

## Трамвайный вагон типа РВЗ-6М2

Четырехосный трамвайный вагон типа РВЗ-6М2 (модель 71-17) предназначен для перевозки пассажиров по городским и пригородным трамвайным путям с напряжением в контактной сети 550 в постоянного тока.

Трамвайный вагон РВЗ-6М2 (фиг. 43) имеет одностороннее управление и рассчитан для эксплуатации одиночными вагонами и в составе двух вагонов, управляемых по системе многих единиц.

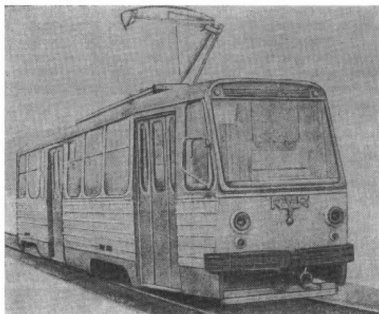
Цельнометаллический несущий кузов трамвайного вагона состоит из стального каркаса сварной конструкции и листов обшивки из алюминиевых сплавов, соединенных заклепками. Каркас кузова изготовлен из гнутых и штампованных профилей.

Внутренняя поверхность кузова загрунтована и покрыта противошумной мастикой. Стены пассажирского салона обшиты древесноволокнистой плитой, окрашенной эмалями. Пол выполнен из бакелитированной фанеры и сверху покрыт ковриком из рифленой резины.

Вагон оборудован широкими дверями для входа и выхода, открывание и закрывание которых производится с помощью пневмопривода централизованно из кабины водителя.

Кабина водителя и салон вагона имеют хорошую естественную освещенность. Окна в вагоне — опускаемые.

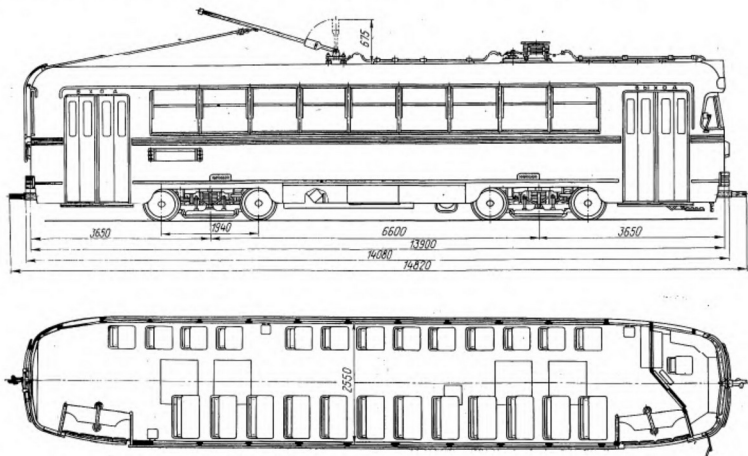
В салоне вдоль окон установлены с одной стороны двухместные, а с другой — одноместные мяг-



Фиг. 43

кие сиденья (фиг. 44), а также полуавтоматы для получения билетов.

В зимнее время салон отапливается подогретым воздухом (тепло пускотормозных сопротивлений), а кабина водителя — электронагревателями.



Фиг. 44

Вентиляция — принудительная вытяжная и естественная. Освещение — лампами накаливания.

В вагоне имеются радиоустановка, звуковая и световая сигнализация, а также пневматические краны для аварийного открывания дверей.

На трамвайном вагоне установлены четыре тяговых электродвигателя смешанного возбуждения с независимой системой подвески.

Крутящий момент от двигателей через карданный вал и двухступенчатый редуктор передается на колесные пары моторной тележки.

Все тяговое электрооборудование, аккумуляторная батарея, компрессор и вентилятор размещены под кузовом трамвайного вагона, а приборы управления, измерительные приборы, аппараты сигнализации и радиооповещения — на пульте водителя.

На крыше вагона установлены токоприемник, радиореактор для снижения уровня радиопомех и разрядник для защиты от перенапряжений. В кабине водителя установлена педаль безопасности.

Система управления — косвенная, автоматическая с групповым контроллером.

Управление вагоном осуществляется при помощи контроллера, который имеет девять позиций: нулевую, маневровую, три ходовых, три тормозных и позицию экстренного торможения.

Вагон оборудован электродинамическим, реостатно-рекуперативным, механическим барабанным и рельсовым электромагнитным тормозами, а также механической сцепкой.

Тележка вагона — безрамной конструкции, в системе подвешивания применены резиновые элементы; колеса — подрезиненные.

#### Техническая характеристика

Колеса, мм	1520 (1524)
Количество мест для сидения	37
Вместимость, чел.	117
Тара, т	17
Длина кузова, мм	13900
Ширина кузова, мм	2506
Высота от головок рельсов, мм	3148
База, мм:	
вагона	6900
тележки	1940
Диаметр колеса по кругу катания, мм	700
Тип двигателя	ДК-259Д3
Общая мощность тяговых двигателей, кВт	172 (4×43)

Номинальное напряжение электрического тока тяговых двигателей, в	550
Ускорение пуска, м/сек <sup>2</sup>	1,2
Замедление при торможении, м/сек <sup>2</sup>	1,3
Вес тары на одно место для сидения, т	0,46
Вес тары на 1 м <sup>2</sup> горизонтальной проекции кузова, т/м <sup>2</sup>	0,47
Конструктивная скорость, км/ч	65
Минимальный радиус шипования в радиусе, м	15

Изготовитель — Рижский вагоностроительный завод.

## Трамвайный вагон типа РВЗ-7

Трамвайный вагон типа РВЗ-7 (модель 71-217) — опытный, предназначен для перевозки пассажиров по городским и пригородным трамвайным путям с напряжением в контактной сети 550 в постоянного тока.

Трамвайный вагон РВЗ-7 (фиг. 45) — четырехосный, имеет одностороннее управление и рассчитан для эксплуатации одиночными вагонами и в составе двух вагонов, управляемых по системе многих единиц.

Кузов вагона — цельнометаллический, сварной несущей конструкции из углеродистых сталей. С внутренней стороны каркас и обшивка кузова защищены от коррозии и покрыты шумопоглощающей мастикой. Внутренние поверхности стен и потолка обложены слоистым пластиком; теплоизоляция стен и потолка — из пенопласта ПСБ-С, пол — из фанерных плит, сверху покрыт ковриком из рифленой резины. Для уменьшения передачи в салон вибраций и шума деревянный пол отделен от металлических элементов кузова резиновыми прокладками.

Вагон имеет три входные двери: две — четырехстворчатые и одну переднюю — трехстворчатую, от-

крытие которых осуществляется с помощью электропневматического привода из кабины водителя.

Кабина водителя и салон вагона имеют хорошую естественную освещенность благодаря большой поверхности остекления лобовой и боковых стен.

В пассажирском салоне установлены с одной стороны одноместные, а с другой — двоянные мягкие кресла, а также три полуавтоматические билетные кассы (фиг. 46). Кресла к полу вагона крепятся с помощью специальных тумб, внутри которых установлены электронагревательные элементы системы отопления вагона.

Вентиляция — естественная через люки в крыше и задвижные форточки окон.

Освещение — люминесцентное с питанием переменным током напряжением 220 в, частотой 400 гц от статического преобразователя, установленного на крыше вагона.

На трамвайном вагоне установлены четыре тяговых двигателя с независимой подвеской и питанием от контактного провода через токоприемник полупантографного типа. Крутящий момент от двигателя через упругий вал и одноступенчатый редук-