**05-070 ЛАЗ-695БТ, он же Киев 5-ЛА 4х2 2-дверный троллейбус с кузовом и агрегатами автобуса ЛАЗ-695Б, мест: сидячих 32, общее 55, вес: снаряженный 6.94 т, полный 10.86 т, ДК-202Б 78 кВт, 50 км/час, ЛАЗ Львов 10 экз. 1963 г., КЗЭТ Киев 75 экз. 1963-64 г., ОдАЗ Одесса 476 экз. 1963-65 г.**



*Людмила Ганьшина (Колотова) на ok.ru*: «Как хорошо было жить в СССР, все производства связаны между собой, помогали друг другу во всем. А что сейчас, распри, войны, когда же люди поймут, что надо жить в дружбе, тогда будут все счастливы.» Как же мы профукали такую страну... Не сберегли...

**Идея** Бакинского вагоноремонтного завода им. Октябрьской Революции.

**Изготовители:**

Бакинский вагоноремонтный завод им. Октябрьской Революции, 5 экз., 1962 г.

Львовский ордена Трудового Красного Знамени (с 1971 г.) автобусный завод Львовского совнархоза, ЛАЗ-695Т «Дружба», 10 экз., г. Львов, 1963 г.

Киевский ремонтно-строительный завод электротранспорта им. Ф.Э. Дзержинского, Киев-5ЛА , 75 экз. г. Киев, 1963-64 г.

Одесский Автосборочный Завод Черноморского совнархоза (СНХ), ОдАЗ-695Т, 476 экз., 1963-65 г., г. Одесса.

*Михаил Вавилов, 16 марта 2023 на ok.ru*

**БТЛ-62**

В 1962 году специалисты Бакинского вагоноремонтного завода имени Октябрьской Революции решили построить троллейбус, переоборудованный из серийного автобуса. За основу был взят ЛАЗ-695Б 1959 года, а электрооборудование использовалось от старого троллейбуса МТБ-82Д. В моторном отсеке автобуса вместо двигателя внутреннего сгорания разместили электродвигатель, а в багажных отсеках - контакторы, реостаты и компрессор. Крышу автобуса укрепили, на ней установили штанговые токоприёмники. Получившийся троллейбус начал курсировать по улицам Баку. По сравнению с устаревшим МТБ-82Д троллейбус на базе ЛАЗ-695Б обладал меньшей массой.

Известно, что в столице Азербайджанской ССР затем были построены еще четыре подобных троллейбуса.

Опытом бакинских электротранспортников заинтересовались на Львовском автобусном заводе, которому было поручено разработать троллейбус на базе серийного ЛАЗ-695Б. Представители ЛАЗа и ЛТТУ (Львовское трамвайно-троллейбусное управление) в Баку весной 1963 года договорились о передаче одного троллейбуса БТЛ-62 во Львов для доработки в конструкторском бюро и на заводе.

После внесения ряда изменений в бакинский троллейбус он был передан для эксплуатации в ЛТТУ.

Уже в июне 1963 года во Львове был выпущен первый серийный троллейбус ЛАЗ-695Т. Он получил символическое название «Дружба» в знак доброго сотрудничества львовских и бакинских специалистов.

Совет министров Украинской ССР одобрил конструкцию троллейбуса, но Львовский автобусный завод не обладал достаточными мощностями для производства нового для себя вида транспорта. Во Львове успели выпустить 10 троллейбусов ЛАЗ-695Т.

Эстафету у него подхватили Киев и Одесса, где троллейбусы на основе автобусных кузовов ЛАЗ выпускали под названиями «Киев-5ЛА» (Киевский завод электротранспорта, 75 экземпляров в 1963 году) и ОдАЗ-695Т (Одесский автосборочный завод, 476 экземпляров в 1963-65 г.). ЛАЗ поставлял туда кузова с механической частью.

*Источник: denisovets.ru, информация подготовлена М. Шелепенковым по материалам ОАО "ЛАЗ".*

Троллейбус на базе автобуса ЛАЗ-695Б впервые был изготовлен в Баку в 1962 году и получил наименование БТЛ-62. Он был переделан из автобуса 1959 года (без козырька-"кепочки" и с задним остеклением).

Летом 1963 года троллейбус на базе автобусного кузова ЛАЗ-695Б был изготовлен непосредственно на ЛАЗе. В некоторой заводской документации указывался базовый кузов автобуса ЛАЗ-695Е, но, по сути, в тот момент эти автобусы отличались только моделью устанавливаемого ДВС, которого на троллейбусе не было, поэтому модель базового кузова для троллейбуса не принципиальна. Однако, следует исходить из того, что в 1963 году на ЛАЗе основным автобусом был ЛАЗ-695Б, и только в 1964 году завод полностью перешёл на производство ЛАЗ-695Е.

Львовский троллейбус получил наименование ЛАЗ-695Т и был изготовлен на заводе в количестве всего 10 штук. Все львовские троллейбусы остались работать в родном городе, а для других городов выпуск троллейбусов был развёрнут на Киевском заводе электротранспорта им. Ф.Э. Дзержинского (КЗЭТ), где он получил наименование Киев-5ЛА. Для производства Киева-5 на КЗЭТ поступали готовые кузова львовских автобусов и на заводе электротранспорта только монтировалось электрооборудование собственного производства. Всего на КЗЭТе в 1963-1964 годах собрано 75 троллейбусов Киев-5ЛА.

Однако, мощностей Киевского завода не хватало для удовлетворения быстро развивающегося в СССР троллейбуса и к производству ЛАЗ-695Т подключился (в том же 1963 году) Одесский автосборочный завод (ОДАЗ). Одесский завод к тому времени передал производство своих самосвалов в Саранск и фактически остался без объекта производства. В Одессе троллейбус получил наименование ОдАЗ-695Т. Из Львова на ОдАЗ поступали автобусные кузова с элементами ходовой части, а из Киева всё электрооборудование. Собираемые на ОдАЗе троллейбусы в основном предназначались для троллейбусных парков близлежащих областных центров, имеющих троллейбусное движение. Всего в Одессе за три года (1963-65 г.) собрали 476 троллейбуса ОдАЗ-695Т.

На троллейбусах типа ЛАЗ-695Т был установлен электродвигатель мощностью 78 кВт, а сам троллейбус был способен развивать скорость 50 км/ч. По сравнению с самым распространённым троллейбусом того времени МТБ-82, львовский троллейбус получился намного легче и при сопоставимой мощности двигателя естественно был более динамичным и экономичным. И в тоже время он был недолговечным (срок службы 7-8 лет) и маловместительным (часть электрооборудования разместилась в салоне), с узкими проходами между сиденьями и узкими дверными проёмами, но выпуск этих машин в какой-то мере позволил сократить дефицит в троллейбусном подвижном составе страны.

*Из статьи «Пассажирские троллейбусы производства СССР. Часть 4. «КИЕВ-3», ЛАЗ-695БТ/«Киев-5»ЛА, ЗиУ-5Г/ЗиУ-5Д и другие.» в журнале "Наука и техника" за февраль 2017 года. Автор Павел Богодистый.*

**ЛАЗ-695БТ/«КИЕВ-5»ЛА.**

В начале 1960-х гг. остро ощущалась нехватка подвижного состава троллейбусов в связи с большим количеством открывающихся троллейбусных систем в Украине. Решение проблемы виделось в организации выпуска троллейбусов на базе одного из существующих автобусов. Это позволяло ускорить производство троллейбусов и сделать большую степень унификации узлов и агрегатов по кузову и механической части. Выбор пал на автобус львовского завода ЛАЗ-695. Интересно отметить, что немного раньше в Баку было создано несколько троллейбусов, которые были переоборудованы из автобусов ЛАЗ-695Б местными троллейбусниками. Один из этих троллейбусов, обозначенный как БТЛ-62, поступил на ЛАЗ весной 1963 г. Совместно со специалистами КЗЭТ была разработана схема размещения электрооборудования и техническая документация на изготовление таких троллейбусов, которые получили название «Дружба». Тяговое оборудование было взято от троллейбуса МТБ-82Д, которое к тому времени уже безнадежно устарело, но было достаточно надежным и хорошо освоенным промышленностью. Но сам автобусный кузов, разработанный конструкторским бюро ЛАЗ во главе с В. Осепчуговым, имел на то время довольно передовую конструкцию: большие окна и полупрозрачную крышу, а также несущее основание, которое было сварено в виде фермы из прямоугольных труб и выполняло функцию рамы. Пожалуй, единственным недостатком нового троллейбуса была вместимость — она была меньше, чем у всех на тот момент эксплуатирующихся советских троллейбусов, и составляла всего 55 человек, из которых 32 могли ехать сидя. Расчет был на массовость этого троллейбуса на городских маршрутах. В силу специфики производства электротранспорта ЛАЗ не мог массово собирать троллейбусы (во Львове собрали всего 9 ЛАЗ-695БТ). Поэтому сборку троллейбусов организовали на КЗЭТ, а ЛАЗ обязали поставлять готовые кузова с механической частью для будущих троллейбусов. По большому счету, на КЗЭТ была организована крупноузловая сборка троллейбусов «Киев-5»ЛА (ЛА — Львовский автобус). С мая 1963 г. К-5ЛА начали поступать в Алчевск (тогда город носил название Коммунарск), Житомир, Полтаву, Чернигов и другие города Украины. Однако к концу 1963 г. сборка К-5ЛА была прекращена, так как был найден другой завод для производства этих троллейбусов — Одесский автосборочный завод. На КЗЭТ успели собрать всего 75 троллейбусов. В 1963 г. производство троллейбусов К-5ЛА было перенесено на Одесский автосборочный завод, который требовал загрузки производственных мощностей. В связи с этим с КЗЭТ на ОдАЗ была передана вся конструкторская и техническая документация по К-5ЛА. При поддержке киевских специалистов ОдАЗ быстро освоил процесс сборки троллейбусов ЛАЗ-695БТ. Как и раньше, кузова с механическим оборудованием поставлял ЛАЗ, а комплекты электрооборудования — завод «Динамо». В Одессе на протяжении 1963–65 г. было произведено 476 троллейбусов, которые эксплуатировались в подавляющем количестве городов УССР, где осуществлялось троллейбусное движение.

Итак, большие надежды по обеспечению троллейбусных хозяйств возлагались на недорогой массовый троллейбус. Однако они не оправдались. Малая вместимость и недолговечность кузова привели к тому, что К-5ЛА и ЛАЗ-695БТ во всех городах Украины уже к 1972 г. были списаны, переведены в учебные и специальные или переоборудованы в автобусы.

|  |  |
| --- | --- |
| **основные характеристики** *(www.autowp.ru)* | |
| Дверей | 2 + 1 |
| вместимость |  |
| для сидения | 32 |
| общая | 55 |
| конструкция | рамная |
| **геометрия** | |
| колёсная база | 4 190 мм |
| габариты |  |
| длина | 9 220 мм |
| ширина | 2 500 мм |
| высота | 3 050 мм |
| **масса** | |
| снаряженная | 6 940 кг |
| полная | 10 860 кг |
| **двигатель** | |
| название | ДК-202Б |
| тип | Электродвигатель |
| топливо | электричество |
| **динамические характеристики** | |
| макс. скорость | 45 км/ч |
| Производители | Киевский ремонтно-строительный завод электротранспорта им. Ф.Э. Дзержинского, г. Киев / Одесский Автосборочный Завод Управления автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Черноморского СНХ, г. Одесса, УССР. |