



Автобус ЛАЗ-699А.

К. АТОЯН,
главный конструктор
Львовского автобусного завода

ЛЬВОВСКИЕ МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ

В прошлом году на нашем заводе были созданы первые образцы междугородных автобусов. Осваивая производство новой продукции, коллектив завода руководствовался вытекающей из Программы КПСС задачей полного удовлетворения потребности населения в автомобильных перевозках.

Быстрота доставки, удобства поездки пассажиров, высокая надежность — таким главным требованиям должны отвечать автобусы для междугородных перевозок, которые развиваются в нашей стране очень быстрыми темпами.

Эти требования были взяты за основу при конструировании и изготовлении междугородных автобусов ЛАЗ. Две их модели различаются по назначению и комфортабельности.

Для перевозок на относительно небольшое расстояние — до 300-500 км — предназначен автобус ЛАЗ-699А. Он вмещает 43 пассажира. Это на 10 человек больше, чем в автобусе ЛАЗ-697 «Турист», который послужил прообразом новой модели. Вместимость увеличена главным образом за счет удлинения кузова и более рациональной планировки. В предельной базе автобуса введена дополнительная секция длиной 1345 мм.

На ЛАЗ-699А установлен ряд агрегатов автобусов «Львов», «Турист» и ЛАЗ-697Е, выпускаемых в настоящее время Львовским заводом. Это, например, радиатор ЗИЛ повышенной емкости, автомат для открывания жалюзи, размещенный в его верхнем бачке, два топливных бака общей емкостью 300 литров, два фильтра в системе питания двигателя, передняя и задняя пневматические подвески с телескопическими

амортизаторами и гидроневматическим тормозом. Устройство их освещено в № 1 журнала «За рулем» за 1962 год.

Автобус ЛАЗ-699А снабжен восьмицилиндровым V-образным карбюраторным двигателем ЗИЛ-375, установленным продольно в его задней части. Он развивает мощность до 180 л. с. и имеет крутящий момент до 47,5 кгм. О динамических качествах автобуса можно судить по тому, что при полном весе автобуса 11 750 кг и суммарной тяговой силе на колесах, равной 595 кг, максимальная скорость движения достигает 96 км/час.

Новым элементом в конструкции является объемно-акустический глушитель емкостью 21 литр. Колебание давления в нем при выпуске отработанных газов устраняется путем частого поворота потока, их расширения и некоторого доосаждения.

Коробка передач синхронизированная, пятиступенчатая, конструкция ЯМЗ. Включение передач и выключение сцепления осуществляется механическим приводом.

Крутящий момент от коробки передач к заднему мосту передается трубчатый карданный валом открытого типа с двумя шарнирами на игольчатых подшипниках.

Главная передача — двойная, состоящая из двух конических шестерен со спиральными и двух цилиндрических шестерен с косыми зубьями. Общее передаточное число главной передачи — 7,63.

На автобусе ЛАЗ-699А предполагается использовать специальные шины 260—508 модели И-249А с двенадцатислойной покрышкой. При внутреннем давлении

до 5 кг/см² нагрузка, допускаемая на шину, может быть увеличена до 2000 кг.

Труд водителя автобуса значительно облегчен применением рулевого управления с гидросилителем, которые объединены в одном агрегате. Рулевой механизм имеет винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейку с зубчатым сектором. Передаточное отношение его — 17,5:1.

В сочетании с четырьмя основными фарами две противотуманные фары, низко расположенные на переднем бампере и имеющие рассеиватель специальной формы, хорошо освещают дорогу во время тумана. Предусматривается, кроме того, применение прожектора типа ФГ-31. Звуковой сигнал комбинированный: двухтональный С-185 и пневматический сигнал обгона С-42.

Автобус оборудован восьмицилиндровым радиоприемником АПВ-60 с системой бесшумной автоматической настройки. В пассажирском отделении установлено пять репродукторов.

Все пассажирские сиденья расположены по ходу движения. Они сложенные, имеют общий каркас и спинки с подголовниками. Кроме поперечной регулировки сидений, можно также регулировать угол наклона спинки. Индивидуальное освещение каждого места, панели, подлокотники и сумки для журналов и газет, багажники емкостью 4,5 м³ — все это создает удобства при поездке. Автобус рассчитан на перевозку каждым пассажиром багажа весом до 20 кг.

Кузов оборудован комбинированной системой отопления. Отопительных устройств два — калориферное, получающее теплый воздух от радиатора системы охлаждения двигателя, и установка ОВ-95, работающая независимо от двигателя.

Для предохранения воздуха от загрязнения радиаторный отсек отделен от моторного. Калориферное устройство позволяет подавать в пассажирские по-



Автобус ЛАЗ-699.

мещение 550 м³/час подогретого свежего воздуха. Таким образом, система охлаждения зимой дополнительно выполняет функцию генератора тепла в системе отопления. Последняя обеспечивает устойчивый перепад температуры наружного воздуха и воздуха в пассажирском помещении. Устранено также запотевание стекол. На ветровое стекло подается 1 м³/мин теплого воздуха. Температура в пассажирском помещении, а также температура двигателя регулируется открыванием соответствующих заслонок и жалюзи.

КОЛЛЕКЦИОНЕРЫ ПОНЕВОЛЕ

«Мне понадобилась правая боковина переднего бампера к автомобилю «Волга». Я вынужден был купить все в сборе, так как «магазин отказывается продавать бампер по частям. И это не единственный пример. Из-за отсутствия в продаже сальника водяного насоса многие вынуждены приобретать весь насос, а он стоит 11 рублей. Если вам нужен лист горизонтальной шпунта, устанавливаемый перед радиатором, то оплатить его придется покупать в сборе с вертикальной рамкой брызговика. У одного человека скапливается масса деталей, которым он не находит применения, а в то же время их с успехом могли бы использовать другие автолюбители. Я думаю, что запасные части должны продаваться более гибко и без «сборов».

Б. ИГНАТЮК

г. Киев.

От редакции: В нашем журнале уже отмечались случаи неудовлетворительной торговли запасными частями («Бит. статью «Нужна подкова — популай жеребец» № 12 за 1960 г.). Сигналы с мест, поступающие в редакцию, показывают, что положение до сих пор не изменилось. Многочисленные автолюбители ждут, что Министерство торговли СССР наконец прислушается к их голосу и впредь будет учитывать их нужды.

По следам
наших выступлений

МОТОЦИКЛЫ ДЛЯ СЕЛА — НА КОНВЕЙЕР

Так называлась статья инженера-конструктора В. Соловьева опубликованная в № 6 журнала «За рулем» за 1962 год. В ней поднимался вопрос о серийном выпуске мотоциклов повышенной проходимости для специалистов сельского хозяйства — агрономов, зоотехников, сельских врачей, колхозников, рабочих совхозов и т. д. В статье были поднесены критике Киевский мотозавод и Киевский совхоз, не уделяющие должного внимания созданию мотоциклов для села. «Результин — это нежелание промышленности», — говорилось и применительно от редакции. — и прежде всего Киевского мотозавода. В статье были упомянуты командиры сельскохозяйственного производства высокопроходимые, надежные машины».

Как нам сообщил главный конструктор Киевского мотозаводского завода П. Мухин, статья подготовлена в этом году. На новом мотоцикле устанавливается верхнеклапанный двигатель повышенной надежности мощностью 28 л. с. рабочим объемом 650 см³, новая передняя вилка и коробка передач.

Предусмотрена установка дифференциала для привода колес колесной, новые ширине шины 4—17. Все это значительно повышает проходимость. Много внимания уделено внешнему виду, современным архитектурным формам, удобству и эстетичности. Мотоцикл, в частности, оборудован ветровым щитком, указателями поворотов. Для повышения безопасности езды тормоза устанавливаются на всех трех колесах.

На базе выпускаемого сейчас мотоцикла К-750 и перспективной модели будут созданы мотоциклы специального назначения. Уже разработаны проект коляски, которая представляет собой сварочный агрегат для ремонта сельскохозяйственных машин в полевых условиях.

К сожалению, руководители Ирбитского и других мотозаводов не сообщают, что они предпринимать, чтобы удовлетворить требования специалистов сельского хозяйства.



Салон автобуса ЛАЗ-699А.

При больших морозах и на стоянках включается отопительно-вентиляционная установка ОВ-95, имеющая дистанционное управление с места водителя. Летом установка ОВ-95 используется для принудительной вентиляции салона. Кроме того, воздух в пассажирском помещении вентилируется через боковые окна, потолочные вентиляционные люки, раздвижную крышу, а также поступает из-под козырька в лобовой части автобуса.

В кузове много дневного света. Помимо широких боковых окон, имеются окна в задней части кузова и остекленные скаты крыши. Все это также значительно улучшает обзор.

С целью повышения прочности и надежности кузова его схема пересмотрена с учетом опыта эксплуатации автобусов ЛАЗ-695Б и ЛАЗ-697. Усилены отдельные элементы основания и куполов, в частности шпангоуты в зоне боковых окон. Вместо стальной трубы прямоугольного сечения 40 × 25 × 1,5 применен усиленный аналогичный профиль 40 × 40 × 2.

Анализ данных по закручиванию и винометрированию показывает, что автобус с удлиненной базой отличается высокой прочностью и жесткостью.

Другой моделью, над которой работает сейчас коллектив завода, является автобус повышенной комфортабельности — ЛАЗ-699.

Выполненный на базе ЛАЗ-699А, он предназначен для дальних международных и международных перевозок.

В автобусе 34 места для пассажиров. В задней правой части салона размещена туалетная комната, оборудованная санитарным узлом с принудительной циркуляцией воды, умывальником, розеткой для электрической бритвы. Гардероб для верхней одежды пассажиров расположен также сзади.

В передней правой части салона находится буфет. Он представляет собой шкаф-холодильник емкостью 0,1 м³ и отсек для шести термосов и посуды емкостью 0,1 м³.

У каждого сиденья устроен столик, который при необходимости устанавливается на подлокотники. По желанию пассажиров сиденья могут быть оборудованы индивидуальными динамиками, монтируемыми в подголовники.

Перед водителем размещен микрофон. Салон автобуса оборудован люминесцентным освещением. Для получения высокого напряжения (127 в) применен преобразователь на полупроводниковых триодах.

Чтобы дать представление о весовых характеристиках автобусов ЛАЗ-699А и ЛАЗ-699, приведем несколько цифр. Первый из них весит в снаряженном состоянии 7850 кг, второй — 7900 кг. На переднюю ось приходится соответственно 2850 и 2800 кг, на заднюю — 5000 и 5100 кг.

Оба автобуса имеют привлекательный внешний вид, наружная окраска и отделка салона радуют глаз.

Пройдет некоторое время, и на дорогах нашей страны начнут курсировать междугородные автобусы ЛАЗ. Отзывы, которые идут от них пассажиры, будут лучшим критерием их эксплуатационных качеств.

Вагачин автобуса ЛАЗ-699А.

