**04-183 ЛиАЗ-677П "Аэрофлот" 4х2 перронный автобус для доставки авиапассажиров** **от аэровокзала к** **самолёту или обратно, дверей 4+1, мест: сидячих 10, общее 75, предельно 110, вес: снаряжённый 8.38 т, полный 14.02 т, ЗиЛ-375Я7 180 лс, до 70 км/час, 3 экз., ЛиАЗ г. Ликино-Дулево 1973-74 г.**



**Производитель:** Ликинский автобусный завод Министерства автомобильной промышленности СССР, г. Ликино-Дулево МО.

*Из книги «Автобусы IX пятилетки. 1971-75 г.», Дементьев Д.А., Марков Н.С.*

*Москва, 2011. Уважение и почет авторам за просвещение!*

Перронный автобус ЛиАЗ-677Г1 был спроектирован по техническим требованиям Министерства гражданской авиации СССР и предназначался для обслуживания пассажиров на закрытых территориях аэропортов и доставки их от здания аэровокзала до трапа самолета. Первые 2 опытных образца ЛиАЗ-677П были построены в 1973 году. Еще один ЛиАЗ-677П был изготовлен для Всесоюзной выставки авиационной техники в 1974 году. Главным отличием перронной версии от базовой модели являлось наличие пассажирских дверей по обе стороны автобуса. Кроме того, при общей вместимости автобуса в 75 человек в его салоне до минимума были сведены посадочные места (10 шт.), чтобы время посадки и высадки пассажиров было наименьшим. Автобус также оснащался специальной радиостанцией для связи с руководителем полетов и светосигнальным проблесковым маячком.

И хотя план выпуска автобусов ЛиАЗ-677П на 1974 и 1975 годы (соответственно, 50 и 150 шт.) был утвержден, автобус так и не стал серийным. Эксплуатационные испытания опытных образцов в московских аэропортах показали их непригодность к реальным условиям эксплуатации (в основном из-за малой удельной вместимости), и МГА СССР отказалось от размещения заказа на их изготовление.

Перронный автобус — автобус, доставляющий пассажиров от аэровокзала к принимающему на борт пассажиров самолёту или, также, от высаживающего пассажиров самолёта к аэровокзалу. Для таких целей довольно часто используются обыкновенные городские автобусы. Также во многих аэропортах есть собственные, созданные по специальному заказу, вагоны-автобусы. Они, как правило, имеют большую вместимость и ширину, малую высоту пола и широкие двери. В аэропортах с небольшой интенсивностью взлётно-посадочных операций использование подвозящих перронных автобусов более оправдано по экономическим соображениям, чем применение телескопических трапов. Перронные автобусы нередко используются и современными крупными аэропортами для перевозки пассажиров между аэровокзалом и сравнительно маломестными (обычно не более 100 пассажиромест) судами. А перрон (или перроны, если их несколько) в этом случае обслуживают только самолёты с большей пассажироёмкостью.

Требования к конструкции перронных автобусов: - возможность обслуживания инвалидов и пассажиров пожилого возраста; - наличие двусторонней громкоговорящей связи водителя-оператора с салоном автобуса; - возможность быстрой эвакуации пассажиров в экстремальном случае; - наличие аварийной сигнализации и аварийного открытия дверей автобуса; - безопасная конструкция дверей и их количество не менее 2 -х; - ширина дверей не менее 1400 мм ; - высота порога дверей от уровня перрона не более 350 мм; - внутренняя высота салона не менее 1950 мм; - наличие системы кондиционирования и отопления салона; - наличие бортовых поручней в салоне и не менее 2 -х аварийных люков для выхода пассажиров.

Широко распространённый в СССР автобус ЛиАЗ-677 имел перронную модификацию ЛиАЗ-677П. Перонный автобус ЛиАЗ-677П был спроектирован в начале 1970-х годов по техническим требованиям Министерства гражданской авиации СССР. Основное отличие от ЛиАЗ-677 - четыре 4-створчатые двери для пассажиров, открывавшиеся при помощи пневмопривода: две слева и две справа и, естественно, меньшее - всего 10 - число мест для сидения, общая пассажировместимость – 75 человек, предельная пассажировместимость – 110. ЛиАЗ-677П имеет вагонную компоновку. Кузов панельной конструкции состоял из основания, 2 боковин, крыши, передней и задней частей. Секции соединялись клёпкой. Заклёпки сверху закрывались декоративными накладками. Салон облицован слоистым пластиком. В потолочных светильниках устанавливались люминисцентные лампы. Вентиляция естественная через форточки окон. В зимнее время салон обогревался воздухом, проходящим через систему охлаждения двигателя. Кабина водителя отделена от салона перегородкой и имела отдельную дверь. Силовая установка состояла из карбюраторного 8-цилиндрового V-образного двигателя ЗиЛ-375Я7. Двигатель размещался в передней части справа от водителя. Коробка передач 2-ступенчатая гидродинамическая с автоматическим центробежным регулятором, размещалась под полом салона. Главная передача соединялась 4 карданными валами. Передний мост имел кантилеверные полурессоры и 2 пневмоблока, на которые опирался кузов. Задний (ведущий) мост имел колёсные редукторы и подрамник с 4 пневмоблоками, на который через такие же 4 пневмоблока опирался кузов. Оба моста имели гидравлические амортизаторы (2 спереди и 4 сзади). Рулевое управление механическое с гидроприводом. Рабочий тормоз на все колёса с раздельным пневмоприводом.

Автобус окрашивался в желтый цвет и, в соответствии с техническими требованиями Министерства гражданской авиации. Автобус также был оснащен специальной радиостанцией для связи с руководителем полетов и светосигнальным проблесковым маячком. Первые два опытных образца были построены в 1973 году. Еще один был построен на следующий год для Всесоюзной выставки авиационной техники. И хотя план выпуска автобусов ЛиАЗ-677П на 1974 и 1975 г. был утверждён в количестве 50 и 150 шт. соответственно, автобус так и не стал серийным. Эксплуатационные испытания опытных машин в московских аэропортах показали их непригодность к реальным условиям эксплуатации, и МГА СССР отказалось от размещения заказа на их изготовление. Основными причинами для этого стали: ненадёжная автоматическая трансмиссия при большом расходе топлива, медленный разгон, трудности с обслуживанием и ремонтом, высокий уровень пола затрудняющий посадку и высадку пассажиров, а также малая удельная вместимость. ЛиАЗ-677П мог обслужить Ту-134 или Ту-154, но для более вместительных аэробусов Ил-62 и Ил-86 приходилось использовать уже два автобуса. ЛиАЗ-677П быстро нашли замену в лице автопоезда АППА-4, представлявшего собой пассажирский полуприцеп с низким (350 мм) уровнем пола и тягачом ЗиЛ-130.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Габариты, м: длина ширина высота | 10.45х2.5х2.99 |
| База, мм | 5150 |
| Колея, мм | 2152/1880 |
| Дорожный просвет, мм | 340 |
| Радиус поворота, м | 11 |
| Масса, кг: в снаряженном состоянии  полная | 8380  14050 |
| Число мест для пассажиров: для сидения  общее  максимальное | 10  75  110 |
| Двигатель: тип  число цилиндров  рабочий объём, см2  степень сжатия  мощность, л.с. | ЗиЛ-375Я7  8  6959  6,5  180 |
| Число передач | 2 |
| Колёсная формула | 4x2 |
| Размер шин | 280-508Р |
| Запас топлива, л | 300 |
| Скорость максимальная, км/ч | 70 |
| Тормозной путь со скорости 60 км/ч, м | 36,7 |
| Контрольный расход топлива при скорости 30-40 км/ч, л/100 км | 40 |