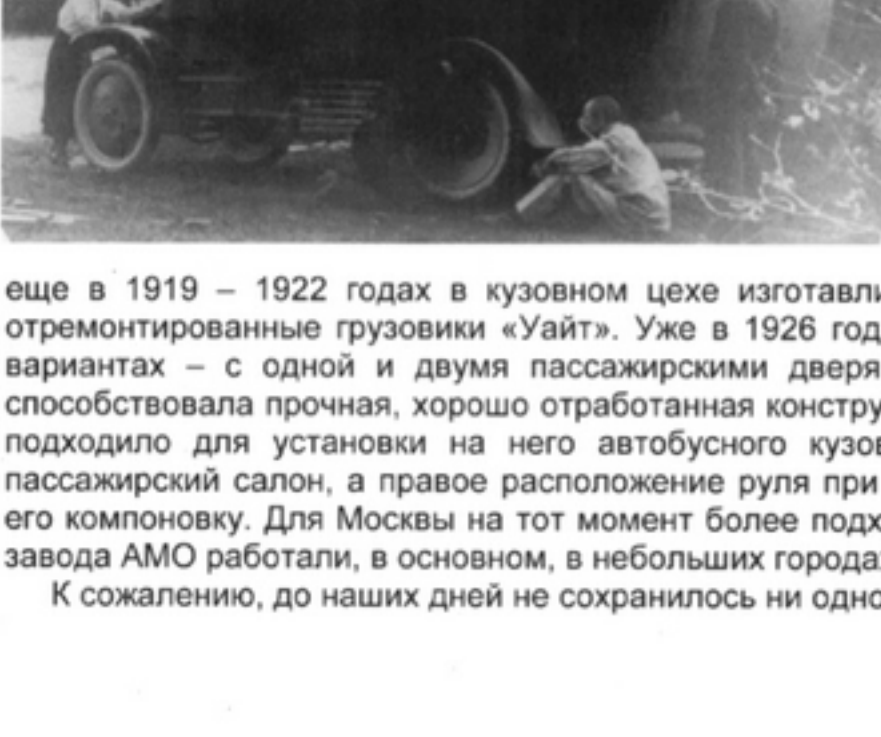
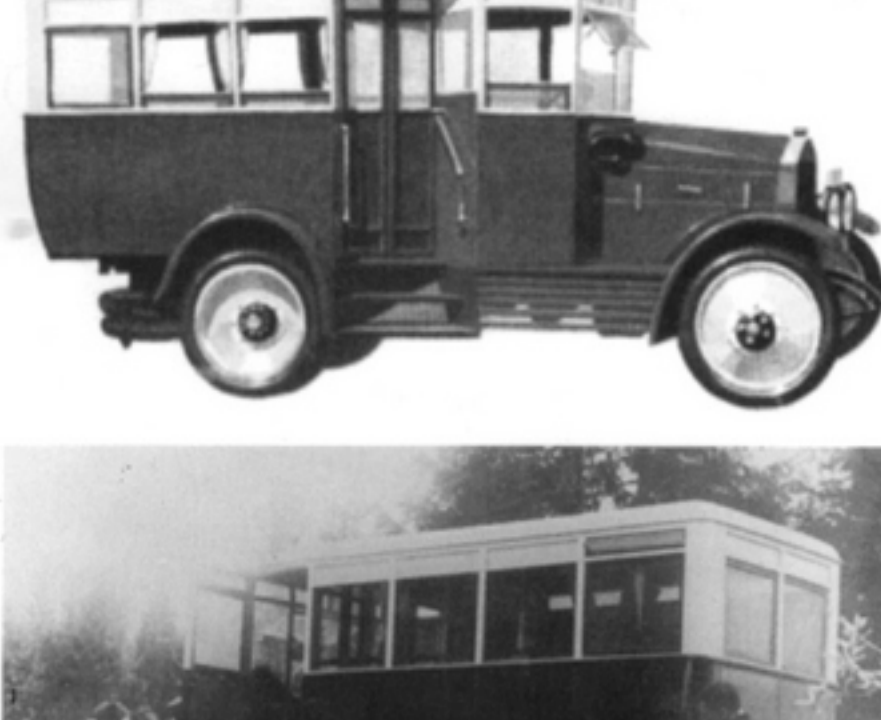


Автобус АМО Ф-15



Развитие промышленности в годы первых пятилеток привело к бурному росту городов, что, в свою очередь, породило транспортную проблему: трамваи уже не справлялись с возросшим пассажиропотоком, а прокладка новых линий требовала много времени. Помочь в создавшейся ситуации мог только автобус. Несмотря на то, что первые попытки организации автобусных маршрутов на территории России были сделаны еще в самом начале двадцатого века, дальше опытов дело не пошло, и начинать пришлось практически с нуля.

Первые машины были закуплены в Англии, и 8 августа 1924 года в Москве начала работать первая в Советской России регулярная автобусная линия, соединившая Николаевский (Ленинградский), Ярославский и Казанский вокзалы с Брестским (Белорусский). Через полгода открылся и второй маршрут. Опыт их эксплуатации оказался успешным, и в 1925 году транспортным отделом Моссовета было заказано еще 112 автобусов за границей и 100 – в самой стране. К тому времени, завод АМО уже выпускал грузовики АМО Ф-15. Они и стали основой для создания первых отечественных автобусов.

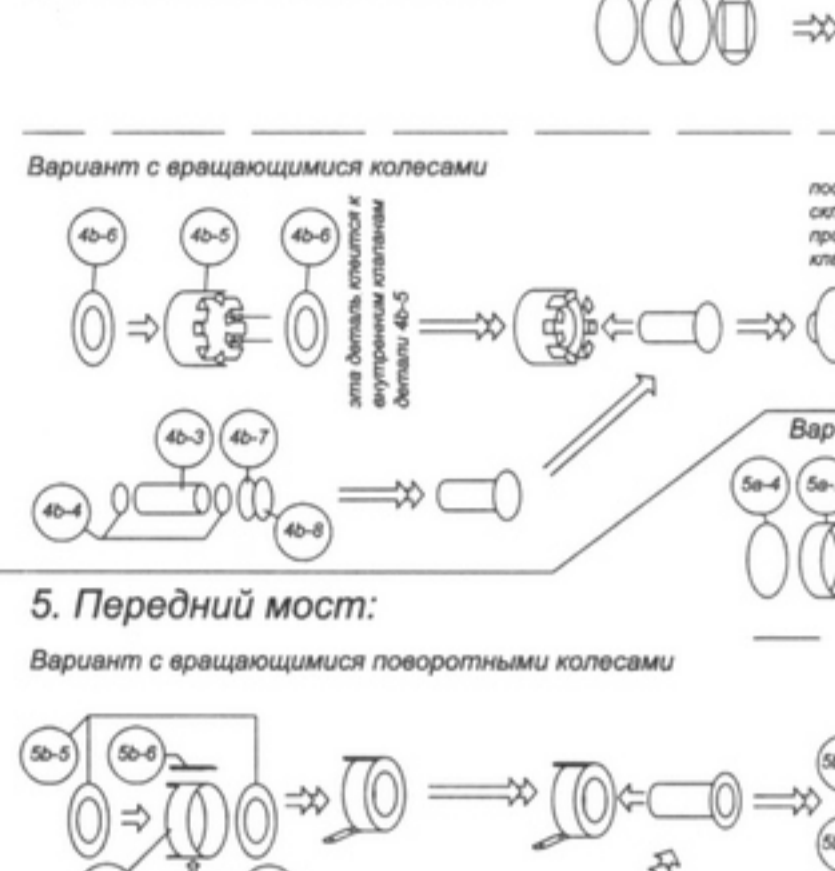
Это задание не стало неожиданным для завода – еще в 1919 – 1922 годах в кузовном цехе изготавливались автобусные салоны, которые устанавливали на отрезанные грузовики «Уайт». Уже в 1926 году была изготовлена небольшая партия автобусов в двух вариантах – с одной и двумя пассажирскими дверями. Заводские испытания они прошли успешно. Этому способствовала прочная, хорошо обработанная конструкция кузова – короткая База, в то же время, шасси АМО Ф-15 мало подходило для установки на него автобусного кузова – короткая база не позволяла создать просторный пассажирский салон, а правое расположение руля при принятом в стране левостороннем движении затрудняло его компоновку. Для Москвы на тот момент более подходящими оказались английские «Лейланды». А первыми завода АМО работали, в основном, в небольших городах и в качестве служебных машин.

К сожалению, до наших дней не сохранилось ни одного автобуса АМО Ф-15.

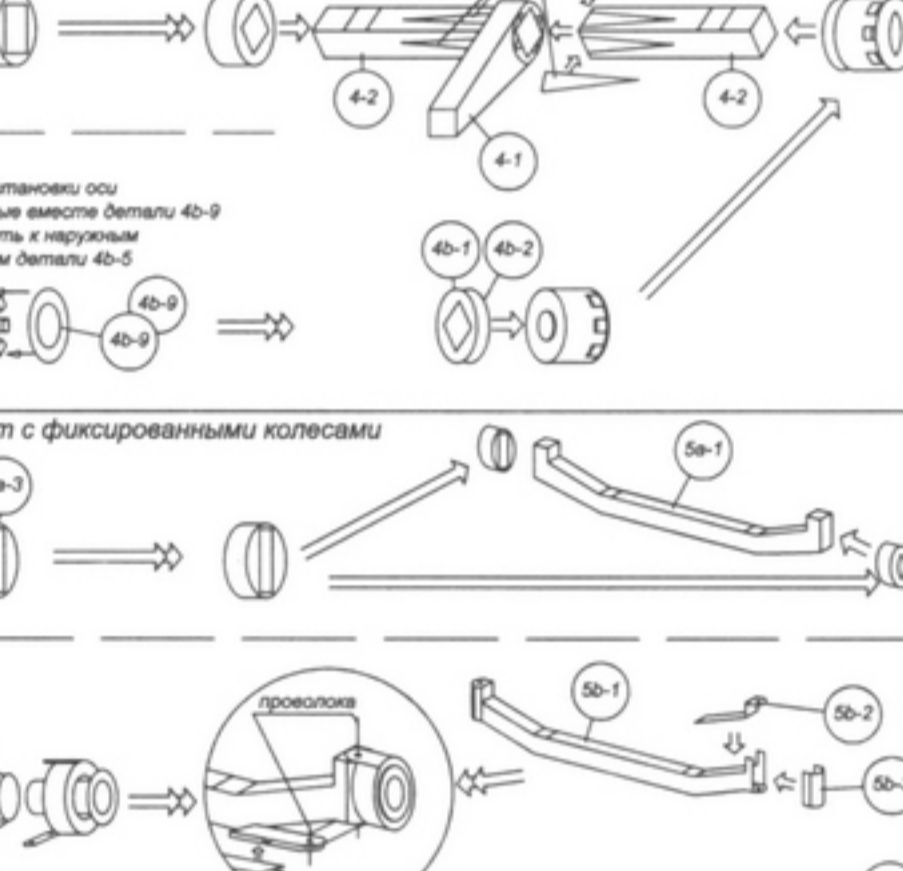
Технические характеристики автобуса АМО Ф-15

Годы выпуска	1926-1931
Колесная формула	4x2
Число пассажирских мест: для сидения / общее	12-14 / 20
Собственный вес в снаряженном состоянии	Около 2800 кг
База	3070 мм
Колея	1400 мм
Длина	5100 мм
Ширина	2100 мм
Высота	2500 мм
Двигатель карбюраторный, бензиновый, 4-цилиндровый, рядный	
Рабочий объем цилиндров	4,40 л
Максимальная мощность при 1400 об./мин.	36 л.с.
Максимальная скорость	42 км/час

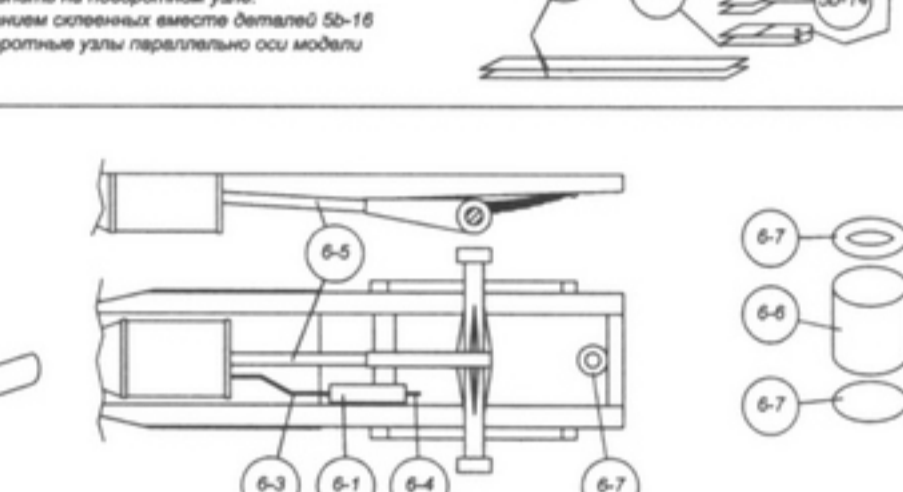
1. Рама



2. Рессоры:



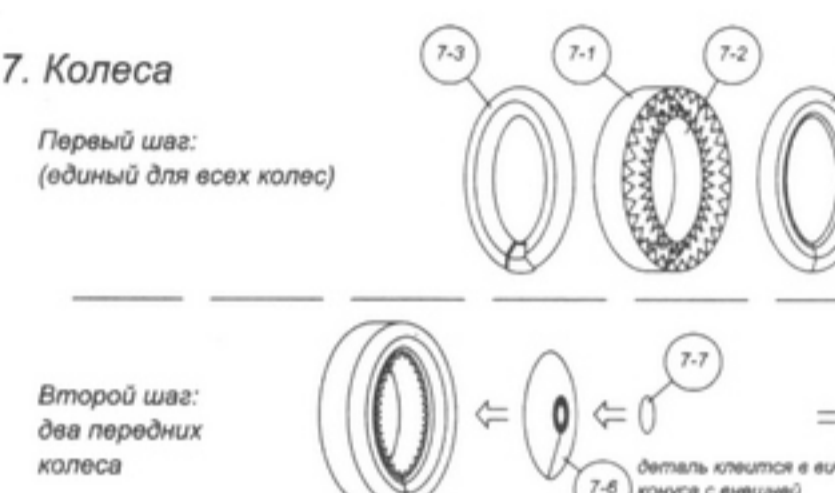
3. Низ двигателя



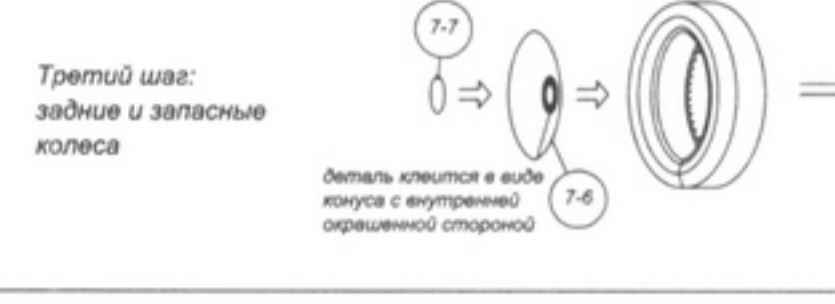
4. Задний мост:



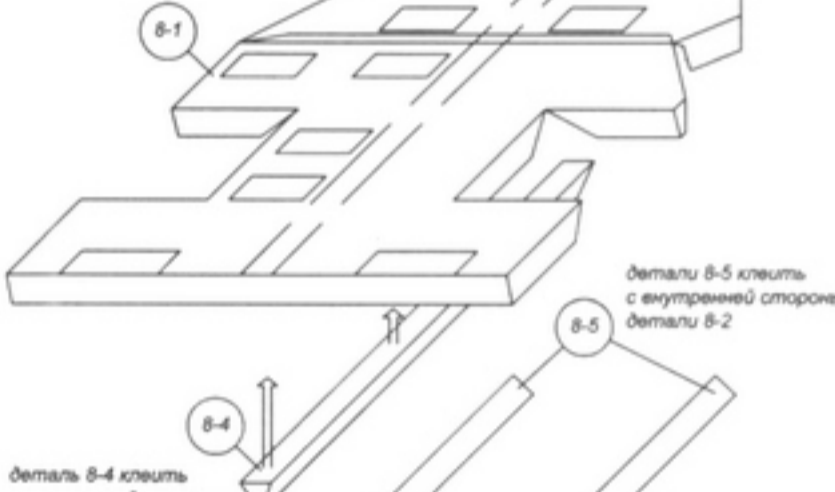
5. Передний мост:



6. Глушитель, карданный вал и держатель запасных колес



7. Колеса



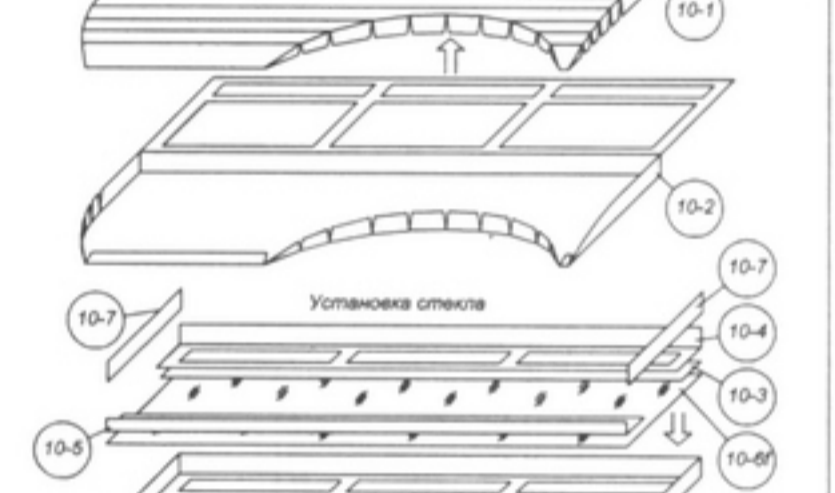
8. Пол салона



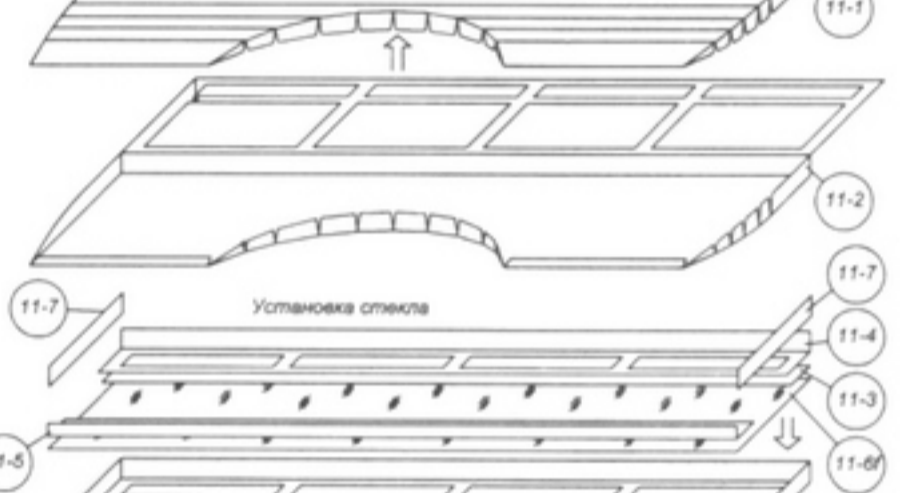
9. Задняя стенка салона



10. Правая стенка салона



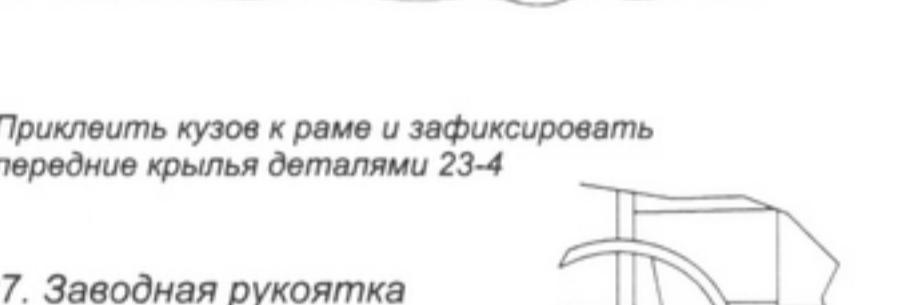
11. Левая стенка салона



Установка клапона и рычагов управления



27. Заводная ручка



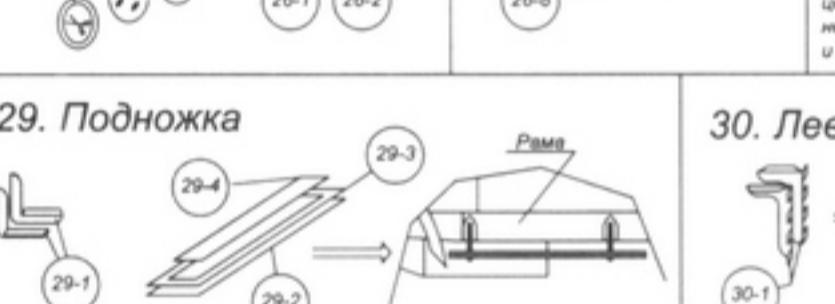
26. Фары



28. Ступеньки



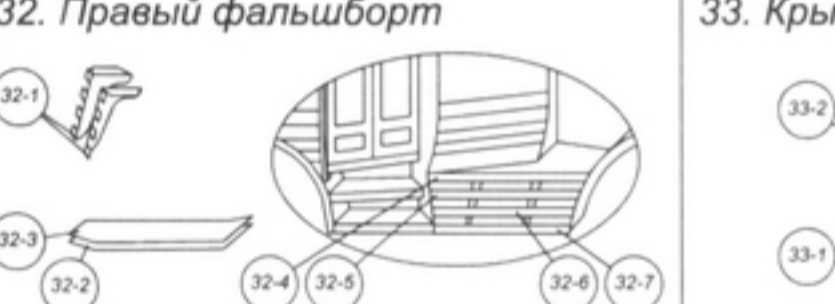
29. Подножка



30. Левый фальшборт



32. Правый фальшборт



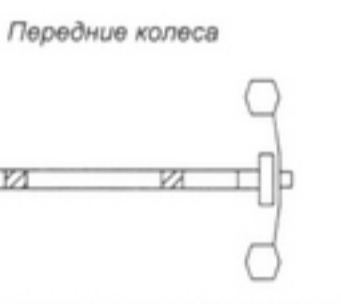
33. Крыша



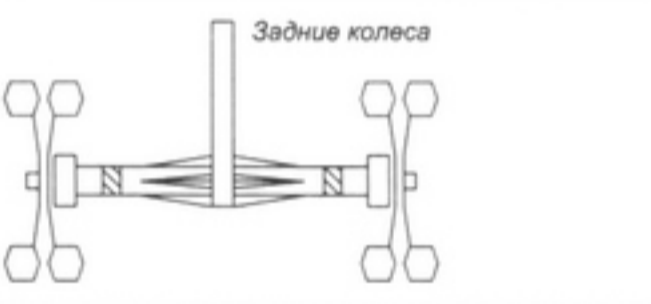
34. Приклеить колеса



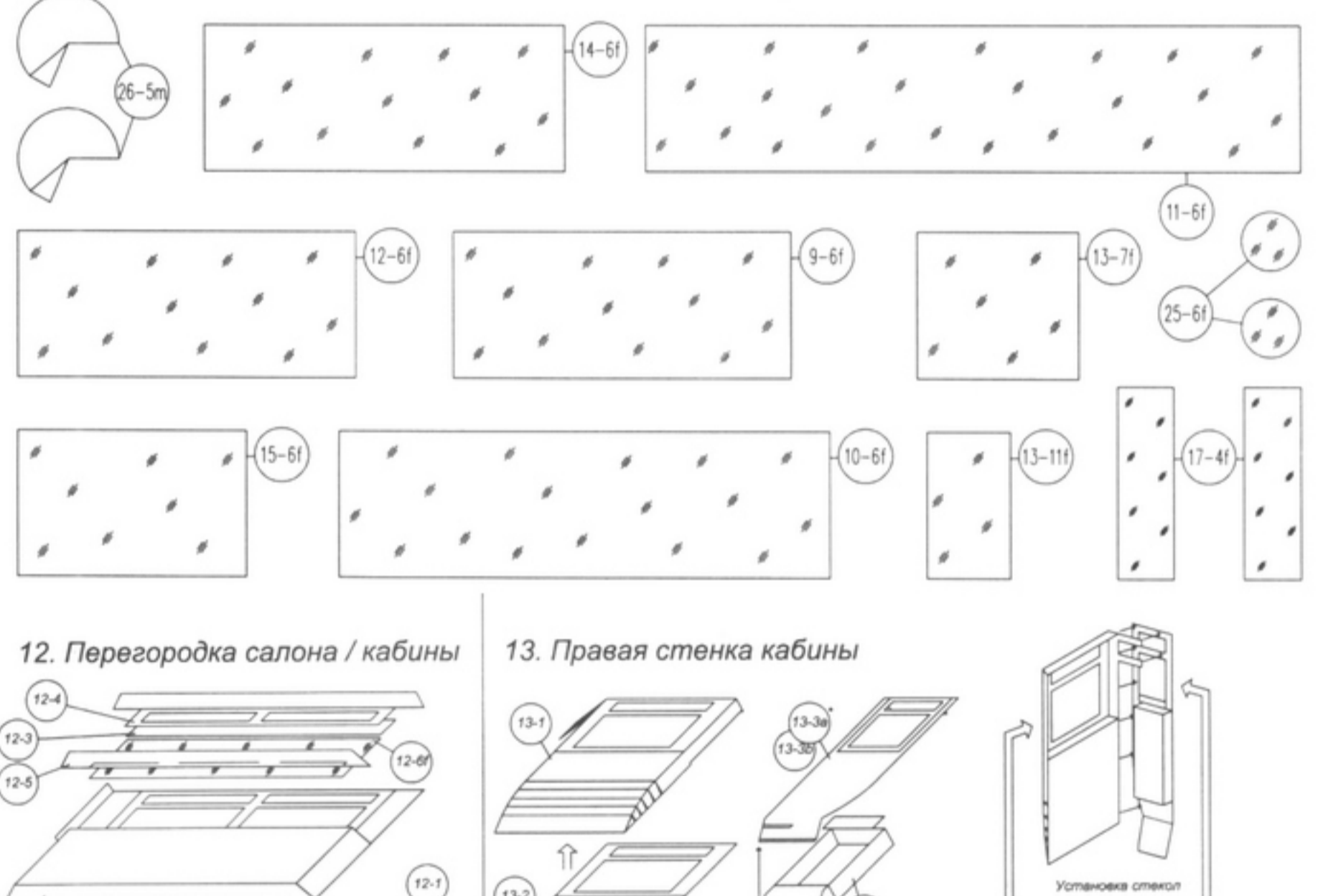
Передние колеса



Задние колеса



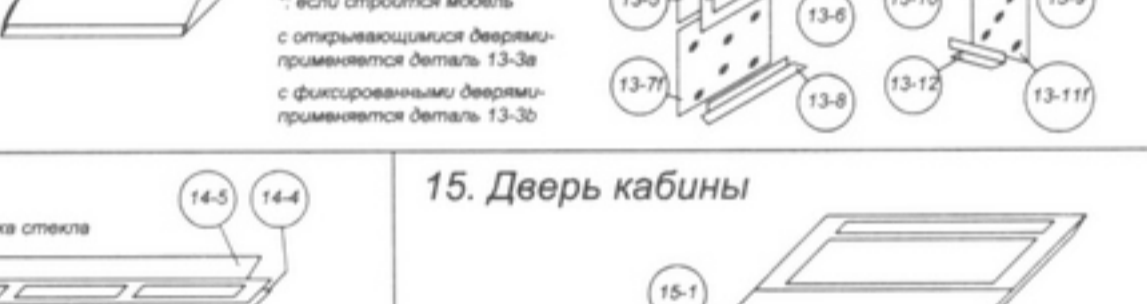
Шаблоны деталей из пленки и фольги



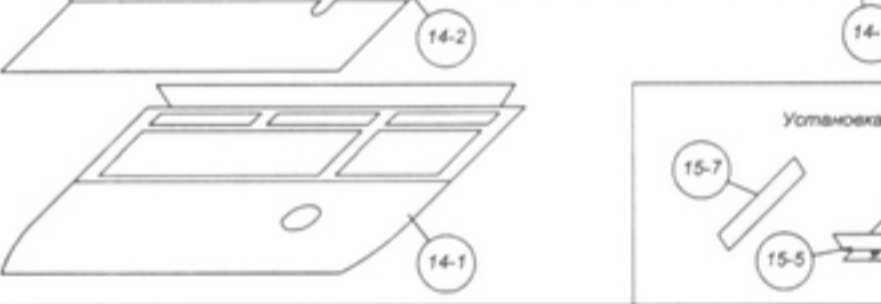
12. Перегородка салона / кабины



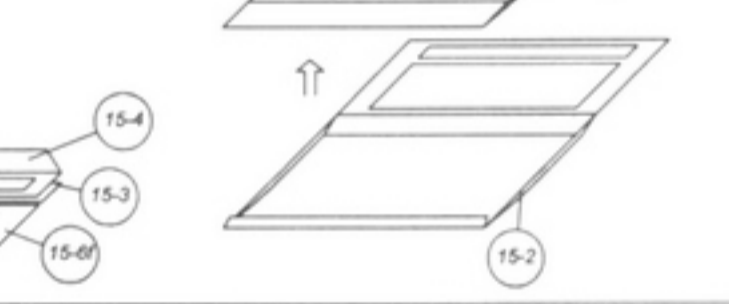
13. Правая стенка кабины



14. Передняя стенка кабины



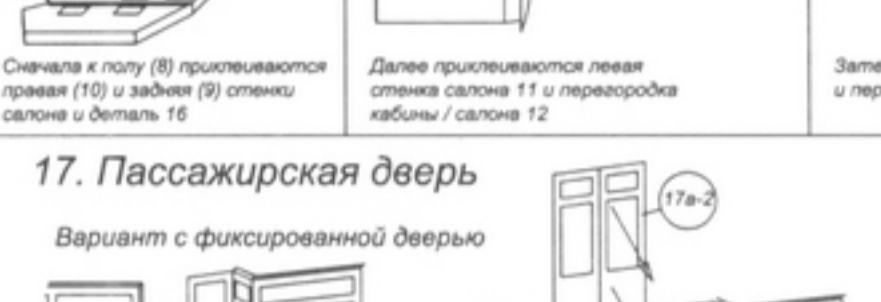
15. Дверь кабины



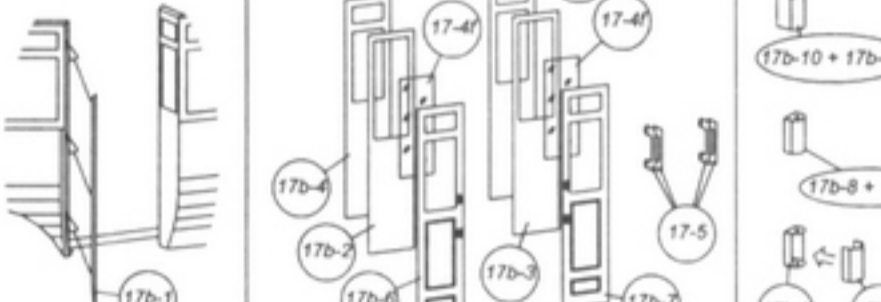
16. Сборка кузова



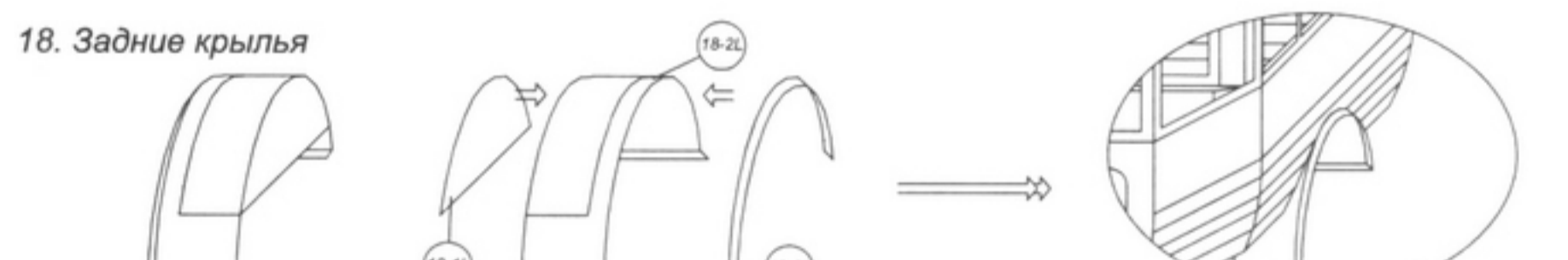
17. Пассажирская дверь



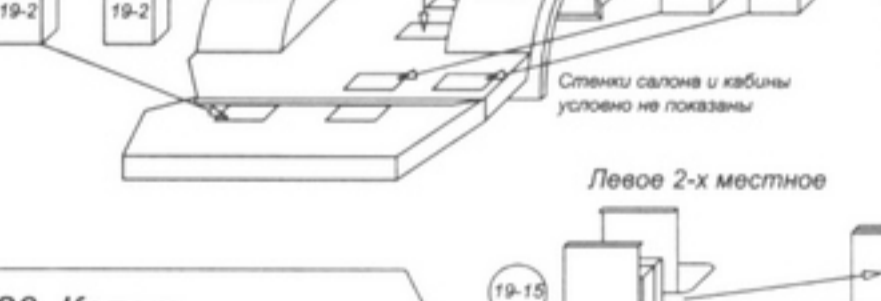
18. Задние крылья



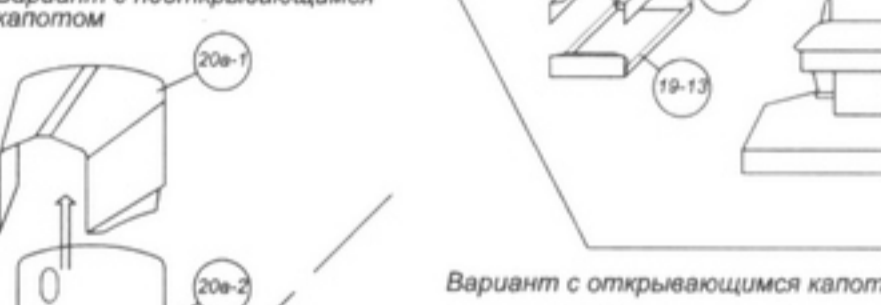
19. Сиденья пассажиров и водителя



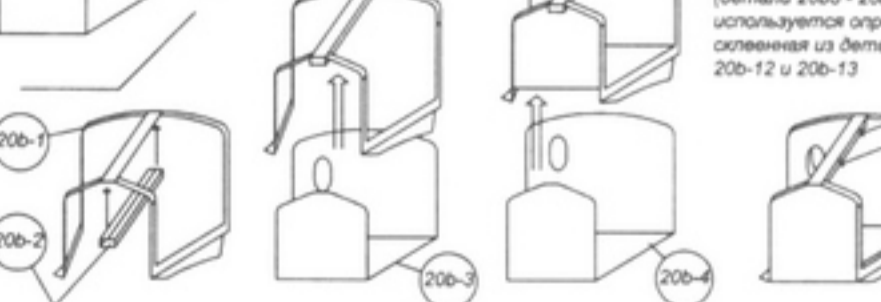
20. Капот



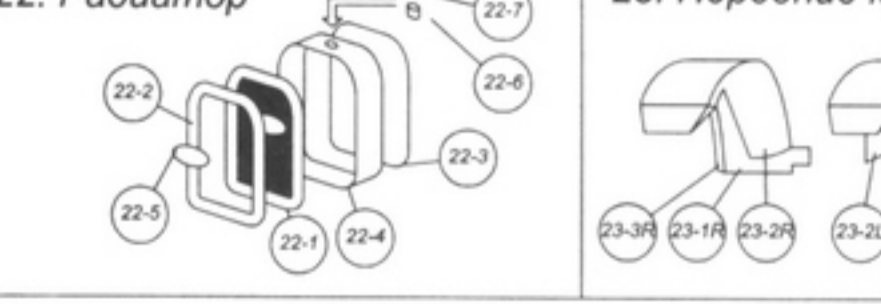
22. Радиатор



23. Передние крылья



24. Руль и рычаги управления



25. Клаксон

