

Техническая характеристика

Колея, мм	1520 (1524)
Количество мест для сидения	33
Вместимость, чел.	126
Тара, т	18,5
Длина кузова, мм	15090
Ширина кузова, мм	2500
Высота от головок рельсов, мм	3020
База, мм:	
вагона	7500
тележки	1940
Диаметр колеса по кругу катания, мм	700
Тип двигателя	ДК-259Г6
Общая мощность тяговых двигателей, кВт	220 (4×55)
Ускорение пуска, м/сек ²	1,43

Замедление при торможении, м/сек ² :	
служебное	1,3
экстренное	3
Вес тары на одно место для сидения, т	0,56
Вес тары на 1 м ² горизонтальной проекции кузова, т/м ²	0,5
Конструктивная скорость, км/ч	75
Минимальный радиус вписывания в кривую, м	16

Изготовитель — Рижский вагоностроительный завод.

Трамвайный вагон типа КТМ-5М3

Четырехосный трамвайный вагон типа КТМ-5М3 предназначен для перевозки пассажиров по городским и пригородным трамвайным путям с номинальным напряжением в контактной сети 550 в постоянного тока и может эксплуатироваться как одиночными вагонами, так и в составе поезда из двух вагонов, управляемых по системе многих единиц (фиг. 47).

Кузов вагона — с цельносварным несущим каркасом, изготовленным из полых элементов — труб квадратного и прямоугольного сечений, а также специальных гнутых профилей.

Обшивка кузова выполнена из стальных гофрированных листов толщиной 0,8 мм и крепится к каркасу заклепками и винтами. Обшивка крыши из листов стеклопластика к обвязочным элементам и дугам каркаса кузова крепится болтами. Металлические листы с внутренней стороны покрываются противомошной мастикой.

Внутренняя обшивка стен и потолка вагона выполнена из древесноволокнистых плит, окрашенных эмалью светлых тонов; пол — из бакелизированной фанеры. Между обшивками уложен слой теплоизоляции из пенопласта ПСБ-С. Пол сверху покрыт рифленым резиновым ковриком.

В пассажирском салоне установлены два ряда

мягких кресел: с одной стороны — одиночные, с другой — двоянные, и три билетные кассы (фиг. 48).

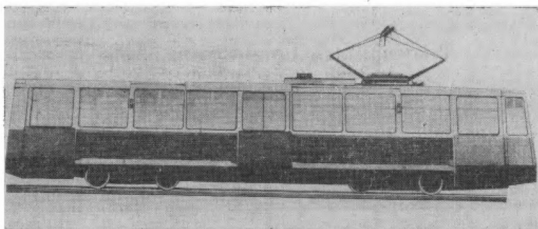
В боковой стене имеются три задвижные двери (шириной 1400 мм), открывание и закрывание которых осуществляются электромеханическим приводом, централизованно из кабины водителя.

В кабине водителя, отделенной от салона перегородкой с задвижной дверью, размещена аппаратура управления.

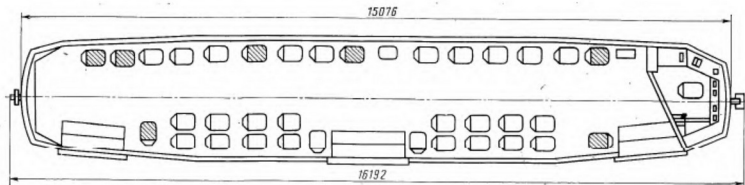
Кабина водителя и салон имеют хорошую естественную освещенность в дневное время благодаря большим окнам. Вечернее освещение — лампами накаливания; отопление — электронагревателями, размещенными в тумбах кресел.

Стекла лобовых окон обогреваются трубчатыми нагревательными элементами. Вентиляция вагона — естественная и принудительная. В вагоне установлены четыре электровентилятора, которые подают наружный воздух через воздухозаборные отверстия и полости широких стоек в боковых стенах.

Вагон оборудован четырьмя тяговыми двигателями смешанного возбуждения. Крутящий момент от тяговых двигателей через карданный вал с упругой муфтой и одноступенчатый редуктор с зацепле-



Фиг. 47



Фиг. 48

нием Никова передается на колесные пары тележки.

Питание тяговых двигателей осуществляется от контактной сети с номинальным напряжением 550 в постоянного тока через токоприемник пантографного типа.

Система управления вагона — косвенная, полуавтоматическая с групповым контроллером.

Питание цепей управления — от аккумуляторной батареи напряжением 24 в, емкостью 250 а·ч.

Вагон оборудован электродинамическим, механическим барабанным и электромагнитным рельсовыми тормозами.

Механический барабанный тормоз имеет электрический соленоидный привод с пружинным аккумулятором.

Трамвайный вагон оборудован радиотрансляционной установкой, звуковой и световой сигнализацией, защитой от радиопомех и грозы, а также розетками междувагонных соединений и механической сцепкой.

Тележки вагонов — безрамной конструкции с независимой подвеской тяговых двигателей. Продольные балки литыми стальными лапами опираются через резиновые прокладки на кожух редуктора в местах расположения осевых подшипников.

Рессорное подвешивание состоит из резинометаллических элементов и винтовых пружин; колеса — подрезинные.

На тележке установлены соленоиды привода механического тормоза и электромагнитные башмаки рельсового тормоза.

Техническая характеристика

Колеса, мм	1520 (1524)
Количество мест для сидения	35
Вместимость, чел.	123
Тара, т	18,6
Длина кузова, мм	15076
Ширина кузова, мм	2600
Высота от головок рельсов, мм	3150
База, мм:	
вагона	7500
тележки	1940
Диаметр колеса по кругу катания, мм	700
Тип двигателя	ДК-259ГЗ
Общая мощность тяговых двигателей, кВт	180 (4×45)
Ускорение пуска, м/сек ²	1,25

Замедление при торможении, м/сек ² :	
служебном	1,5
экстренном	3,7
Вес тары на одно место для сидения, т	0,53
Вес тары на 1 м ² горизонтальной проекции кузова, т/м ²	0,5
Конструктивная скорость, км/ч	75
Минимальный радиус выписывания в кривую, м	16

Изготовитель — Усть-Катавский вагоностроительный завод.

Трамвайный вагон типа ЛМ-68

Трамвайный вагон типа ЛМ-68 предназначен для перевозки пассажиров по городским трамвайным путям и рассчитан для эксплуатации как одиночными вагонами, так и в составе двух вагонов с управлением по системе многих единиц.

Трамвайный вагон (фиг. 49) — четырехосный, имеет цельнометаллический кузов со стальной сварной рамой и каркасом, обшитым стальными листами толщиной 2 мм. С внутренней стороны каркаса и обшивочные листы защищены от коррозии и покры-

ты шумопоглощающей мастикой. Для внутренней обшивки стен и потолка применен слоистый пластик; пол выполнен из бакелитированной фанеры и сверху покрыт рифленным резиновым ковриком.

В пассажирском салоне установлены два ряда мягких кресел: с одной стороны — одноместные, с другой — вдвоенные и три билетные кассы.

В кабине водителя, отделенной от салона перегородкой, сосредоточена вся аппаратура управления вагоном. Дверь в кабину — задвижная.