**05-058 МТВ-82А 2-дверный 4-осный высокопольный трамвай, тип: односторонний моторный, мест: сидящих 55 и 1 для кондуктора, общее 120, вес без нагрузки 19 т, ДТИ-60 или ПТ-35 4х54 кВт, до 55 км/час, парковые № 1065-1089, первая версия 25 экз., ТМЗ №82 г. Москва, 1947 г.**



 **Пояснение к наименованию прототипа.** Изначально трамвай получил наименование МТВ-82, а его улучшенный вариант именовался МТВ-82А, в том числе и те, что с 1949 г. выпускались в Риге. Во второй половине 1950-х годов в документации буква «А» из индекса исчезла. В итоге модели в официальных документах поменялись индексами и «широколобые» стали именоваться МТВ-82А. И, что важно, сообществом знатоков истории трамваев с своих материалах принято именно такое обозначение.

*Имя автора и источник не сохранил, извините.*

 Создание вагонов МТВ определилось целой эпохой в транспортном машиностроении, возникшей сразу же после Великой Отечественной Войны и продолжающейся кое-где вплоть до наших дней. Тип МТВ перенес классический облик городского транспорта 50-х через 4 десятилетия с помощью наследника МТВ - вагона РВЗ-6.

  Еще в годы войны московский Научный Автомобильно-Моторный Институт (НАМИ) разработал эталонные проекты максимально унифицированных по конструкции автобусов и троллейбусов, внешний облик которых был весьма схож с автобусами американской компании [Дженерал моторс](http://www.gm.com).

  К выпуску новых троллейбусов, получивших марку МТБ-82М, приступил Тушинский авиазавод №82. Досрочно выполнив план 1946 года, предусматривавший изготовление 70 троллейбусов, коллектив завода остался на месяц без агрегатов ходовой части, но зато с большим запасом кузовных заготовок. Этим вынужденным простоем оперативно воспользовался главный инженер технического отдела Мострамвайтреста Антон Иванович Литвиненко, предложивший производственникам попробовать силы теперь уже в трамвайном вагоностроении. **Кузовные заготовки троллейбуса удлинили на 4 оконные секции и в трамвае стало 11 окон против 7 троллейбусных со стороны дверей и 13 против 9 с противоположной стороны.** Это позволило повысить вместительность вагона до 120 человек при 55 сидениях (вместительность троллейбуса МТБ-82 составляла 85 человек при 45 сидениях). Кузов установили на тележки 2ДСА, выпущенные незадолго до того Сокольническим вагоноремонтным заводом (СВАРЗ) для модернизации старых вагонов КМ, и оснастили пантографами.

  Вагоны получились на редкость удачными. Накануне 1947 года он, получив, по аналогии с троллейбусом, индекс завода МТВ-82 ("Московский ТрамВай"), а в эксплуатации, аналогично М-38, именуемый М-47, совершил пробный рейс, а осенью 1947 года, в день празднования 800-летия Москвы, на существовавшей тогда конечной возле Политехнического музея. демонстрировалась уже целая вереница таких вагонов.

 Вагоны МТВ обладали отдельной кабиной водителя, впервые появившейся лишь в М-38, мягкими сиденьями, лампами накаливания с плафонами, пневматическими дверьми. Форточки вагонов открывались поднятием нижней части стекла, поэтому можно было ехать у открытого окна, легко было высунутся. Пантографы впоследствии заменили дугами, якобы более простыми в эксплуатации.

 Кузов вагона цельнометаллической сварной конструкции состоял из 11 частей. Секции были скреплены в единую конструкцию с помощью болтов. Металлическая обшивка крепилась к каркасу кузова при помощи заклепочных соединений. С внутренней стороны, с целью уменьшения шума от движущегося вагона, листы обшивки были покрыты специальной противошумной пастой. Общая длина вагона (без переднего и заднего буферов) составляла 12560 мм, а ширина - 2550 мм.

В салоне находилось 25 двухместных сидений, одно пятиместное заднее сидение, сидение для кондуктора, 20 плафонов электрического освещения, хромированные поручни и вентиляционные решетки. В отличии от большинства довоенных вагонов кабина водителя в нем была отделена от салона сплошной перегородкой. Рамы подвижных окон были выполнены из прессованных дюралевых профилей и снабжены стеклами "триплекс". Форточки вагонов открывались поднятием нижней части стекла, поэтому можно было ехать у открытого окна, легко было высунутся. В салоне - 8 электропечей. Вагон был оборудован 4-створчатыми ширмовыми автоматическими дверьми, аналогичными дверям троллейбуса МТБ-82. На переднем борту были установлены две фары, изящная эмблема из нержавеющей стали, а также троллейбусный бампер с характерными "клыками". Над передней тележкой был установлен пантограф. МТВ-82 предназначались исключительно для одиночной работы, поэтому не были оборудованы сцепными приборами, за исключением проушин для аварийной буксировки.

Однако из-за более широких габаритов и отсутствия характерных скошенных углов (ведь кабина трамвая в точности соответствовала троллейбусной) вагон не вписывался во многие кривые и мог ходить только там же, где и вагон М-38. По этой причине все вагоны этой серии эксплуатировались только в Бауманском депо и были прозваны "широкими" или "широколобыми".

Вагоны МТВ-82А были созданы как улучшенная модификация вагонов МТВ-82 на Тушинском авиазаводе к лету 1947 года, а с 1949 года их выпуск переведен на Рижский вагоностроительный завод, который выпускал их до середины 1961 года (за годы производства в Риге буквенный индекс "пропал" и вагоны производились под маркой МТВ-82 без "А"). **Потом обозначение в официальных документах сменилось и закрепилось так:
широколобые - МТВ-82А, обычные - МТВ-82.**

Вагоны МТВ-82 отличались от своих предшественников МТВ-82А прежде всего формой кузова: передняя и задняя часть были сужены, за счет чего уменьшился вынос вагона (то есть, расстояние от наиболее выдающегося угла вагона от оси пути при повороте) и появилась возможность его использования на всех линиях города (ранее МТВ-82, т.н. "широкий МТВ", не мог пройти многих поворотов из-за большого выноса). При этом вагон был удлинен на одну дополнительную стандартную оконную секцию (грубо говоря, стал длиннее на одно окно), и его вместимость увеличилась со 120 (55 сидячих) до 140 (40 сидячих) мест. Также вагон приобрел гораздо более широкие двери. Практически все вагоны не имели модификаций и были совершенно одинаковыми, рижские не отличались от московских. Единственное отличие: на тушинских вагонах первоначально красовалась буква Т - эмблема завода, но впоследствии эмблемы исчезли.

 Уже в 1948 году Тушинский завод полностью перешел на выпуск следующей модификации вагона - МТВ-82, выпустив в общей сложности лишь несколько десятков "обычных" МТВ. "Широкие" МТВ оставались в эксплуатации сравнительно недолго. Большинство из них уже к 1967 году были переданы в Смоленск.

**Техническая характеристика вагона МТВ-82А:**

Габаритные размеры мм: длина ширина высота 13445х2600х3060

База, мм: 6375

База тележки, мм 1800

Ширина колеи, мм 1524

Полная масса, кг: 19000

Мест для сидения 40

Общая вместимость, чел. 140

Ускорение вагона, м/с2 0,9

Замедление вагона, м/с2 1,1

Максимальная скорость, км/час 50

Тяговые двигатели ДК-255А

Мощность двигателя, кВт 54

Количество двигателей 4

Общая мощность, кВт 216

Напряжение, В 550

Контроллер МТ-22 или МТ-27

**Список подвижного состава МТВ-82А, Москва.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Модель | Зав. № | Постр. | С... | По... | Примечание |
| [1065](https://transphoto.ru/vehicle/159721/) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 30.11.1970 | Рельсосварочный |
| [1066](https://transphoto.ru/vehicle/368601/#n162948) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1066 |
| [1067](https://transphoto.ru/vehicle/368588/#n162949) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1067 |
| [1068](https://transphoto.ru/vehicle/368602/#n162950) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1068 |
| [1069](https://transphoto.ru/vehicle/368589/#n162951) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1069 |
| [1070](https://transphoto.ru/vehicle/368603/#n162952) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1070 |
| [1071](https://transphoto.ru/vehicle/368604/#n162953) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1071 |
| [1072](https://transphoto.ru/vehicle/368605/#n162954) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1072 |
| [1073](https://transphoto.ru/vehicle/368606/#n162955) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1073 |
| [1074](https://transphoto.ru/vehicle/368607/#n162956) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1074 |
| [1075](https://transphoto.ru/vehicle/159757/) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 06.01.1961 |  |
| [1076](https://transphoto.ru/vehicle/368590/#n162957) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1076 |
| [1077](https://transphoto.ru/vehicle/368591/#n162958) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1077 |
| [1078](https://transphoto.ru/vehicle/368592/#n162959) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1078 |
| [1079](https://transphoto.ru/vehicle/368608/#n162960) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1079 |
| [1080](https://transphoto.ru/vehicle/159758/) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 07.1962 |  |
| [1081](https://transphoto.ru/vehicle/368593/#n162961) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1081 |
| [1082](https://transphoto.ru/vehicle/159759/) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 28.03.1964 |  |
| [1083](https://transphoto.ru/vehicle/368594/#n162962) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1083 |
| [1084](https://transphoto.ru/vehicle/368595/#n162963) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1084 |
| [1085](https://transphoto.ru/vehicle/368596/#n109365) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1085 |
| [1086](https://transphoto.ru/vehicle/368597/#n162965) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1086 |
| [1087](https://transphoto.ru/vehicle/368598/#n162966) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1087 |
| [1088](https://transphoto.ru/vehicle/368599/#n162967) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1088 |
| [1089](https://transphoto.ru/vehicle/368600/#n162968) | МТВ-82А  |  | 1947 | 1947 | 27.02.1967 | С 1967 — Смоленск, 1089 |