**04-144 ТА-6 автобус малой вместимости на шасси ГАЗ-51А 4х2 для пригородных перевозок пассажиров, кузов вагонный с деревянным каркасом, дверей: пассажирская 4-створчатая ширмовая, водительская и люк запасного выхода сзади, мест: сидящих 25 + для водителя и кондуктора, общее пассажирских 31, вес: снаряжённый 4.04 т, полный 6.48 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, в пределах 700 экз., ТАРЗ/TART №3 г. Тарту, 1956-60 г.**



**Разработчик:** Конструкторско-технический отдел. Тартуского авторемонтного завода № 3.

**Изготовитель:** Тартуский авторемонтный завод № 3 Министерства автомобильного транспорта и шоссейных Дорог ЭССР.

*Источник: https://minevikumasin.ee/mudelid/?action=mudelid&ID=4* Стилистику перевода с эстонского не корректировал, чтоб не допустить вольных трактовок.

Годы выпуска:

первая опытная модель на базе ГАЗ-51: весна 1955 г.

вторая опытная модель на базе ГАЗ-51А: зима 1955/1956 г.

серийное производство с 1957 по 1961 год, после 1961 года только кап. ремонт

первая модернизация: с весны 1970 г.

вторая модернизация: с весны 1987 г.

После 1987 г. автобусы ТА-6, прошедшие капитальный ремонт, получили новое модельное обозначение ТА-6-1.

Объемы производства автобуса ТА-6 по годам:

1956-17 шт.

1957-143 шт. (план 150 шт.)

1958-172 шт. (план 200 шт.)

1959-198 шт. (план 200 шт.)

1960-200 шт. + 64 новых кузова для кап. ремонта.

Тип кузова: вагонный с деревянным каркасом, малой вместимости, для загородных перевозок пассажиров. Автобус построен на удлиненной раме ГАЗ-51А (передний удлинитель 295 мм, задний 750 мм), мест сидячих 24 + водитель автобуса и кондуктор, пассажирских мест общее 31.

На Тартуском авторемонтном заводе Министерства автотранспорта и шоссейных дорог СССР №3 серийное производство нового маломощного автобуса ТА-6 началось в 1957 году. Перед серийным производством были изготовлены две экспериментальные модели-одна в 1955 году. весной года, второй в конце того же года в начале зимы. Во время строительства первой экспериментальной модели в 1955 году. весной завод получил новое название-Тартуский авторемонтный завод. К моменту завершения строительства второй опытной модели к названию добавился номер 3 (Тартуский авторемонтный завод №3).

Первый ТА-6 был построен вместе с экспериментальным автобусом ТА-1а. 1955. в середине июля заводская делегация (В. Тедер, Э. Пибо, А. Рабинович, Э. Пастбище, как водители H. Опман, М. Урмет, Л. Hints) с обоими новыми автобусами в Москве в Министерстве автотранспорта и шоссейных дорог СССР. Автобусы демонстрировались представителям министерства, а на второй день-и министру I. A. Лихачеву. Оба автобуса получили восторженные отзывы и были одобрены министерством для серийного производства в 1956 году. Из-за технологических различий между автобусами, которые до сих пор производились, строительство ТА-6 и ТА-1А не удалось сразу начать.

Производятся стенды для сборки ферм кузовов и дверей автобусов, устройство для автоматического изготовления пружин сидений, устройство для удлинения рамы; совершенствуются токарные, моторно-ремонтные и малярные отделы, в помещениях деревянного отдела устанавливается система индивидуальной вентиляции машин; оборудуется гальванический отдел; изготавливается листопрокатный станок для прокатки листового металла кузова автобуса подготовлена техническая документация на новые автобусы. Первые ТА-6 выкатились из заводских ворот в 1956 году. в третьем квартале года.

Кузов автобуса ТА-6 базировался в 1954 году на кузове ГЗА-651, который находился в производстве, с перемещением кабины водителя вперед и потерей "носа", пассажирский салон был удлинен за счет этого. По сравнению с предыдущими моделями были улучшены освещение салона, система отопления и вентиляции, конструкция сидений, размещение ручной клади пассажиров, добавлены вешалки для одежды и ряд других элементов, повышающих комфорт.

Кузова вагонов отправленных в серийное производство автобусов стали монтировать на удлиненное шасси грузовика ГАЗ-51А, раму удлинили на 295 мм спереди и на 750 мм сзади. Удлинитель 1950 мм для профиля задней коробки рамы был изготовлен из листовой стали толщиной 5 мм. Передние листовые рессоры ГАЗ-51А были усилены одним дополнительным листом. Задняя подвеска оснащалась четырьмя амортизаторами, передняя-двумя. Рулевая колонка была укорочена на 170 мм и перенесена вперед. Педаль сцепления, тормоза и акселератора, а также рычаги переключения передач и ручной тормоз также были перемещены вперед. Радиатор был сдвинут вперед вправо.

Каркас кузова автобуса ТА-6 был изготовлен из дерева и снабжен металлической арматурой. Внешняя обшивка кузова была изготовлена из листовой стали. Для внутренней облицовки использовалась фанера, на закругленных участках крыши сайдинг отсутствовал. С правой стороны автобуса находился один четырехсекционный сильфон для входа пассажиров, с левой стороны-дверь водителя, а в задней части автобуса - люк, используемый в качестве запасного выхода. Особо примечательной в новой модели стала конструкция вакуумного механизма открывания пассажирских дверей, разработанная конструктором завода скалой Рудером. Механизм с тремя вакуумными резервуарами располагался под ступенькой пассажирской двери и работал за счет вакуума, создаваемого воздухозаборником двигателя автобуса. Общий вес вакуумного устройства составлял ок. 10 кг. При выключенном двигателе и предварительно вакуумированном резервуаре обеспечивалось трех-четырехкратное Открытие и закрытие дверей.

По сравнению с ранее выпускавшимися моделями ТА-6 имел заметно большие оконные проемы. Боковые оконные стекла опускались с помощью механизма с червячным приводом. В темное время суток интерьер автобуса освещали 13 потолочных светильников. Зимой салон отапливался охлаждающей водой, проходящей через водяной радиатор двигателя автобуса, который, кроме того, мог нагреваться теплом выхлопной системы двигателя. Теплый воздух попадал в салон автобуса через вентиляционную систему с левой стороны двигателя вентилятора из-под кресел. Количество теплого воздуха регулировалось водителем. Кроме того, в автобусе имелась система водяного отопления, предварительно нагретый воздух которой использовался для вентиляции ветровых стекол кабины. В передней части крыши располагались регулируемые вручную вентиляционные отверстия.

На автобусе ТА-6 по сравнению с предыдущими моделями была изменена и конструкция сидений: спинки стали заметно выше и были оснащены подголовниками. Внутри сидений была стальная пружинная рама, что повышало комфорт пассажира. Подводя итог, можно сказать, что автобус ТА-6 имел заметно большую простоту эксплуатации по сравнению с предыдущими моделями. В то же время для большего комфорта требовалось множество сложных механизмов, производительность которых требовалась для постоянной проверки. Поэтому в ходе последующей модификации было внесено много упрощений, к сожалению, за счет удобства. На автобусах, прошедших капитальный ремонт с конца 1960-х годов, пассажирская дверь, открывающаяся с помощью вакуумной системы, была заменена обычной дверью, которая практически не требовала обслуживания. Световые люки на второй испытательной модели ТА-6 не нашли применения из-за дороговизны.

Распоряжением Совета Министров Эстонской ССР оптовая цена автобуса ТА-6 была установлена в 34500 руб. (до деноминации 1961 г.)

*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*

**Плоды рационализации – «вагонники»**

Первый опытный образец вагонного автобуса, названного ТА-6, изготовили весной 1955 года. За его основу было взято шасси ГАЗ-51 с удлиненными свесами, но стандартной колесной базой, а по кузову автобус был унифицирован с моделью ТА-1А. Особенностью машины стали закрытые щитками колесные арки, придававшие силуэту стремительность, а в целом архитектура кузова здорово напоминала московский автобус ЗиС-155.

Зимой 1955 - 1956 годов был построен второй опытный образец, весьма существенно отличавшийся от первого. Его разработчики Велло Тедер и Евгений Медведев уделили особое внимание комфорту пассажиров, поэтому кузов получил остекленные скаты крыши, пассажирская дверь – вакуумный привод, также были модернизированы системы отопления, вентиляции и освещения салона.

Однако такой экстравагантный автобус отличался не только высокой трудоемкостью в изготовлении, но и немалой себестоимостью, а потому со второй половины 1956-го в серию в мастерской, только что переименованной в Тартуский авторемонтный завод № 3 (TART – Tartu Autoremonditehas nr. 3), пошел вариант ТА-6 без остекленных скатов крыши и колесных щитков – так дешевле!

Вскоре упростили и оформление передка: вместо прежних двух маленьких решеток, разделенных хромированной накладкой, появилась единая широкая облицовка радиатора.

В общей сложности до 1960 года включительно было построено 732 автобуса ТА-6. Впоследствии в Тарту серийно новых автобусов больше не строили – лишь капитально ремонтировали возвращавшиеся на завод машины. Правда, при этом в конструкцию вносились довольно существенные изменения. Так, 4-створчатая ширмовая дверь с ненадежным вакуумным приводом практически сразу заменялась на обычную распашную. Постепенно с ремонтных кузовов исчезли хромированные декоративные элементы – бамперы, молдинги, накладки указателей поворотов.

А в 1971-м «откапиталенные» ТА-6 даже претерпели рестайлинг: вместо сетчатой облицовки радиатора стала применяться более технологичная панель с четырьмя блоками вертикальных и горизонтальных прорезей. Попутно была изменена конструкция крыши – вентиляционных люков стало три вместо одного, с передка за ненадобностью исчез рейсоуказатель (к тому моменту «шестерки» все равно уже работали только как служебные автобусы), а самое главное – повышена эффективность системы отопления салона.

А к 1987 году на заводе наконец-таки подготовили для «шестерок» модернизированный кузов с металлическим каркасом и новой просторной кабиной, позаимствованной с небольшими изменениями у фургона ТА-943А. Выглядел такой гибрид весьма своеобразно – высокие стекла кабины никак не сочетались с куцыми окошками пассажирского салона, но это мало кого беспокоило: главное – при минимальных затратах удалось закрыть вопрос с долговечностью кузова, а попутно еще и немного улучшить условия работы водителя. Объем проведенной модернизации оказался столь велик, что обновленным «шестеркам» даже присвоили собственный индекс – ТА-6-1. Их выпуск велся вплоть до 1992 года.

На базе ТА-6 заводом было сделано несколько специальных автобусов. Первым из них стал репортажный автомобиль для эстонского радио, построенный весной 1957-го. Он предназначался для ведения прямых трансляций непосредственно с места события или передачи в эфир смонтированного ранее материала. В отличие от базового автобуса, кузов «радиомобиля» имел вторую дверь в заднем свесе, а внутри был разделен на три отсека: кабину, студию и аппаратную. За характерную окраску этот репортажный автобус (как, впрочем, и все его предшественники) получил прозвище «Хыбехалл», что по-эстонски означает «серебристо-серый». По своему прямому назначению «Хыбехалл» использовался вплоть до осени 1968-го, когда ему на смену пришел новый «радиомобиль» на базе автобуса Skoda.

Затем, в период 1958 - 1960 годов, TART № 3 изготовил порядка полутора десятков ритуальных автобусов характерного серо-черного цвета – по крайней мере, по одной такой машине получили комбинаты ритуальных услуг каждого района Эстонии. А в конце 1962 года один ТА-6 при прохождении капремонта по спецзаказу тартуской неврологической клиники был переоборудован в медицинский автобус: его салон также разделили на три отсека, обустроив в задней части кабинет для экстренной помощи больным полиомиелитом, испытывающим затруднения с дыханием.

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

|  |  |
| --- | --- |
| Завод-изготовитель | Тартуский авторемонтный завод |
| Выпускался г. | 1955—1960 |
| Экземпляры: | 732 *(по Маркову Н.С.)* |
| Полная масса, т | 6,48 |
| Снаряжённая масса, т | 4,04 |
| Макс. скорость, км/ч | 70 |
| Класс автобуса | высокопольный малый |
| Вместимость | |
| Мест для сидения | 25 |
| Полная вместимость | 31 |
| Габариты | |
| Колея передних колёс, мм | 1587 |
| Колея задних колёс, мм | 1630 |
| Длина, мм | 6485 |
| Ширина, мм | 2385 |
| Высота по крыше, мм | 2695 |
| База, мм | 3300 |
| Просвет, мм | 245 |
| Салон | |
| Количество дверей для пассажиров | 1 |
| Двигатель | |
| Модель двигателя | Газ-51 |
| Тип топлива | Бензин |
| Количество цилиндров | 6 |
| Мощность, л.с. | 70 |
| Объём, см³ | 3500 |
| Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км | 28 |