**05-021 ЯТБ-3 6х4 двухэтажный троллейбус с цельнометаллическим кузовом, вместимость: сидящих 32 + 40, общая 100, дверей 1 + 1 водительская, вес: снаряжённый 10.8 т, полный 18 т, ДК-201 74 кВт, 54 км/час, 10 экз., ЯАЗ г. Ярославль 1938-39 г. в.**



 Ни одной фотографии первородного, т.е. только с задней дверью для пассажиров, ЯТБ-3 со схемой окраса как на модели не найдено.

На фотографиях от David Beilby указан парковый номер 1001 по его версии.

*https://davidbeilby.zenfolio.com/p577935608*

 В ноябре 1936 года для Москвы были заказаны два троллейбуса AEC. Один из них был 2-этажным по контракту № 486F 0230, а также был одноэтажный, который, возможно, имел тот же номер по контракту. Для того времени это были большие автомобили, их длина составляла 30 футов, а ширина - 8 футов. Считается, что оба они имеют шасси модели 664T, одноэтажный автомобиль, безусловно, оснащен шинами размером 10,5 х 20, которые обычно устанавливаются только на двухэтажные автомобили. На фотографиях шасси видны переключающий переключатель и контактор для работы от батареи только на однопалубном шасси, но неясно, были ли они поставлены таким образом.

 Двухэтажный вагон получил номер 1001 и начал курсировать на участке маршрута № 1 (где были подняты провода) с 1 сентября 1937 года, но в следующем месяце его отбуксировали на Ярославский завод. Здесь он был использован в качестве основы для десяти экземпляров, получивших номер модели ЯТБ-3 и пронумерованных 1002-1011, с незначительными отличиями. В 1940 году эти экземпляры были перестроены на 2-дверную компоновку, но AEC остался оригинальным. Первые двухэтажные троллейбусы были списаны в 1946 году. 1001-й работал до 1948 года, а последний из ЯТБ-3 был списан в 1953 году.

 Одноэтажный автобус был перенумерован в 18-й и также курсировал до 1948 года, его использовали на маршруте №6 от метро "Сокол" до Химкинского порта.

 Окраска обоих транспортных средств была бледно-голубой и кремовой с серебристой крышей.

Оператор: Москва, парковый номер: 1001

Регистрационный номер:

Шасси: AEC 664T

Кузов: English Electric H40/32R

Год выпуска: 1937

Дополнительная информация: Контракт № 486F 0230.

#### transphoto.org

####  [Москва, English Electric №1000](https://transphoto.org/vehicle/166652/#n170608)

|  |  |
| --- | --- |
| Депо/Парк: | [Троллейбусы ЛК, ЯТБ, EEC (1933-1941)](https://transphoto.org/list.php?did=1191) |
| С...: | 27.07.1937 |
| Модель: | [English Electric](https://transphoto.org/model/4092/) |
| Шасси: | [AEC 664T](https://transphoto.org/chassi/69/) |
| Построен: | 04.1937 |
| Текущее состояние: | Перенумерован/передан в пределах города (19.10.1939) Списан |
| Назначение: | Пассажирский |
| Примечание: | С 19.10.1939 — 1011 |
| Двухэтажный трёхосный троллейбус английской компании "English Electric Company"Модификация модели [AEC664T](http://transphoto.ru/list.php?mid=1945) для Москвы. Автономный ход на до 5 км1937 — из Великобритании доставлен морем в Ленинград, затем по железной дороге перевезён в Калинин и далее по каналу "Волга — Москва" доставлен в Москву. 27.07.1937 — поступил в 1-й троллейбусный парк07-08.1937 — парковые испытания01.09.1937-11.10.1937 — пассажирская эксплуатация на маршруте "Белорусский вокзал — Окружная дорога"10.1937-1938 — находился на Ярославском автомобильном заводе в качестве прототипа для создания троллейбуса [ЯТБ-3](http://transphoto.ru/list.php?mid=1011), начало 1938 — возвращён в Москву |

# Москва, троллейбус №1002

|  |  |
| --- | --- |
| Город: | [Москва](https://transphoto.org/city/1/)[Россия](https://transphoto.org/country/1/) |
| Депо/Парк: | [Троллейбусы ЛК, ЯТБ, EEC (1933-1941)](https://transphoto.org/list.php?did=1191) |
| Модель: | [ЯТБ-3](https://transphoto.org/model/1011/) |
| Построен: | 08.1938 |
| Текущее состояние: |  Списан  |
| Назначение: | Пассажирский |
| Списан: | 1948 |
| 1-й троллейбусный парк |

*Lider на pastvu.com*

ЯТБ-3 - двухэтажный троллейбус Ярославского завода. Использовались в Москве в 1939-48 годах.

В начале 19З0-х на улицах некоторых европейских городов ездили двухэтажные троллейбусы. Идея размещения в одной машине большего количество пассажиров была оценена по достоинству и московскими транспортниками.

Летом 1937 года из Англии были импортированы два трехосных троллейбуса фирмы EEC ("Инглиш электрик"), один из них был двухэтажный. По модели этого двухэтажного троллейбуса Ярославский завод построил 10 двухэтажных машин. Они были пущены 26 июля 1938 года на новой линии по нынешнему проспекту Мира.

Высота контактной сети и вопросы о стабильности машины наложили ограничения на полную высоту троллейбуса. Высота внутреннего помещения первого этажа цельнометаллического корпуса, поэтому составляла лишь 1795 мм, второго этажа - 1770 мм (по сравнению с 1915 мм в одноэтажном ЯТБ-1), длина - 9,4 м, а высота - 4,7 м. На первом этаже было 40 мест для сидения, на втором - 32 места для сидения, общая вместимость троллейбуса составляла 100 человек. Троллейбус имел массу 10740 кг. скорость до 55 км/час.

Последние образцы этих машин эксплуатировались в Москве до конца 1940-х *(1953 г.)*.

*by Mihalych pastvu.com*

 Выпустив в 1938-39 г. опытную партию из 10 «2-этажников», Ярославский автозавод прекратил их производство. Обычно причиной называют надвигавшуюся угрозу войны. На самом деле вплоть до августа 1941 года Ярославский автозавод продолжал выпускать одноэтажные троллейбусы. После этого производство гражданской продукции было свернуто, начался выпуск оружия, боеприпасов и артиллерийских тягачей. Более убедительно выглядят другие причины прекращения производства «2-этажников». Сказалась явная непригодность их конструкции для работы на московских улицах. Не помогло даже появление в кузове троллейбуса передней двери. Попробуйте-ка постоять в салоне машины, подпрыгивающей на ухабах при высоте потолка 178 см! А самая главная причина следующая: для нормальной эксплуатации двухэтажных троллейбусов требовалось поднять контактную сеть на один метр. Именно этот метр их и погубил! Ведь в Москве не было ни одной линии, которая полностью обслуживалась бы «2-этажниками». И они эксплуатировались параллельно с обычными, одноэтажными троллейбусами. Но если двухэтажный троллейбус хорошо ходил под поднятой контактной сетью, то об одноэтажных троллейбусах этого сказать нельзя. Попав на линию с поднятой контактной сетью, одноэтажный троллейбус практически полностью лишался одного из важнейших своих качеств — маневренности.

 Последние два «2-этажника» списали в 1953 году, хотя эти машины, имевшие цельнометаллические кузова, могли служить и дольше.

|  |  |
| --- | --- |
| Параметры | Модель троллейбуса |
| ЯТБ-1 | ЯТБ-2 | ЯТБ-3 | Я ТБ-4 | ЯТБ-4А |
| Длина (габаритная), мм | 9300 | 9300 | 9500 | 9500 | 9500 |
| Ширина (габаритная), мм | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 | 2500 |
| Высота с опушенными токоприемниками без нагрузки, мм  | 3150 | 3150 | 4850 | 3150 | 3150 |
| Пассажирские места: |
| всего | 48 | 50 | 80 | 50 | 50 |
| для сидения  | 34 | 33 | 40+32 | 33 | 33 |
| Тип тягового электродвигателя: | ДТБ-60 | ДТБ-60 | ДК-201 | ДК-201 | ДК-201 |
| мощность, кВт, | 60 | 60 | 74 | 74 | 74 |
| при оборотах в мин | 1260 | 1260 | 1270 | 1270 | 1270 |
| Масса троллейбуса, кг | 9100 | 8800 | 10800 | 8500 | 8000 |
| Установившаяся скорость, км/ч | 40,0 | 40,0 | 55,0 | 57,5 | 59,0 |
| Ускорение при разгоне, м/с2 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,05 |
| Тормозной путь со скорости начала торможения 30 км/ч, м: |
| без нагрузки | 10 | 24 |  | 24 | — |
| с нагрузкой | 14 | 26 | — | 26 | - |