**ЛМ-57, Ленинградский Моторный, трёхдверный четырёхосный односторонний моторный трамвай, вместимость: сидящих 37, полная 170, масса 18.5 тн, ДК-255/-257 4х45/48 кВт, 65 км/час, парковая окраска 1972 г., 1038 экз., ВАРЗ г. Ленинград 1957/61-68 г.**



**Эксплуатировались в Ленинграде с 1958 по 1986 гг.**

С 1958 года на улицах города появились трамвайные вагоны нового поколения - ЛМ-57, логическое развитие линии ЛМ-33, ЛМ-47 и ЛМ-49. От своих предшественников они отличались округлыми формами и повышенной комфортностью: в салоне и кабине появились отопление и штатные мягкие сиденья. Впервые в ЛМ-57 применили мостовые тележки нового типа, подрезиненные колеса, внедрили рельсовые тормоза, что позволило снизить уровень шума при движении вагона. Трамвай казался непривычно «элегантным», за что горожане прозвали его ласково «Стилягой».  Обогреваемый салон и бесшумный плавный ход «Стиляг» радовали пассажиров, однако у новинки  все же был один недостаток: из-за слабого кузова ЛМ-57 не могли возить за собой прицепной вагон. Поэтому эти трамваи работали только как одиночные.

**История**

 Ввиду технического отставания выпускаемых в середине 1950-х годов ленинградским заводом ВАРЗ № 1 четырёхосных цельнометаллических вагонов не только от мировых аналогов, но и от перспективных рижских, конструкторами завода в [1956 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1956_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) был предложен проект нового вагона для Ленинграда. Согласно проекту на вагоне предлагалось применить косвенную систему управления с возможностью работы по системе многих единиц, тележки мостового типа и отказаться от пневматического оборудования, возложив его функции на электрические устройства.

 В марте [1957 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1957_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) было сформулировано техническое задание на проектирование трамвайного вагона ЛМ-57, которое отличалось от первоначального проекта. Решено было отказаться от сложного косвенного управления в пользу модернизации непосредственного. Отказ от пневматического управления также посчитали преждевременным, при этом ограничив область его применения и разделив на две магистрали: высокого и низкого давления.

Первый вагон был построен к 7 ноября [1957 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1957_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), после обкатки был передан в Киев. Следующие пять опытных вагонов были изготовлены в [1958 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1958_%D0%B3%D0%BE%D0%B4). По сложившейся ленинградской традиции вагоны получили нечётные номера пятитысячной серии. В [1959](https://ru.wikipedia.org/wiki/1959)—[1960](https://ru.wikipedia.org/wiki/1960) годах были выпущены ещё двадцать пять опытных вагонов.

 С [1961 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1961_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) вагоны ЛМ-57 начали выпускать серийно. Конструкция серийных вагонов претерпела заметные изменения в сравнении с опытной серией. В связи с широко развёрнутой кампанией по борьбе с архитектурными излишествами пришлось отказаться от хромированных элементов кузова. Фонарь маршрутного указателя спереди из круглого стал квадратным. Поворотные вокруг центральной оси форточки заменили на откидные. С этого же года вагоны пошли на экспорт. С [1962](https://ru.wikipedia.org/wiki/1962) вместо наклонных задних стоек стали делать прямые, а с [1963](https://ru.wikipedia.org/wiki/1963) вместо тяжёлых форточек с деревянными рамами стали устанавливать форточки с алюминиевыми рамами, при этом объединив форточку с окном. Позднее такие форточки устанавливали на вагоны, проходившие капитальный ремонт. В Горьком и Магнитогорске были проведены работы по модернизации системы управления вагонов с целью объединения двух вагонов в поезд, состоящий из моторных вагонов. При этом имеются сведения, что в Магнитогорске работало около десяти поездов ЛМ-57, в Горьком же ограничились сцеплением одного. На вагоне 5493 были проведены работы по установке и испытанию перспективной тиристорно-импульсной системы управления.

 Кузов вагона 5210 был выполнен с изменёнными передней и задней площадками и торцевыми частями. Вагон получил обозначение [ЛМ-67](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%9C-67). На нём завод отрабатывал внешний вид перспективных вагонов. Торцы, согласно последней моде, сделали угловатыми, с увеличенными маршрутными указателями и большими блок-фарами. Принципиальных изменений в техническом устройстве вагона не было. В ходе эксплуатации блок-фары были заменены обычными, а указатели поворота выполнили круглыми и разместили над фарами по типу [ЛМ-68М](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%9C-68%D0%9C).

 Производство ЛМ-57 было свёрнуто в [1969 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1969_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) в пользу ЛМ-68. Всего было произведено 1038 вагонов: семьсот одиннадцать поставлено в [Ленинград](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4), по семьдесят пять в [Горький](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%28%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%29) и [Ташкент](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B0%D1%88%D0%BA%D0%B5%D0%BD%D1%82), семьдесят в [Магнитогорск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%B3%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA), пятьдесят пять в [Нижний Тагил](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%A2%D0%B0%D0%B3%D0%B8%D0%BB), тридцать в [Саратов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2), тринадцать в [Архангельск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9) и девять в [Казань](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D0%BD%D1%8C) (позднее переданы в Магнитогорск). На сегодня сохранилось три вагона в качестве музейных экспонатов (один из них — двухкабинный вагон — лаборатория контактной сети).

|  |  |
| --- | --- |
| **Производитель** | [Ленинградский вагоноремонтный завод](https://wiki2.org/ru/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B2%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4) |
| **Единиц построено** | 1038 |
| **Год проекта** | [1957](https://wiki2.org/ru/1957) |
| **Годы выпуска** | [1957](https://wiki2.org/ru/1957)—[1968](https://wiki2.org/ru/1968) |
| **Характеристики** |
| **Максимальная скорость** | 65 км/ч |
| **Масса** | 18,5 т |
| **Мест для сидения** | 37 |
| **Номинальная вместимость** | 170 (5 чел/м²) |
| **Полная вместимость** | 207 (8 чел/м²) |
| **Низкопольность** | 0% |
| **Тип контроллера** | МТ-30А (1957—1961), МТ-30Д (1961—1969) |
| **Тип тормоза** | электродинамический, пневматический колодочно-барабанный, магниторельсовый |
| **Напряжение сети** | 550 В |
| **Напряжение бортовой сети** | 24 В |
| **Тип тягового редуктора** | двухступенчатый |
| **Передаточное число тягового редуктора** | 7,17 |
| **Количество дверей** | 3 (3+4+3) |
| **Освещение салона** | лампы накаливания |
| **Отопление кабины** | электрическая печь |
| **Срок службы** | 14 |
| **Габариты** |
| **Колея** | 1524 мм |
| **Длина** | 15 000 мм |
| **Ширина** | 2500 мм |
| **Высота** | 3080 мм |
| **База** | 7500 мм |
| **База тележки** | 1940 мм |
| **Диаметр колёс** | 700 мм |
| **Проём дверей** | 1060 и 1500 мм |
| **Двигатели** |
| **Тип двигателя** | 4 × ДК-255 или 4 × ДК-257 |
| **Мощность** | 4 × 45 кВт |

