

20

1932

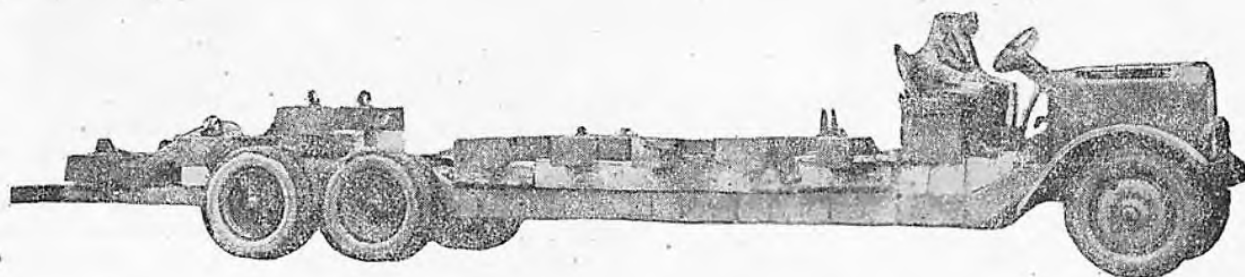
ЖУРН.-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

ЗА РУЛЁМ

НОВАЯ ПОБЕДА

ЯРОСЛАВСКОГО ЗАВОДА

АВТОБУС НА 80 ЧЕЛОВЕК



Общий вид шасси нового автобуса Ярославского завода на 80 человек

Фото автора

26 сентября 1932 года на Ярославском автомобильном заводе № 3 закончились испытания шасси первого образца вновь выпущенного типа трехосного автобуса ЯА-2 на 50 сидячих мест, имеющего грузоподъемность, достаточную для перевозки 80 человек.

Шасси изготовлено по проекту заводского конструкторского бюро для Ленкомтранса, который в свою очередь выполняет в своих мастерских кузов для этого автобуса.

В основном шасси представляет установку на переднем и заднем мосту трехосного автомобиля ЯГ-10, выпущенного заводом в прошлом году, низкой автобусной рамы, имеющей достаточные размеры для использования всей грузоподъемности мостов.

Главнейшие данные, характеризующие новый автобус, следующие:

База автомобиля (расстояние между передней осью и центром задней тележки)	7203	мм
Расстояние между осями задней тележки	1240	"
Передний свес	645	"
Задний свес	3475	"
Высота пола кузова над землей	675	"
Габаритная высота кузова	2970	"
Габаритная ширина кузова	2440	"
Габаритная длина автобуса	11450	"
Наименьший радиус поворота	14,5	"
Предельная скорость	45,5	км/час.

Мотор и коробка скоростей, — американские, так как до сих пор единственный в СССР Ярославский завод тяжелых грузовиков не име-

ет советского поставщика моторов достаточной мощности, ни оборудования, чтобы строить самому эти моторы. Мотор Геркулес УХС-3 — 103 лш. силы, коробка скоростей Брайн-Лайп 554.

Все остальные агрегаты изготовлены на Ярославском автозаводе и из советских материалов. Передний мост, радиатор капот, передний щиток и другие мелкие детали — взяты со стандартного грузовика ЯГ-10. На автобусе установлен руль конструкции Росса, изготовление которого, наконец, освоено заводом. При вполне достаточной прочности руль этот дает легкое управление, и в отличие от прежде применявшегося на Ярославских грузовиках руля не требует применения значительной физической силы.

Шины — пневматики Корд безбортовые 40X X8". Передняя ось имеет одинарные колеса, задние оси — двойные.

Тормозная система — аналогична ЯГ-10. Ножной тормоз действует на колеса обеих мостов задней тележки, причем действие его усиливается вакуум серво-тормозом. Ручной тормоз — центральный на карданном валу. Действие тормозов вполне удовлетворительное.

Особый интерес представляет рама автобуса, изготовленная целиком на заводе. Обычно за границей рамы автобусов аналогично конструкции и размера штампуются отдельными кусками под гигантскими прессами и затем склепываются.



Подвеска колес нового автобуса Ярославского завода

Фото автора

На Ярославском заводе прессы достаточной мощности нет. Рамы для грузовиков Я-5 и ЯГ-10 изготавливаются из швеллерного железа, однако требование снижения пола кузова не позволяло применить профильное железо для рамы.

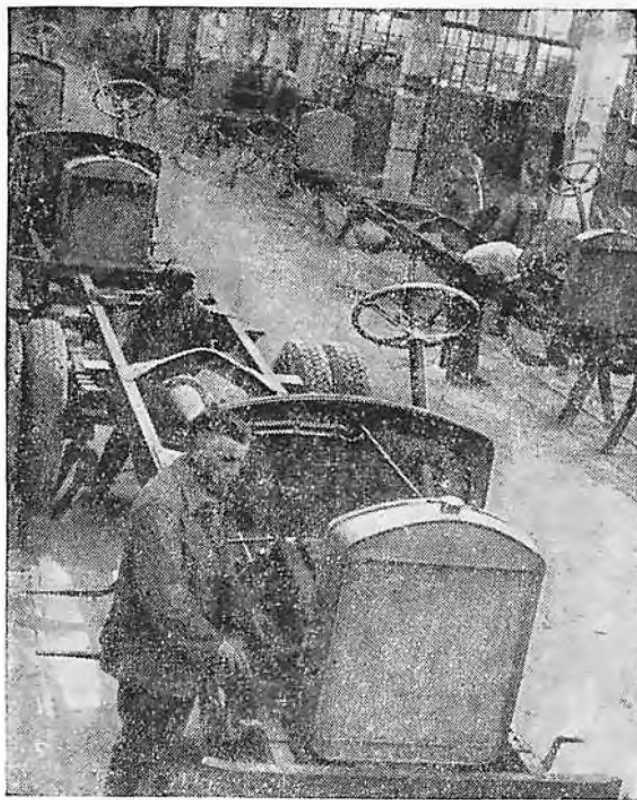
Каждый продольный ланжерон рамы автобуса ЯА-2 изготовлен электросваркой из 18 отдельных кусков, которые в свою очередь изготовлены из швеллерного углового и листового железа стандартных профилей. Результаты испытания оказались вполне удачными. Вес рамы 1200 кг не является чрезмерным. Прочность рамы, испытанная 100 км пробегом с полным пружом, прилагавшимся в различных возможных комбинациях, также вполне достаточна. Расчеты стоимости рамы при серийном ее изготовлении, сделанные на основании результатов, полученных при изготовлении пробы, показывают, что и в этом отношении сварная рама имеет права на существование.

В целом на основании материала испытаний шасси ЯА-2 следует отметить, что динамические качества его вполне удовлетворительны. Автомобиль с полной нагрузкой разгоняется достаточно быстро и успешно преодолевает подъемы. Поворотливость автобуса также достаточна для городской езды. Как на пример, можно указать, что во время испытаний шасси, имевшее почти 12 м длины, было развернуто на улице, имевшей всего 17 м ширины.

Объективно оценивая достигнутые результаты, постройку пятидесятиместного автобуса ЯА-2 на Ярославском заводе следует считать крупной победой на фронте индустриализации нашей страны. Самые большие автобусы, применявшиеся до сих пор в Москве и Ленинграде, — Лейланды и Я-6 — имели всего по 27 мест. Таким образом один ЯА-2 сможет заменить 2 Лейланда. Не говоря о промадных экономических выгодах, которые даст такая замена, она сильно поможет нам обслужить колоссальную растущую потребность городов в гудибусном транспорте, с которой совершенно не в силах справиться существующий парк и, кроме того, благодаря уменьшению количества движущихся на улицах единиц автобусов уменьшит опасность движения по улицам и уменьшит число несчастных случаев и аварий.

Кроме этого разрешение проблемы сварной рамы открывает перед заводом возможность сооружения еще более грузоподъемного, двухэтажного, четырехосного шасси на 100 сидячих мест.

Настоящая победа является проявлением низовой активности и сознания необходимости



Сборочный цех Ярославского автозавода

Фото Блохина

решения задачи. Проект сделан заводом по собственной инициативе и своими силами.

Финансирование постройки шасси и постройки кузова принял на себя Ленкомтранс.

Мы выражаем надежду, что НКТП, ВАТО, Цудортранс, Наркомхоз и другие вышестоящие организации, которым надлежит вести это дело, учтут, что:

1) автобус ЯА-2 заменяет 2 автобуса Я-6, 3 автобуса АМО-4 и 4 автобуса на полутораторном шасси.

2) При импорте вместо целого шасси только силового агрегата (мотор и коробка скоростей) экономия валюты получается в 8—10 раз.

3) В виду большой ассимиляции с выпускаемыми грузовиками Я-5 и ЯГ-10 Ярославский завод (при известных условиях) смог бы уже сейчас принять заказ на серийное изготовление этих автобусов.

Директор Автозавода В. Еленин
Зав. Констр. отделом Литвинов