**04-192 ТА-1 автобус малого класса на шасси ГАЗ-51 4х2 для городского или пригородного сообщения, мест: сидячих 23/25, общее 28/25, дверей две ширмового типа, снаряжённый вес 4/? т, ГАЗ-51 70 лс, 60 км/час, всех менее 30 экз., Авторемонтная мастерская г. Тарту, 1951-53 г.**



 Не лишне повторить, что без работ Н.С. Маркова, Д.А. Дементьева и их коллег коллекция оставалась бы, в значительной части, набором красивеньких сувениров. От души, благодарность и уважение им за труды праведные!

 Судя по фотографиям и данным Хейкки Перли по театральным ТА-1 на *minevikumasin.ee*:

*PP 97-10 - Государственный академический театр оперы и балета Эстонской ССР «Эстония»;*

*PP 66-42 - Государственный Русский драматический театр Эстонской ССР;.*

*PУ 52-48 - Пярнуский областной драматический театр "Эндла*”.

опытных образцов без указателей поворотов под ветровым стеклом и рейсоуказателя было два.

*Из статьи Н.С. Маркова «Знакомые и незнакомые», Часть 1. Опубликовано: журнал «Комтранс» № 5 2009 г.* *https://web.archive.org/web/20120417213856/http://www.cartruckbus.ru/articles/193-znakomye-i-neznakomye-chast-2.html*

**Проба пера: капотные модели**

 Днем рождения Тартуской авторемонтной мастерской (ART – Tartu autoremonditookoda) принято считать 1 сентября 1949 года. Основным видом ее деятельности предполагался именно капитальный ремонт разномастной автомобильной техники. Однако всесоюзную известность это предприятие впоследствии получило благодаря другой продукции – не отремонтированным, а новым автомобилям собственной конструкции.

 У истоков организации автомобильного производства на ART стояли директор предприятия Лембит Ярв и главный инженер Велло Тедер – в те годы еще совсем молодые ребята, недавно закончившие учебу, а потому весьма деятельные и энергичные. Насчет выбора типа перспективной машины двух мнений быть не могло: конечно, автобус! Ведь в то время их делали лишь в Москве, Ленинграде и Горьком: даже суммарный выпуск техники на этих заводах не мог покрыть и десятой доли потребности в пассажирском транспорте, существовавшей на тот момент в Советском Союзе. В том же Тарту, например, городские и пригородные маршруты в 1949-м обслуживало всего 12 довоенных автобусов, давно выработавших ресурс (среди них были и несколько машин на шасси импортных грузовиков с кузовами, построенными частными эстонскими мастерскими).

 К практической реализации идеи постройки автобуса собственной конструкции на ART приступили в 1950-м, сразу вслед за освоением технологии капитального ремонта «коробочек» ГАЗ-03-30. Все проектные работы по этой теме были выполнены В. Тедером, а изготовлением кузова занимались плотники А. Лебен, О. Алла и А. Куре. В итоге первый опытный образец автобуса был готов в январе 1951-го. В техническом плане он представлял собой шасси ГАЗ-51 с удлиненной до 4000 мм базой, на которое был установлен обтекаемый кузов с деревянным каркасом. При этом оперение передка – капот, облицовка радиатора, бампер и крылья – были целиком позаимствованы у базового «газона». По сравнению с появившейся ранее горьковской «коробочкой» ГЗА-651 у тартуского автобуса был удлинен и задний свес, что позволило разместить там вторую входную дверь, а общую пассажировместимость довести до 28 человек. Да и с точки зрения комфорта тартуский автобус был предпочтительнее горьковского: его салон был просторнее, а плавность хода выше. Интересно, что незадолго до описываемых событий в УКЭР ГАЗ также разрабатывался капотный автобус на удлиненном шасси «пятьдесят первого», однако до постройки ходового образца дело, видимо, так и не дошло.

 До конца весны опытный автобус проходил заводские испытания на дорогах всех типов с частичной и полной нагрузкой, по результатам которых заслужил положительные отзывы – внесение изменений в конструкцию базового шасси не привело к ухудшению управляемости и устойчивости, а прочность кузова оказалась удовлетворительной. Дальнейшая же судьба тартуского первенца решалась 20 мая 1951-го в Таллине на заседании Совета министров Эстонской ССР, куда были приглашены сотрудники мастерской Велло Тедер и Энн Пеебо. Продемонстрированный в ходе совещания автобус произвел на руководство республики весьма благоприятное впечатление, и в результате идея организации на ART автомобильного производства нашла поддержку «в верхах». Следствием этого решения стал Приказ № 333 от 10 ноября 1951 года за подписью начальника Главного автотранспортного управления Эстонской ССР А. Ребанеса о выделении ART семи новых шасси ГАЗ-51 для постройки таких автобусов, получивших аббревиатуру ТА-1. Именно это распоряжение и положило начало серийному выпуску автомобилей в Тарту.

Впоследствии автобусы из этой первой партии, выпущенной в течение ноября-декабря 1951-го, были распределены следующим образом: по одному экземпляру получили Автобаза №3 в Выру, Автобаза №10 в Пайде, Автобаза №9 в Валге и Автобаза №4 в Тарту, а остальные 3 машины поступили в Таллиннский автобусный парк.

 За три года автобусов ТА-1 в двух модификациях (городская с ширмовыми дверьми и 23 местами для сидения и пригородная с распашными дверьми и 25 местами для сидения) выпустили всего лишь около трех десятков, поэтому в 1954 году мастерская получила госзаказ на постройку капотных автобусов типа ГЗА-651. Они проигрывали ТА-1 по вместимости, зато были менее трудоемки в производстве, что позволяло существенно увеличить объемы их выпуска.

 На базе «коробочки» ГЗА-651 в Тарту был построен по крайней мере один образец грузового фургона, который по неподтвержденной информации был предназначен для перевозки радиоактивных отходов к месту захоронения.

 Не пропал даром и опыт постройки длиннобазных «коробочек»: в 1955 году в мастерской «растянули» кузов 651-й модели и установили его на шасси с 4-метровой колесной базой. Этот автобус, получивший индекс ТА-1А, по своей концепции полностью повторял ТА-1, однако с технологической точки зрения был лучше приспособлен к условиям серийного производства из-за широкой унификации с ГЗА-651.

 Тем не менее, массовой эта модель также не стала. В общей сложности на сегодняшний день можно считать подтвержденным выпуск 38 единиц ТА-1А, но окончательная цифра должна быть немного выше. Столь скромные цифры объемов выпуска удлиненных «коробочек» легко объяснимы тем, что основные силы предприятия в тот момент были брошены на освоение более перспективного автобуса вагонной компоновки. По той же причине пошло на убыль и производство модели «651», которую до 1959 года растиражировали в 584 экземплярах.

**Автор выражает благодарность за помощь в подготовке материала Тарво Пуусеппу.**

*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. |

**ГЗА-651.** Тартуский авторемонтный завод № 3 Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог ЭССР.

 В 1953 году предприятию соответствующим приказом по Министерству поставили в план освоение производства капотных автобусов ГЗА-651 на шасси ГАЗ-51 со стандартной колесной базой. Эти автобусы, имея всего 19 посадочных мест, проигрывали по вместимости собственной модели ТА-1, но были менее трудоемкими в изготовлении, позволяя существенно нарастить объемы выпуска пассажирской техники в количественном отношении. Первые 14 автобусов ГЗА-651 в Тарту успели изготовить в том же 1953-м, а за два оставшихся года V пятилетки в сбыт отправили еще 266 экземпляров. С 1958 года модель ГЗА-651 с плана была снята, однако фактический выпуск таких автобусов на новых шасси завершился только в 1959-м (их суммарный тиране за весь период производства составил 427 шт.). Кроме того, с 1956 года и вплоть до конца 1960-х завод также осуществлял капитальный ремонт автобусов ГЗА-651. Интересно, что при этом практиковалась не только замена утильного кузова на такой же новый, но и переоборудование изношенных капотных автобусов ГЗА-651 в вагонные ТА-6, а также переделка старых длиннобазных автобусов типа ТА-1 в ГЗА-651.

 Стоит также отметить, что внешняя схожесть тартуских автобусов ГЗА-651 со своими горьковскими прототипами довольно обманчива, и в действительности их кузова сильно отличались конструкцией каркаса и боковых окон, размерами рейсоуказателя и угловых секций ветрового стекла, формой и расположением указателей поворотов и габаритных огней на боковых скатах крыши. Наконец, тартуские автобусы выпускались на основе обычных шасси ГАЗ-51, а потому не имели амортизаторов в задней подвеске и специального автобусного оперения, присущего автобусам заводов ГЗА и ПАЗ.

**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.