин, поступающих в город. В некоторых документах машины 1956 года выпуска именовались «МТБЭ-С56». В дальнейшем и до конца серийного выпуска троллейбус именовался МТБЭ-С. Таким образом, название ТБЭ-С официально применялось только для первых двух троллейбусов типа 1955 года постройки. Впрочем, в ряде парковых документов встречались названия: ТБЭ-С, ТБЭС, МТБЭС. При этом от типа троллейбуса и года его выпуска название в те годы не зависело.

 Производство троллейбусов в 1957 году продолжилось только в 4-м квартале года. Решением Мосгорисполкома №34/12 от 08.07.57 г. предписывалось изготовить на заводе СВАРЗ 10 шт. троллейбусов типа МТБЭ-С56, из них в 1957 году – 6 шт., и в 1-м кв. 1958 года – 4 шт. Для этого Управление должно было списать 10 троллейбусов МТБ-82Д, шасси и электрооборудование которых завод использовал под изготовление новых МТБЭ-С56.

 Троллейбусы 1957 года выпуска имели конструктивные изменения по сравнению с ранее выпущенными экземплярами. Среди них:

*ЦГАМ, ф.Р-404, оп.1, д.425, л.44-45.*

 установка зимних рам, закрытых верхних световых проемов, установка закрытых кабин водителя;

 установка печей отопления в салоне (ранее выпущенные троллейбусы не имели отопления так как линия на ВСХВ эксплуатировалась только в теплое время года), обогрев места водителя и кондуктора;

 установка безосоколочных силикатных стекол в лобовые и задние окна, а также перегородку водителя, таких же стекол и на скаты крыши, но с кремово-желтым оттенком).

Измененные троллейбусы в документах именовали МТБЭ-С57. Но внешне они не отличались от машин, выпущенных в 1956 году. Троллейбусы, выпущенные в 1958, тоже внешне не отличались от их собратьев, выпущенных в 1956 и 1957 годах. Поэтому, утверждение о том, что в 1958 году кузов троллейбуса претерпел существенные изменения, не соответствует действительности.

 Но и в 1959 году троллейбусы СВАРЗ выпускались в том же виде, что и ранее! За исключением лобового стекла, которое из стало 4-составным. Правда, по какой-то причине на некоторые машины продолжали ставить лобовые стекла старого образца.

 Далее в конструкцию кузовов троллейбусов СВАРЗ внесли изменения. Наиболее значительные из них были следующими:

*ЦГАМ ф.Р-404, оп.1, д.584 л.296-298*

- удлинился кузов вновь выпускаемых троллейбусов на 150-200 мм для увеличения кабины водителя и дополнительной установке с правой стороны одноместного сиденья;

- сделана перегородка места кондуктора от задней входной двери и сделать поручень;

- изменена конструкция входных и выходных дверей;

- боковые окна сделаны несъемными и открывающимися на 25-30% площади окна;

- уменьшена световая часть потолка;

- с задней стенки убрано зеркало, замененное декоративной отделкой.

 Начиная с московского инвентарного №510, поступившего в ФАТП с завода 5 июля 1960 года, конструкция кузова троллейбуса существенно изменена. Удлинен кузов, конструкция входных дверей из двухстворчатых стала трехстворчатой, изменена конструкция боковых окон пассажирского салона: теперь они были выполнены из сталинита с форточками, открывающимися на 25% площади окна; площадь остекления скатов крыши уменьшена чтобы усилить кузов. Остекление задней стенки кузова стало меньшей площади. На передке появился стеклянный трехсоставной маршрутоуказатель, а вместо массивной эмблемы с литым памятником В. Мухиной «Рабочий и колхозница» и надписью «МОСКВА» над ней, появилась лаконичная штампованная, никелированная эмблема завода-изготовителя.

 В 1961 году внешний вид троллейбусов МТБЭ С ещё немного изменился. Теперь лобовые стекла стали только четырехсоставными. Изменился угол наклона лобовой стекла и первой створки передней двери. Фары с переднего бампера перекочевали на лобовую стенку кузова. Начиная с июля 1962 года колесные фартуки у троллейбусов МТБЭ С с кометообразных стали арочного типа. Это было последнее внешнее изменение.

 Ранние модификации троллейбусов СВАРЗ при прохождении капитальных ремонтов принимали облик более современных машин.