**04-105 Автобус с кузовом типа «Лейланд-Москва» на шасси Я-6 4х2 с удлинённой до 4783 мм базой, каркас кузова решётчатый деревянный, дверей 2 + 1 служебная, мест: сидячих 20-27, общее до 35, вес: снаряжённый в пределах 5.5 т, полный до 9 т, Hercules-YXC-B 93.5 лс, до 52 км/час, завод Аремкуз, 1929-? г. в.**



**Изготовители:**

**кузов -** Авто-ремонтный кузовной завод (Аремкуз) Авто-Управления Московского транспорта (Мостранс) Московского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (Моссовет). В период с 1927 по 1931 г. - Автокузовные и обозные мастерские.

**шасси -** Государственный автомобильный завод №3, ЯГАЗ №3, (с 1926 по 1933 г.) Главного управления авто-тракторной промышленности (ГУТАП) НКТП СССР, Ярославль. Выпуск шасси Я-6по годам: в 1929-м – 12 штук, в 1930-м – 95; в 1931-м – 109; в 1932-м – 148, всего 364 единицы.

*По материалам из книг Соколова М. В. Спасибо уважаемому автору за его труды.*

 Я-6 может по праву считаться первым советским автобусом. До него в СССР производились небольшие автобусы, которые ставились на шасси грузовика АМО-Ф15, но Я-6 стало первым шасси созданным Ярославским автозаводом специально для автобуса, а цифра 6 в индексе была уже не обозначением грузоподъёмности в тоннах, как на предшествующих ему Я-3, Я-4 и Я-5 (соответственно, 3-х, 4-х и 5-и тонные грузовые шасси), а обозначала модель номер 6.

 С 1929 по 1933 г. Ярославский автозавод серийно изготовлял и шасси Я-5 с удлиненной на 580 мм базой (получившие индекс Я-6) для установки на них пассажирских автобусных кузовов.

Увеличить длину лонжеронов рамы из прокатного швеллера не составляло труда. Соответственно им удлинялись карданная передача и тяги привода задних тормозов. Завод не имел тогда ни оборудования, ни специалистов для изготовления довольно трудоемкого автобусного кузова, поэтому производил только шасси. Кузова для них, на 27–35 мест, строили Авторемонтный кузовной завод Мостранса (впоследствии – «Аремкуз»), Ленинградский АрЗ № 2 АТУЛ, автомастерские Союзтранса в Ростове-на-Дону, кузовные мастерские Харькова, Тифлиса («Закавтопромторг») и других городов.

 Вот как описывает сборку кузовов Я-6 Л.М. Шугуров: «их каркас – решётчатую конструкцию – набирали из деревянных брусков разного сечения, обшивали снаружи стальным листом, а иногда фанерой. Крышу обтягивали дермантином, обшивку салона делали из фанеры, планок типа «вагонка», кожзаменителей. Каркасы сидений, их обшивка, стеклоподъёмники, поручни, двери, подножки – всё это требовало от рабочих навыков мебельщика, обойщика, столяра, слесаря... По такой технологии делали тогда кузова и трамваев, и автобусов».

 Не было единого стандарта или документации по сборке кузовов, поэтому Я-6 в каждом городе выглядел по-своему. Так как рама Я-6 не имела выгибов над осями, пол в кузове автобуса располагался довольно высоко. Чтобы подняться в салон автобуса нужно было преодолеть 3 ступеньки, но такое высокое расположение пола над поверхностью дороги, но это было только на руку – ухабы и выбоины улиц и булыжные мостовые советских городов требовали от транспортных средств большого дорожного просвета.

Автобусы на шасси Я-6 стали первыми отечественными серийными городскими автобусами. Два первых Я-6, изготовленных в конце 1929 г., были отправлены в столицу и вскоре с кузовами «Аремкуза» вышли на линию. А через два года из 237 столичных автобусов 50 были на шасси Я-6. В Ленинграде и в 1935 г. на них приходилось 30 % всего автобусного парка, а на пригородных линиях и более.

 Естественно, что автобусы на базе Я-6, не имевшие в окончательном варианте собственного индекса, разительно отличались между собой: ленинградские от московских, ростовские от ленинградских и т. д. Интересно, что в 1930-м ростовские автомастерские треста «Союзтранс» изготовили наряду с 14 закрытыми еще и 16 открытых автобусов на шасси Я-6.

Ножной тормоз Я-6 хотя и оборудовали вакуумным усилителем, все равно он был малоэффективным. Эту проблему пытались решить в феврале 1932 г., когда впервые в СССР по проекту НАТИ был изготовлен установленный на один из Я-6 дисковый трансмиссионный тормоз. Пользоваться им разрешалось только как стояночным или для экстренной остановки. Тормозная педаль на Я-6 действовала на задние колеса, а рычаг ручного тормоза был связан с центральным тормозом на карданном валу. Но в серию такая конструкция не пошла из-за сложности изготовления и балансировки.

 С 1930 года Я-6 ходили в Москве, Ленинграде, Ростове-на-Дону, Киеве, Харькове, Минске, Нижнем Новгороде, Тбилиси и в других крупных городах СССР. Некоторые экземпляры, отслужив свое в крупных городах, отправлялись затем за Урал и в Среднюю Азию.
 Первый советский автобус не только стал полноценной заменой английскому Лейланду, но по некоторым параметрам превосходил его. Во-первых, Я-6 брал на борт больше пассажиров – вместительность Лейланда была 29 человек, а наш автобус вмещал все 35. Британца нужно было заводить ручкой, а ярославская машина получила электрический стартёр, что по тем временам было огромным достижением. Двигатель Я-6 был в два раза мощнее, чем на Лейланде, что делало ярославца в полтора раза быстроходнее: 50 км/ч против 30 км/ч, развиваемых английским автобусом. Сцепление Я-6 включалось не так резко, как на Лейланде и нажатие на педали требовало от водителя гораздо меньших усилий. Нужно отдать должное, не смотря на низкий уровень комфорта (примитивная вентиляция, отсутствие отопления салона, узкие двери, скрип деревянных кузовов и проседание рессор), автобус выполнил своё призвание решить транспортную проблему в городах и оказался достаточно прочным и долговечным автобусом.

 С 1929 по 1933 г. успели изготовить всего 364 единицы Я-6: в 1929-м – 12 штук, в 1930-м – 95; в 1931-м – 109; в 1932-м – 148. Их могло быть и больше, но выпуск Я-6 был вынужденно свернут из-за отсутствия двигателей Hercules-YXC-B. Компромиссный вариант двигателя 60 л.с. для автобусов снаряженной массой около 5,5 т оказался неприемлем. Попытка продолжения выпуска автобусного длиннобазного шасси под индексом ЯА-3 с отечественным двигателем успеха не принесла. Зато изготовленные ранее Я-6 и по прошествии нескольких лет, пройдя капитальный ремонт, становились основой для более современных автобусов уже обтекаемых форм. Кое-где Я-6 эксплуатировались вплоть до начала войны.

**Автобус типа Я-6** (на 1936 г. см. PDF)

Колесная формула – 4х2

Кузов – с деревянным каркасом

Двигатель внутреннего сгорания 4-тактный, 6-цилиндровый, тип «Геркулес УХС».

Порядок работы—1-5-3-6-2-4, диаметр цилиндра —111 мм, ход поршня - 120,6 мм, литраж - 7,02 л.

Максимальное число оборотов—2200 обор. мин.

Степень сжатия —4,8.

Мощность —96,5 л. с.; налоговая 26,8 л. с.

Карбюрация - карбюратор типа «Зенит-Детройт»; подача горючего самотеком; емкость бака- 177 л.

Расход горючего — 40 л. на 100 км пути.

Зажигание —от магнето или батарейное.

Смазка—циркуляционная при помощи шестеренчатого насоса.

Сцепление —сухое, многодисковое, типа „Браунлайп".

Расход топлива, л/км – 45

Коробка передач—3-ходовая, типа "Браунлайп"—554.

Передаточные числа: I ск.—7,28; II ск.—3,51; III ск.—1,89,’ IV ск.—1; задний ход—8,28.

Задний мост—двойная передача парой конических и парой цилиндрических шестерен. Передаточное число—8.

Тормоза — ножной и ручной, колодочного типа на барабаны задних колес.

Рулевое управление — слева, типа Я-ГАЗ.

Рессоры — продольные, полуэллиптические; задние—с подрессорниками.

Колеса и шины — дисковые, стальные; задний скат—двойной.

Покрышки 42м х 9"

Тип кузова—автобус.

Число мест —20 сидеть, 8 стоять.

Вес — 6000 кг.

Максимальная скорость—52 км.-час.

Габариты - 8000x2460x3060 (база — 4780).

Радиус поворота—8000 см.

**Я-5**

 С 1929 года на Ярославский завод начали поступать 6-ти цилиндровые американские двигатели Hercules-YXC-B рабочим объемом 7022 смз и мощностью 93,5 лошадиных сил. Двигатель поставлялся с карбюратором, магнето, регулятором, вентилятором в сборе, фильтром, глушителем и всеми рычагами управления. В комплекте с двигателем поступали многодисковые сцепления Brown-Lipe и 4-х ступенчатые коробки передач Brown-Lipe-554. С началом поставки американских моторов ярославские грузовики получили уже полностью закрытую кабину, электрическое освещение и стартер, усовершенствованный рулевой механизм. Такие грузовики получили обозначения Я-5. Модель Я-5 являлась базовой для всех последующих серийных моделей вплоть до 1942 года — шасси претерпевало лишь незначительные изменения, а разница заключалась лишь в устанавливаемых двигателях. Рама Я-5 собиралась на заклепках, из отрезков стандартных швеллеров №16 с высотой 160 миллиметров с полками шириной 65 миллиметров (лонжероны) и №10 высотой 100 миллиметров (поперечины). Радиатор не трубчатый, а сотовый. Автомобиль имел два карданных вала: первый — горизонтальный, открытый; второй — наклонный, проходил в сварной конической трубе, передающей на раму толкающие и тормозные усилия заднего моста. Верхняя часть капота двигателя была неподвижна, боковины поднимались и складывались обычным образом. Для дополнительного охлаждения двигателя в нижней части боковин были проделаны 15 вертикальных продувов («лувров»), а на верхних половинках устанавливались подъемные на шарнирах крышки. Они, как правило, находились в поднятом состоянии, поскольку двигатель постоянно работал в напряженном тепловом режиме (двигатель размещался очень низко и ось вентилятора лежала на трети высоты вентилятора, как следствие — вентилятор тянул воздух только через половину поверхности радиатора).

 Я-5 имел огромный диаметр рулевого колеса — 522 мм. При этом усилия на руле приходилось прилагать настолько значительные, что были случаи профессиональных заболеваний водителей из-за хронического перенапряжения мышц рук. В 1931 году был прекращен импорт американских двигателей «Hercules», устанавливавшихся на Я-5, а все оставшиеся моторы были зарезервированы военными под выпуск трехосного ЯГ-10, предназначенного в первую очередь для пополнения парка Красной Армии. Всего с 1929 по 1932 годы было изготовлено 2273 грузовика Я-5. Большинство изготовленный Я-5 были стандартными бортовыми грузовиками. Силами разных организаций, как при участии ЯГАЗ, так и без него, на базе пятитонного Я-5 создавались разные машины различного назначения. На месте штатной грузовой платформы ставили цистерны, фургоны и т.д. Шасси Я-5 и Я-6 использовались при строительстве пожарных машин, причем более длинное шасси лучше зарекомендовало себя в такой роли.

**Автобусы начала 1930-х годов**

 С самого начала выпуска ярославских грузовиков, их шасси, как наиболее надежные и грузоподъемные, оказались востребованы для производства отечественных автобусов. Даже маломощный первенец Я-3 в 1927 г. послужил основой для пассажирских автобусов, рассчитанных на 22 места для сидения, с кузовами, изготовленными Московским заводом АМО.

 В 1929 г. такие же автобусы продолжали строить и на базе модели Я-4, ну а наибольшее распространение получили затем весьма разнообразные пассажирские машины на специальном автобусном шасси Я-6. В основе конструкции автобусов АМО лежал кузов английского автобуса «Лейланд» (Leyland GH-7), партии которых с 1925 г. закупались для городского транспорта Москвы в Великобритании. И все же автобусные кузова АМО конструкции И.Ф. Германа отличались от «лейландовских» передней стенкой иной конфигурации с наклонным лобовым стеклом, более простой отделкой панелей бортов, меньшими изгибами и задним свесом. Кстати сказать, кузовной цех АМО монтировал эти свои «фирменные» кузова, изготавливаемые в едином стиле, не только на ярославские шасси, но и на шасси собственного изготовления (АМО-Ф15), и на импортные («Мерседес-Бенц», «Рено»), поэтому автобусы с кузовами производства АМО всегда можно безошибочно узнать.

 К тому же АМО поставлял свои автобусы на шасси Я-3 и Я-4 не только в столицу, но и для пассажирских перевозок в другие города, а также реализовывал крупным предприятиям в качестве служебных. Впрочем, на шасси Я-4 встречались автобусы и с иными, упрощенными кузовами, судя по всему, являвшими собой примеры местного кузовостроения.

 Но если все эти пассажирские Я-3 и Я-4 количеством выпущенных экземпляров не превышали отметку в несколько десятков, то пришедшие им на смену автобусы на шасси Я-6 оказались куда более многочисленными и разошлись по стране тиражом в несколько сотен единиц. Кузова на их базе строили московские «Аремкуз» и АМО, автомастерские «Союзтранса» в Ростове-на-Дону, Ленинградские предприятия, а также кузовные мастерские в некоторых других городах страны.