**04-012 ТА-1 автобус Тартуского государственного университета для служебных перевозок на шасси ГАЗ-51 4х2 с удлиненной до 4 м базой, каркас деревянный, дверей две распашные, мест для сидячих 25, снаряжённый вес в пределах 4 т, ГАЗ-51 70 лс, 60 км/час, всех ТА-1 до 30 экз., Авторемонтная мастерская г. Тарту, 1952-53 г.**

 Судя по приложенным фото, автобусов ТА-1 с распашными дверями было изготовлено больше, чем один, как указано в нижеприведенных материалах.

 **Изготовитель:** Тартуские авторемонтные мастерские Главного управления автомобильного транспорта при Совете министров Эстонской ССР.

*Из статьи Н.С. Маркова и Д.А. Дементьева «Коробочки всея Руси». Часть 1, Опубликовано: Журнал «Комтранс» № 5 2008 г.* Благодарность и уважение авторам! *https://web.archive.org/web/20111209065011/http://www.cartruckbus.ru/articles/page,6,85-korobochki-vseya-rusi-chast-1.html*

 **Тартуская авторемонтная мастерская, с 1956 года – ТАРЗ №3 (Тартуский авторемонтный завод №3) / Эстония, Тарту**

 Несмотря на «авторемонтное» название, мастерская из Тарту с первых дней основания (сентябрь 1949 года) ориентировалась на производство новых автомобилей, а конкретнее – автобусов, дефицит которых в республике ощущался особенно остро. В качестве объекта производства был выбран автобус капотной компоновки вместимостью 28 человек на шасси ГАЗ-51 с удлиненной до 4 м колесной базой и увеличенным задним свесом. Он выделялся сложным двухдверным кузовом обтекаемой формы, собранным на деревянном каркасе. Точная дата постройки первого опытного образца такого автобуса, получившего марку ТА-1, пока точно не установлена: судя по всему, это случилось либо в самом конце 1949-го, либо в 1950 году. После успешного прохождения испытаний и доводки конструкции автобус был рекомендован к постановке на производство, и уже в 1951-м по распоряжению Министерства транспорта Эстонской ССР в Тарту поставили 7 новых шасси ГАЗ-51 для постройки первой «товарной» партии ТА-1. К сожалению, высокая трудоемкость изготовления обтекаемого кузова не позволила организовать массовый выпуск таких автобусов: в общей сложности за три года из цехов мастерской вышли лишь три десятка ТА-1.

 Поэтому с 1954 года предприятию «спустили» план на постройку стандартных «коробочек» по документации ГЗА-651. Они, конечно, проигрывали ТА-1 по вместимости, зато были несравнимо проще в изготовлении, что позволило резко нарастить объемы производства: в первый же год ГЗА-651 были растиражированы эстонцами в 103 экземплярах. Помимо простого пассажирского автобуса в Тарту сделали и его грузовую неостекленную модификацию.

 Не пропал даром и опыт постройки удлиненных автобусов: в 1955-м в мастерской «растянули» на одно окно кузов 651-й модели, добавили вторую дверь в задний свес и установили на «газовское» шасси с 4-метровой колесной базой. Этот автобус, получивший индекс ТА-1А, мог перевозить уже 25 сидячих пассажиров, тогда как ГЗА-651 – лишь 19. Спустя год его утвердили к производству, и в плане на 1957 год значился выпуск 50 экземпляров ТА-1А. Но построить успели лишь 15, поскольку все силы были брошены на освоение более перспективного автобуса вагонной компоновки ТА-6, унифицированного по элементам кузова с тем же ТА-1А.

 По той же причине пошло на убыль и производство модели «651»: в 1959-м собрали последние 4 экземпляра, а в общей сложности тартуским предприятием было сделано 584 автобуса ГЗА-651 в пассажирском и грузовом исполнениях.

 *Из труда «Автобусы IV и V пятилеток. 1946-55 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С. Тула, 2019.*

**ТА-1**

 В 1950 году работниками Тартуских авторемонтных мастерских (Tartu Autoremonttookojad — ART) в инициативном порядке был разработан проект автобуса на шасси ГАЗ-51 с удлиненной до 4000 мм колесной базой и наращенным задним свесом рамы. Его обтекаемый кузов капотной компоновки имел деревянный каркас и металлическую обшивку. За счет увеличения длины шасси в кузове удалось оборудовать две служебные двери, причем обе - ширмового типа (передняя - с механическим приводом через кулису с места водителя). Опытный образец автобуса, пока еще не имевшего собственной марки, в мастерских строили с января 1951 года, использовав в качестве донора совершенно новый грузовик ГАЗ-51, принадлежавший Русскому театру из Таллина. 20 мая готовый автобус показали руководству республики, после чего на заседании Совмина ЭССР вопрос об организации автобусного производства на ART был решен положительно.

 Приказом главка № 333 от 10 ноября 1951 года мастерским были выделены 7 новых шасси ГАЗ-51 для выпуска первой товарной партии автобусов, названных уже ТА-1. От опытного образца они отличались наличием указателей поворотов под ветровым стеклом и рейсоуказателя в переднем скате крыши. В свою очередь, на автобусах образца 1952 года сперва изменилась форма указателей поворотов, а затем увеличился размер рейсоуказателя. Часть автобусов ТА-1 изготовили в пригородном исполнении с 25 посадочными местами, причем один из них (построенный по заказу Тартуского государственного университета) был сделан в варианте с распашными дверьми и без переднего указателя маршрута. В общей сложности за 1951-52 годы на ART изготовили не менее 20 экземпляров автобусов ТА-1.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Модель | ТА-1 городской | ТА-1 пригородный |
| Шасси | ГАЗ-51 |
| Число мест для сидения | 23 | 25 |
| Общая вместимость, чел. | 28 | 25 |
| Габаритная длина, мм | 7250 |
| Габаритная ширина, мм | 2400 |
| Габаритная высота, мм | 2930 |
| Колесная база, мм | 4000 |
| Снаряженная масса, кг | 4000 | и-Д. |
| Полная масса, кг | н. д. |
| Максимальная скорость, км/ч | 60 |
| Двигатель | ГАЗ-51, карбюраторный, Р-6, 70 л. с. |

**ТА-1А.** Тартуский авторемонтный завод № 3 Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог ЭССР.

 В 1954 году в Тартуских АРМ в инициативном порядке создали удлиненную версию автобуса ГЗА-651. Основанием для его разработки послужил тот факт, что выпускаемый серийно

автобус ввиду малой вместимости и всего одной служебной двери был мало пригоден для эксплуатации на городских маршрутах даже при маленьком пассажиропотоке. Это заставило

вернуться к старой конструкции автобуса ТА-1, но уже унифицированной но кузову с ГЗА-651. Такой автобус получил обозначение ТА-1А.

Для нового автобуса использовали такое же переделанное шасси ГАЗ-51, какое применяли прежде для ТА-1: с увеличенной до 4000 мм колесной базой и удлиненным на 1050 мм

задним свесом рамы. Кузов же сохранил принципиальную конструкцию модели ГЗА-651 (деревянный каркас с металлическими усилительными накладками и металлическая наружная

обшивка), но с левой стороны стал длиннее на одно окно, а с правой — получил вторую служебную дверь в заднем свесе. При этом багажная дверь была аннулирована: заднюю стенку

кузова сделали глухой, снабдив двумя окнами и наружным кронштейном для крепления запасного колеса. Благодаря увеличению длины количество посадочных мест в салоне по

сравнению с ГЗА-651 удалось увеличить с 19 до 23, а общую вместимость — поднять до 28 человек, как было у модели ТА-1.

 Опытный образец ТА-1А изготовили в первой половине 1955 года, и уже летом его вместе с первым опытным автобусом ТА-6 в Москве осмотрел Министр автомобильного транспорта

и шоссейных дорог СССР И.А. Лихачев. В результате 27 июля за подписью Лихачева был издан приказ № 287, утверждающий модель ТА-1А к производству в качестве автобуса городского типа. Этим же документом заводу вменялось изготовление 10 автобусов ТА-1А до конца текущего года в счет ранее установленного плана по выпуску автобусов ГЗА-651. Но фактически авторемонтными мастерскими (переименованными в мае 1955 года в АРЗ, а затем в июне - в АРЗ №3) было сделано только 5 шт., которые поступили в автохозяйства городов Пярну, Курессааре, Кярдла, Хаапсалу и Пайде.

**ТАРЗ №3, список моделей**

**Модели на шасси ГАЗ-51 и ГАЗ-51А**

• ТА-1 (длиннобазный капотный автобус; 1951 г. – опытный образец, 1951-1953 гг. – мелкосерийное производство)

• ГЗА-651 (капотный автобус; 1953-59 г. – серийное производство)

• ТА-1А (длиннобазный капотный автобус; 1955-57 г. – серийное производство)

• ТА-6 (вагонный автобус; весна 1955 г. – первый опытный образец, зима 1955-56 г. – второй опытный образец, 1956-60 г. – серийное производство, 1960-87 г. – капитальный ремонт с незначительными доработками конструкции)

• ТА-7 (хлебный фургон; 1959-60 г. – опытные образцы)

• ТА-8 (продуктовый фургон; 1959-60 г. – опытные образцы)

• ТА-9 (хлебный фургон; 1960 г. – опытный образец, 1961-62 г. – серийное производство)

• ТА-9В / ТА-10 (продуктовый фургон; 1960 г. – опытный образец, 1961-62 г. – серийное производство)

• ТА-9А (хлебный фургон; 1960-61 г. – опытные образцы, 1962-68 г. – серийное производство)

• ТА-9Е / ТА-10А (продуктовый фургон; 1961 г. – опытные образцы, 1962-68 г. – серийное производство)

• ТА-9К (фургон для кинопленки; 1962 г. – один образец)

• ТА-9Н (фургон для звукозаписывающей аппаратуры; 1962 г. – два образца)

• ТА-9С (почтовый фургон; 1963-67 г. – серийное производство)

• ТА-9Т (автобус бытового обслуживания; 1963 г. – опытная партия)

• ТА-9Р (фургон-молоковоз; 1966-67 г. – три опытных образца)

• ТА-9А грузовой (бортовой грузовик; 1968 г. – опытный образец)

• ТА-9А2 (хлебный фургон; 1968 г. – опытный образец, 1969-74 г. – серийное производство)

• ТА-9А3 (кулинарный фургон; 1969-70 г. – три опытных образца)

• ТА-9Е2 (продуктовый фургон; 1969 г. – опытный образец, 1969-75 г. – серийное производство)

• ТА-9А2 автобус (два опытных образца в 1969 и 1973 гг.)

• ТА-9Е3 (фургон-молоковоз; 1972-75 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-9А2 грузовой (1973 г. – опытный образец)

• А-38 на шасси ТА-9А2/Е2 (контейнеровоз; 1974 г. – опытный образец, 1975 г. – опытная партия 12 шт., 1976-84 г. – серийное производство)

• ТА-26 (контейнеровоз; 1974 г. – опытный образец)

• ТА-6-1 (вагонный автобус; 1987-92 г. – капитальный ремонт с модернизацией кузова)

**Модели на шасси ГАЗ-52-01**

• ТА-18 (фургон для продуктов и цветов; 1967 г. – опытный образец)

• ТА-25 (хлебный фургон; 1968 г. – опытный образец)

• ТА-943 (хлебный фургон; 1968 г. – опытный образец, 1971-76 г. – серийное производство)

• ТА-943Е (продуктовый фургон; 1968 г. – опытный образец, 1972-76 г. – серийное производство)

• ТА-943Е2 (фургон-молоковоз; 1975-76 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-943Е3 (медицинский автобус; 1975 г. – один образец по спецзаказу)

• А-38 на шасси ТА-943/943Е (контейнеровоз; серийное производство с 1978 г.)

**Модели на шасси ГАЗ-52-04**

• ТА-943Н (продуктовый фургон; 1975-81 г. – серийное производство)

• ТА-27 (контейнеровоз; 1975 г. – 3 опытных образца)

• ТА-943А (хлебный фургон; 1976-81 г. – серийное производство)

• ТА-943К (контейнеровоз; 1976 г. – опытная партия, 1977-81 г. – серийное производство)

• ТА-943Н3 (фургон-молоковоз; 1976-81 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-943Н4 (фургон для дорожной службы; 1976 г. – один образец по спецзаказу)

• ТА-943Н5 (телевизионный фургон; 1977 г. – один образец по спецзаказу)

• МРС-1-52 (грузовик с двухрядной кабиной на шасси ГАЗ-52-04; 1977 г. – опытная партия 15 шт., 1978-91 г. – серийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-53Ф**

• ТА-12 (изотермический фургон; 1963 г. – опытные образцы)

• ТА-12М (передвижная слесарная мастерская; 1963 г. – опытный образец)

• ТА-12Т (автобус бытового обслуживания; 1963 г. – опытный образец)

• ТА-942 (изотермический фургон; 1964-65 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-942М (передвижная слесарная мастерская; 1964 г. – опытный образец, 1966 г. – опытная партия из 3 экземпляров)

• ТА-942Т (автобус бытового обслуживания; 1964 г. – опытный образец, 1964-67 г. – серийное производство)

• ТА-942Н (фургон для дорожной службы; опытный образец)

• ТА-942К (фургон для перевозки кинескопов; 1966 г. – опытный образец)

**Модели на шасси ГАЗ-53А**

• ТА-942Е (изотермический фургон; 1965-1966 гг. – мелкосерийное производство)

• ТА-942А (автобус бытового обслуживания; 1965 г. – опытный образец, 1966-1968 гг. – серийное производство)

• ТА-942С (передвижная фотолаборатория; 1967 г. – опытный образец)

• ТА-23 (специальный автобус; 1968 г. – опытный образец)

• ТА-23-2 (специальный автобус; 1969 г. – опытный образец)

• ТА-29 (продуктовый фургон; 1978 г. – два опытных образца, 1979 г. – один опытный образец)

• ТА-3760 (продуктовый фургон; 1980 г. – опытные образцы, 1981-82 г. – опытно-промышленные партии, 1982-87 г. – серийное производство)

• ТА-3761 (хлебный фургон; 1980 г. – опытные образцы, 1981-82 г. – опытно-промышленные партии, 1982-87 г. – серийное производство)

• ТА-3763 (фургон-контейнеровоз; 1980 г. – опытные образцы, 1981-82 г. – опытно-промышленные партии, 1982-87 г. – серийное производство)

• ТА-37601 (фургон-молоковоз; 1982-87 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-33 / ТА-3767 (промтоварный фургон; 1983 г. – опытная партия 10 шт., 1984-87 г. – серийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-53-12**

• ТА-3767 (промтоварный фургон; 1984-92 г. – серийное производство)

• ТА-37671 (изотермический фургон; серийное производство до 1992 г.)

• МРС-1-53-1 (грузовик с двухрядной кабиной на шасси ГАЗ-53-12; 1986-91 г. – серийное производство)

• ТА-3760-01 (продуктовый фургон; 1986 г. – опытный образец, 1987-92 г. – серийное производство)

• ТА-3761-01 (хлебный фургон; 1986 г. – опытный образец, 1987-92 г. – серийное производство)

• ТА-3763-01 (фургон-контейнеровоз; 1987-92 г. – серийное производство)

• ТА-37601-01 (фургон-молоковоз; 1987-92 г. – мелкосерийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-53-27**

• ТА-50 (промтоварный фургон; 1990-92 г. – серийное производство)

**Модели на шасси ГАЗ-3307**

• ТА-40 (промтоварный фургон на шасси; 1988 г. – опытный образец, 1991-92гг. – серийное производство)

• ТА-41 (изотермический фургон; 1988 г. – опытный образец, 1991-92 г. – серийное производство)

• ТА-42 (продуктовый фургон; 1988 г. – опытный образец, 1990-92 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-43 (хлебный фургон; 1988 г. – опытный образец, 1991-92 г. – серийное производство)

• МРС-1-3307 (грузовик с двухрядной кабиной на шасси ГАЗ-3307; 1990-91 г. – серийное производство)

**Модели на шасси КамАЗ**

• ТА-31 / ТА-57041 (промтоварный фургон на шасси КамАЗ-5320; 1983 г. – 2 опытных образца, 1984-91 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-5704 (изотермический фургон на шасси КамАЗ-5320; 1986-90 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-57051 (промтоварный фургон на шасси КамАЗ-53212; 1986-87 г. – опытная партия)

**Модели на базе легковых автомобилей**

• ТА-11 «Тарту» (1961 г. – опытный образец)

• ТА-24 (серийное производство с 1968 г.)

• ГАЗ-12 ЗИМ катафалк (1971 г. – один образец по спецзаказу)

• УАЗ-469Б с металлическим верхом (переоборудование с 1974 г.)

**Модели гоночных автомобилей**

• «Тарту-1» / «Эстония-8» (1963 г. – один образец)

• «Тарту-2» / «Эстония-10» (1964 г. – один образец)

**Модели прицепной техники**

• ТН-1 (бортовой прицеп для ГАЗ-51А; 1967-76 г. – серийное производство)

• ТН-2 (изотермический прицеп-фургон для ТА-9Е2; 1971 г. – 3 опытных образца, 1972-80 г. – серийное производство)

• ТА-32 / ТА-87561 (промтоварный фургон на шасси ГКБ-8350 для ТА-31 / ТА-57041; 1983 г. – 2 опытных образца, 1984-91 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-12-78 / ТН-3 (прицеп-молоковоз на агрегатной базе ГАЗ-52-04; опытная партия – 1985 г.)

• ТН-4 (прицеп-молоковоз на агрегатной базе ГАЗ-53-12; 1986 г. – опытная партия)

• ТА-8601 (прицеп-молоковоз на агрегатной базе ГАЗ-53-12; 1986-92 г. – серийное производство)

• ТА-8756 (изотермический фургон на шасси ГКБ-8350 для ТА-5704; 1986-90 г. – мелкосерийное производство)

• ТА-87571 (промтоварный фургон на шасси ГКБ-8352 для ТА-57051; 1986-87 г. – опытная партия)

• ТН-5 (изотермический прицеп-фургон для ТА-3760-01; 1988-90 г. – серийное производство)

• ТН-6 (прицеп к легковым автомобилям; 1989-92 г. – серийное производство)

• ТН-7 (прицеп к легковым автомобилям; 1989-91 г. – серийное производство)

• ТН-8 (прицеп к легковым автомобилям; 1990-93гг. – серийное производство)

• ТН-9 (прицеп к легковым автомобилям; 1991-92 г. – серийное производство)