

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

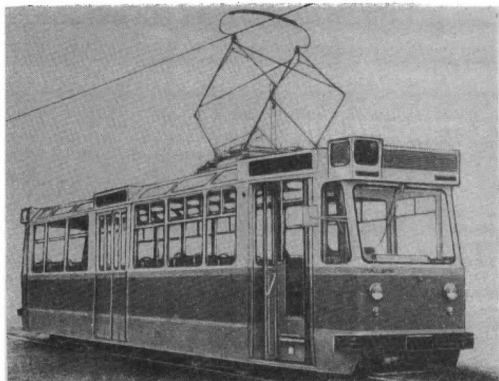
Трамвайный вагон типа ЛМ-68 предназначен для перевозки пассажиров по городским трамвайным путям и рассчитан для эксплуатации как одиночными вагонами, так и в составе двух вагонов с управлением по системе многих единиц.

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 бакелизированной 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.



Фиг. 49

В вагоне имеются три входные двери с электропневматическим приводом и автоматическим открытием из кабины водителя.

Освещение вагона — лампами накаливания, отопление — воздухом от пускатормозных сопротивлений и электронагревателями; вентиляция — естественная. Вагон радиофицирован, предусмотрена звуковая и световая сигнализация.

На вагоне типа ЛМ-68 применены четыре тяговых двигателя последовательно-параллельного возбуждения, которые подпрессорены и подвешены на тележке к поперечным балкам.

Редуктор — двухступенчатый. Питание электродвигателя постоянным током напряжением 550 в происходит от контактной сети через токоприемник пантографного типа.

Для управления вагоном применен силовой многоступенчатый кулачковый контроллер, которым осуществляются пуск в ход и электрическое торможение тяговых электродвигателей.

Питание цепи управления производится аккумуля-

торной батареей напряжением 24 в; наряду с аккумуляторной батареей установлен генератор типа Г-74Б.

На вагоне предусмотрены быстродействующие аппараты токовой защиты, специальные реле для защиты электрической схемы от включения в случае отсутствия или недостаточности по величине напряжения, а также разрядники для молниезащиты.

Вагон оборудован электродинамическим служебным и пневматическим запасным тормозами, кроме того, установлен рельсовый электромагнитный тормоз.

Ходовая часть — двухосные тележки, имеющие две продольные балки коробчатого сечения, концы которых литыми стальными лапами опираются на кожух редуктора в местах расположения осевых подшипников. Рессорное подвешивание представляет собой комплект из резинометаллических амортизаторов и двухрядных витых пружин, установленных на продольных балках; колесные пары — с подрезиненными колесами.

Техническая характеристика

| | | | |
|--|-------------|---|------|
| Колея, мм | 1520 (1524) | Ускорение пуска, м/сек ² | 1,2 |
| Количество мест для сидения | 35 | Замедление при торможении, м/сек ² : | |
| Вместимость, чел. | 115 | служебном | 1,2 |
| Тара, т | 21,2 | экстренном | 2,5 |
| Длина кузова, мм | 15000 | Вес тары на одно место для сидения, т | 0,6 |
| Ширина кузова, мм | 2550 | Вес тары на 1 м ² горизонтальной проекции кузова, т/м ² | 0,56 |
| Высота от головок рельсов, мм | 3150 | Конструктивная скорость, км/ч | 75 |
| База, мм: | | Минимальный радиус вписывания в кривую, м | 14 |
| вагона | 7500 | | |
| тележки | 1940 | | |
| Диаметр колеса по кругу катания, мм | 700 | | |
| Тип двигателя | ДК-259Г | | |
| Общая мощность тяговых двигателей, квт | 180(4×45) | | |

Изготовитель — вагоноремонтный завод Ленинского района г. Ленинграда.