

Перронные автобусы прошлого, настоящего и будущего

-История

-Типы

-Характеристики

-Технические данные





Перронные автобусы (автопоезда)

Перронные автобусы (автопоезда) предназначены для транспортирования пассажиров от здания аэровокзала к самолету и обратно.

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**;



Серийный автопоезд [РАФ-980ДМ-979](#) «Рига».

Этот автопоезд, получивший марку «Рига», состоял из 16-местного тягача [РАФ-980](#) и двух 24-местных прицепов [РАФ-979](#).

В техническом плане от базового микроавтобуса [РАФ-977](#)

«девятисот восьмидесятый» отличался усиленной ходовой частью с доработанной передней осью от [ГАЗ-51А](#),

укороченным задним мостом от [ГАЗ-63](#) cartruckbus.ru

и оригиналы шинами Коперсоми

ЛиАЗ-677В
1971 год
фото А.Новиков
www.denisovets.narod.ru



Перронный автобус ЛиАЗ-677П

разработан на Ликинском автобусном заводе **в 1975 году**

на базе городского

ЛиАЗ-677. Предназначен для перевозки пассажиров в аэропортах.

В 1978 году ЛиАЗ-677 был модернизирован и получил обозначение **ЛиАЗ-677М.** Изменения коснулись, главным образом, отделки салона и внешнего оформления кузова (появились бамперы, потолочные люки, новые световые



Перронный автопоезд в составе тягача КАЗ-608А и низкопольного полуприцепа АППА-4 производства 85-го завода гражданской авиации.



Единственным советским предприятием, освоившим полноценное серийное производство пассажирских полуприцепов, стал 85-й завод гражданской авиации в Риге.

В 1971 году там был создан перронный автопоезд со 130-местным низкопольным пассажирским прицепом АППА-4, выпуск которого продолжался вплоть до 1990-х годов.

В некоторых регионах бывшего СССР полуприцепы АППА-4 до сих пор остаются основным средством доставки пассажиров от аэровокзала к самолету.

*Полуприцеп Тролза-6020, унифицированный
ЗИУ-682.*



96-местный полуприцеп Тролза-6020 для городских и пригородных перевозок, представленный в середине 1990-х акционерным обществом

«Тропейбусный завод» (бывший ЗИУ)



Городской сочленённый автобус особо большого класса **Икарус-280** разработан венгерской фирмой 'Икарус'. Он унифицирован по конструкции с автобусом **Икарус-260**.

*Автобус сочленённый, имеет несущий кузов вагонного типа. Планировка сидений трёхрядная. Для входа и выхода пассажиров **имеются 4 двери** с правой стороны. Кабина водителя отделена от пассажирского салона перегородкой. Силовая установка состоит из четырёхтактного рядного **6-цилиндрового дизеля** жидкостного охлаждения с непосредственным впрыском топлива **Р1В1 МАН***



Лада Трансфер -
Рассчитан на
эксплуатацию в
аэропортах с
твёрдым
покрытием.

Автопоезд состоит из пассажирского полуприцепа и седельного тягача **ЗиЛ-130В1** (может применяться **КамАЗ-54115**). Кузов имеет значительную площадь ленточного бокового и заднего остекления. Для посадки пассажиров с правой стороны **имеются 2 широкие распашные двери**. Интерьер отличается лаконичностью решений дизайна с акцентом на жёлтый цвет поручней и пластмассовых сидений. Боковины кузова имеют мягкую обивку. Салон снабжён системами вентиляции и

Низкопольный автобус предназначен для перевозки пассажиров в аэропортах

The low-floor bus for passengers transportations in airports



MAZ 171

	MAZ 171075
Габаритные размеры, мм / <i>overall dimensions, mm</i>	14400/3150/3200
База, мм / <i>base, mm</i>	7120
Колея колес (передних / задних), мм / <i>wheels track (front / rear), mm</i>	2142 / 2650
Высота ступеньки над уровнем дороги, мм / <i>step height over road, mm</i>	300
Максимальная нагрузка на переднюю ось, кг, / <i>maximum tolerable front axle load, kg</i>	11000
Максимальная нагрузка на заднюю ось, кг, / <i>maximum tolerable rear axle load, kg</i>	22000
Максимальная полная масса, кг / <i>maximum gross mass, kg</i>	6
Количество мест для сидения / <i>quantity of seats,</i>	99
Номинальная вместимость, чел (при 4 чел./м ²) / <i>nominal capacity, persons</i>	122
Номинальная вместимость, чел (при 5 чел./м ²) / <i>nominal capacity, persons</i>	50
Максимальная скорость, км/ч / <i>maximum speed, km/h</i>	Deutz BF4M1013FC(E-3)
Двигатель / <i>Engine</i>	125 (170)
Мощность двигателя, кВт (л.с.) / <i>Power, kW (hp)</i>	ZF 6HP502C автоматическая / <i>automatic</i>
Коробка передач / <i>gear box</i>	пневматическая с телескопическими амортизаторами / <i>pneumatic with telescopic shock absorbers</i>
Подвеска передней / задней оси / <i>front axle/ rear axle suspension</i>	передний ведущий управляемый / <i>front guiding drive axle</i>
Мост / <i>axle</i>	дисковые, 11,75x22,5 / <i>disc 8.25x22.5</i>
Колеса / <i>wheels</i>	385/65R22.5
Шины / <i>tyres dimensions</i>	



MAZ-171 Первый перронный (аэродромный) автобус

MAZ-171 – это настоящий перронный автобус, отвечающий всем требованиям, предъявляемым к машинам такого класса международной организацией ИКАО.

По техническим параметрам новый автобус не уступает известным мировым аналогам, у него великолепный современный дизайн, серьезный технический уровень, и он сможет успешно работать в любом международном аэропорту мира

Cobus 3000



На новинке установлен
дизельный двигатель *Mercedes*
OM 904 LA

(мощность *110 Квт, EURO 3*),
который характеризуется
экономным расходом
топлива: 4-5 литров в час,
что в *2 раза меньше* чем у
подобных силовых
агрегатов.

В комплекте с двигателем

Алюминиевый корпус автобуса,
изготовленный по технологии «КО-
БОЛТ»,

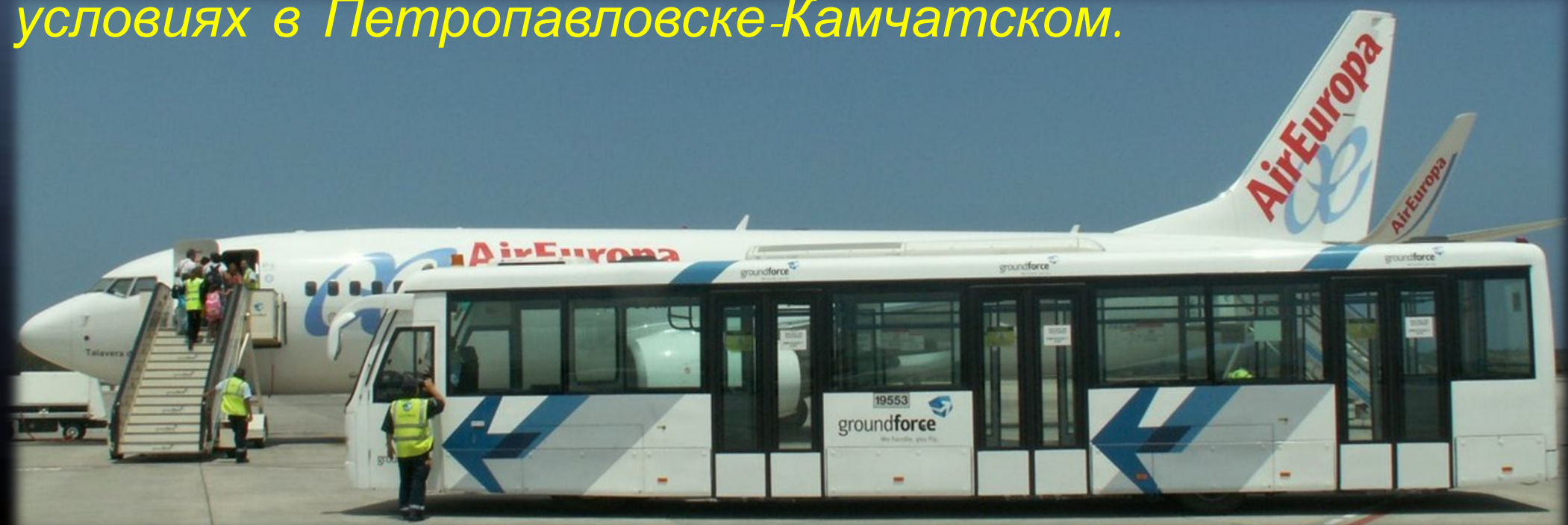
при меньшем весе более долговечен,
что позволяет увеличить срок его
службы *до 25 лет*.

Cobus 3000, который соответствует
стандартам по вместительности
пассажира (4 человека на 1 кв. м),
имеет в базовой комплектации
обогреватель *Webasto*, тепловую завесу
у входа, обогрев топливного бака и





Более 240 перронных автобусов *Abus* различных модификаций уже трудятся в различных аэропортах Европы, Азии и Африки, а также в суровых климатических условиях в Петропавловске-Камчатском.



Технические данные пирронного автобуса



Модель	Abus 6270	Abus 6300 (4)	Abus 6300 (6)
Дверей в пассажирском салоне	4	4	6
Общая длина, мм	13 400	13 400	13 895
Общая ширина, мм	2 700	3 000	
Общая высота, мм	3 078		
Радиус разворота, мм	13 500		
Площадь для пассажиров, м ²	20	22	24
Мест для сидения	13	14	14
Пассажировместимость (5чел/м ²), чел.	113	124	134
Высота пола, мм	270 / 340		
Двигатель / мощность	DEUTZ BF4M1013-16 Euro III / 118 кВт		
Максимальная скорость, км/час	50		

Современный Перронный автобус

NEOPLAN



Вот уже **много десятилетий** аэропорты и хендлинговые компании всего мира выбирают перронные автобусы марки *Neoplan*.

Шесть типов кузова и множество вариантов внутреннего оснащения позволяют наиболее точно учесть потребности каждого аэропорта, а высочайшее качество сборки и элегантный дизайн делают автобусы *Neoplan* отличным вложением средств



Технические данные

Модель		N9112K	N9112	N9112L	N9122	N9122L
Длина	мм	11.946	13.310	14.720	13.310	14.720
Ширина	мм	2.750			3.170	
Высота	мм	около 3.000				
База	мм	5.436	6.800	8.210	6.800	8.210
Дорожный просвет	мм	200				
Высота пола при посадке пассажиров	мм	350 (при опущенной посадочной стороне: 280 мм)				
Диаметр разворота (Ø)	мм	22.600	26.478	30.434	26.760	30.720
Пассажировместимость (согласно IATA АНМ 950)	Кол-во	65	77	91	94	110