**05-072 Татра Т2SU, Tatra Т2SU 3-дверный высокопольный 4-осный трамвай, тип: односторонний моторный, общая вместимость 105 чел., мест сидячих 25, масса 17.5 тн, TM-22 4х40 кВт, 60 км/час, поставлено в СССР 380 экз. из 771 выпущенных, ČKD Tatra-Smichov, ЧССР 1958-59/62 г. в.**



 Это одна из самых долгожданных моделей. Несколько расстраивают досадные недоработки. В частности установка места кондуктора между первой и второй дверью и, соответственно, расположение мест для сидения. Хотя вполне вероятно, что на первых Т2 так и было, аналогично тому, что они не имели закрытой водительской кабины. Наличие заводских колесных вырезов в юбке не подтверждается фотографиями. И alexey\_marov на livejournal.com подтверждает: «Еще одна деталь, в начале 70-х, у всех Свердловских Т-2 были сделаны вырезы в фальшбортах над тележками, по типу Т-3».

 Зато на модели имеется характерная только для СССР перегородка, отделяющая кабину вагоновожатого от пассажирского салона, и на трамвае правильный киевский парковый номер советских времен. Хотя тут, к сожалению, противоречие, ведь в Киев поставлялись только 2-дверные вагоны.

 Особенно меня радует, что модель представляет 3-дверную модификацию трамвая T2SU, поставлявшуюся в СССР в период 1958-59 годов. Ведь в город моего детства Ростов на Дону в количестве 40 шт. были поставлены именно такие трамваи и с ним связано немало добрых воспоминаний…

 Первая модель трамвая марки «Татра Т» — это высокопольный односторонний 3-дверный 4-осный моторный трамвайный вагон Т1, изготовлявшийся предприятием ČKD Tatra-Smichov с 1951 по 1958 годы по лицензии на американскую модель PCC ассоциации The Electric Railway Presidents' Conference Committee, приобретенной еще до войны. Позднее, отталкиваясь от этой модели, инженеры Českomoravská Kolben-Daněk (ČKD, ЧКД), имевшие большой опыт выпуска трамвайных вагонов собственной конструкции, создали целый ряд семейств трамваев, в том числе и хорошо известные на территории СССР вагоны Т2, T3 и сочлененные К2.

 Всего вплоть до 1958 года было выпущено 287 вагонов Татры Т1. Из них 20 шт. под номерами 301—320, оснащенных штанговыми токоприемниками, с 1957 года проходили пробную эксплуатацию в Кировском трамвайном депо Ростова-на-Дону, (город имел нестандартную для СССР ширину колеи 1435 мм, а потому особо нуждался в новых вагонах). Собственно эта поставка вагонов в Ростов во многом определила трамвайное будущее нашей страны: дело в том, что эти вагоны, с отличной чешской сборкой, хорошо себя проявили в эксплуатации и местному хозяйству пришлись ко двору.

 В конце 1954 года ČKD подготовил первые два прототипа нового вагона модели Т2, который стал логическим продолжением начатой серии. Вагон был удлинен, расширен, оборудован тремя дверями, установлена система управления РКСУ типа TR36, небольшие доработки претерпели тележки, значительно возросла масса вагона. Прототипы с 1955 года поступили в тестовую эксплуатацию в Прагу под номерами 6001 и 6002, а с 1958 года начался их серийный выпуск.. Тип Т2 еще более, чем Т1, был похож на вагоны PCC. Из-за основательности конструкции эти вагоны не были столь юркими, как их предшественники, однако срок их жизни был намного дольше. Татра Т2 была рассчитана на колею 1000, 1435 и 1524 мм. Всего с 1955 по 1962 годы было произведено 771 экземпляр T2.

 На основании успешного опыта эксплуатации трамваев Т1 в Ростов-на-Дону уже в1958 году вагоны T2 в модификации T2SU(T2 Soviet Union), были закуплены Советским Союзом. Изначально трамвай Tatra T2 имел три двери - именно в таком виде вышли на линию первые вагоны в Советском Союзе. При этом 3-дверный вариант поставлялся только в первых партиях вагонов – по требованию заказчика остальные вагоны с 1959 года поставлялись в 2-дверном варианте*.* Это было связано с тем, что отечественная система контроля и сбора проездной платы предусматривала посадку пассажиров исключительно в заднюю дверь для обязательного обилечивания, и средняя дверь открывала широкий простор для безбилетного проезда. Исключением были ленинградские вагоны ЛМ-33, ЛМ-47, ЛМ-49, но они работали только в Ленинграде. Поначалу среднюю дверь просто не открывали, а далее изначально 3-дверные вагоны по мере эксплуатации усилиями трамвайных депо были кустарно переоборудованы в 2-дверные путём блокировки средней двери, установки на её месте фальшборта, а внутри ступеньки закрывались щитами и в середине салона появлялась накопительная площадка, вдали от дверей.... А мы поэтому долгое время (примерно до середины 1970-х г.) вынуждены были испытывать неудобства посадки и высадки в 2-дверных трамваях, троллейбусах и автобусов.

 Кроме средней двери, Т2 первых выпусков имели в салоне деревянный решетчатый пол, и форточки другой конструкции. Первые Т2 не имели закрытой водительской кабины, но этот недостаток исправляли сразу, быстрее, чем заколачивали среднюю дверь.

 Электрооборудование вагона Т2SU было аналогично вагону Т2. Одним из типичных отличий T2SU (как и других трамваев Tatra с индексом SU, произведённых для Советского Союза) была усиленная система отопления, а также перегородка, отделявшая кабину вагоновожатого от пассажирского салона.

 Вагоны Т2SU поставлялись в Советский Союз в период с 1958 по 1962 годы в количестве 380 шт., это без малого половина из всех изготовленных Т2, и находились в эксплуатации до начала 80-х годов

 Вагоны Т2SU открыли "Чехословацкую эру" трамвайной истории нашей страны (20 шт. Т1, поставленных в Ростов, ее предтеча). Вагоны покоряли своим плавнейшим и бесшумнейшим ходом, современным дизайном, уютным и теплым салоном. В мир вагонов со старыми токоприемниками-бугелями, цельнометаллическими колесами и старинными контроллерами прямого управления вдруг ворвались стремительные Т2, обладающие пантографами вместо дуги, подрезиненными колесами и косвенной системой управления (именно тогда трамвай впервые стал управляться педалью вместо древней рукоятки контроллера непосредственной системы). Справедливости ради стоит заметить, что и пантограф, и подрезиненные колеса уже применялись на отечественных вагонах М-38 1938 года. Но военное время заставило отказаться от более современных конструкций. Безусловно, по своему качеству вагоны Татра были на совершенно ином уровне, чем экспериментальные РВЗ-57, и уж тем более оставляли далеко позади все имеющиеся на тот момент с СССР типы трамваев.

Поставки T2SU в [СССР](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Город  | Колея (мм) | Парковые номера | Годы | 3-дверные | 2-дверные | Всего |
| [Ростов-на-Дону](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9)  | 1435 | №321—360 | [1958](https://ru.wikipedia.org/wiki/1958)-59 | 40 | 0 | 40 |
| [Куйбышев](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BC%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9)  | 1524 | № 50? | [1958](https://ru.wikipedia.org/wiki/1958)[-62](https://ru.wikipedia.org/wiki/1962) | ? | ? | 43 |
| [Свердловск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B4%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9)  | 1524 | №301—365 | [1958](https://ru.wikipedia.org/wiki/1958)-[62](https://ru.wikipedia.org/wiki/1962) | 23 | 42 | 65 |
| [Ленинград](https://ru.wikipedia.org/wiki/%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_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9)  | 1524 | №1001, № 1003 | [1959](https://ru.wikipedia.org/wiki/1959) | 2 | 0 | 2 |
| [Москва](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9)  | 1524 | №301—480 | [1959](https://ru.wikipedia.org/wiki/1959)[-62](https://ru.wikipedia.org/wiki/1962) | 0 | 180 | 180 |
| [Киев](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9)  | 1524 | №5002-5051 | [1960](https://ru.wikipedia.org/wiki/1960)-[62](https://ru.wikipedia.org/wiki/1962) | 0 | 50 | 50 |
|  |  |  | Всего |  |  | 380 |

\*Примечание: в списке указаны только заводские поставки, впоследствии трамваи иногда передавались в другие города.

Годы выпуска - 1955/58-1962

Выпускавшее предприятие - ЧКД Татра-Смихов

Количество дверей, шт. - 3 или 2 (для СССР с 1959 г.)

Мест всего - 105 (2-дверные - 94)

Мест сидячих - 25 (2-дверные - 38)

Род тока и напряжение контактной сети - постоянный, 600 В

Тип двигателя - ТМ 22/22

Мощность двигателя, кВт - 4х40

Масса служебная, т - 18.1 т (прототипы), 17.535 т (1 серия), 17.318 т.

Скорость максимальная, км/час - 60

Длина по сцепным приборам, м - 15200

Длина кузова, мм - 14000

Ширина кузова, мм - 2500

Высота вагона, мм - 3050

Колея, мм - 1000, 1435 и 1524

База вагона, мм - 6400

База тележки, мм - 1900