**05-073 Татра Т1, Tatra Т1 3-дверный высокопольный 4-осный трамвай, тип: односторонний моторный, номинальная вместимость 105 чел., мест сидячих 26, масса 16.5 т, TM-22 4х40 кВт, до 60 км/час, поставлено в СССР 20 экз. из 287 выпущенных в 1951-58 г., Vagonka Tatra Smíchov и CKD Stalingrad, ЧССР 1957 г.**



С расположением двора по ул. Пушкинской 144 в г. Ростове на Дону, где я провел свое детство (с 1956 г. по 1969 г.), мне повезло. Через двор, ближе к ул. Чехова, располагалась психбольница, возле которой можно было рассматривать, а иногда, и полазить по милицейскому авто и мототранспорту, привозившему задержанных на экспертизу. А в автозаки солдаты не пускали, но заглядывать внутрь не запрещали.

Было и еще одно «райское» место через 2 квартала в сторону Театральной площади - Кировское трамвайное депо, возле которого парковалось множество трамваев. Среди них как нечто фантастическое выделялись чехословацкие Татры. Они были «старые» и покрупнее «новые», как я позже понял Т1 и Т2. Поездки на них доставляли сказочное удовольствие - мягко, динамично и … тихо! Салон, качество до мелочей, мягкие сиденья, «прилавок» кассира поражали. В середине 1960-х появились Татры Т3, но такого восторга они уже не вызывали - к хорошему быстро привыкаешь и воспринимаешь его как должное.

Спасибо костромичам за модель, навеяла воспоминания и закрыла ещё один пробел в коллекции.

**Изготовитель:** Vagonka Tatra Smíchov np. (до 1946 г. Ringhoffer-Tatra) - производитель рельсовых транспортных средств и электротехническая ČKD Stalingrad Praha, в 1963 года объединены в ČKD-Tatra Smíchov филиал ČKD Praha np. В рамках Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) ведущий производитель трамвайных вагонов.

**Справка.** ČKD (Českomoravská Kolben-Daněk) была основана в 1927 г. путём слияния двух компаний Kolben a spol. (основал Эмиль Колбен в 1896 г.) с первым чешско-моравским машиностроительным заводом (První českomoravskou továrnou na stroje) Breitfeld-Daněk (основал Ченек Данек в 1854 г.).

**Маркировка вагонов**

1-й символ T - обозначает 4-осный моторный трамвайный вагон

2-й символ: обозначение модельного ряда, поколение: от 1 до 7.

*Из статьи «Бесшумный Трамвай» в журнале Техника-молодёжи № 5, 1954 г.*

«В последнее время на пражских улицах можно нередко видеть новый цельнометаллический трамвай типа «Т-1». Новый трамвай имеет четыре тяговых мотора по 44 квт, работающих на напряжении 600 вольт постоянного тока. Он может развивать скорость свыше 60 километров в час, транспортная же его скорость - 20 километров в час. Для того чтобы повышение скорости происходило плавно, трамвай снабжен ускорителем постоянного действия. Вожатый управляет движением трамвая при помощи ножных педалей. Правая педаль управляет включением двигателя и тормоза, левая педаль называется «педалью безопасности». Если нажим на нее прекращается, сразу же выключаются моторы и включаются тормоза. Переключателями на доске управления, находящейся перед вожатым, приводятся в действие все остальные приспособления: открываются и закрываются двери, включаются указательные стрелки, свет и т. п.

Новый трамвай снабжен тремя тормозами — электродинамическим (моторы переключаются на работу в генераторном режиме), колесно-колодочным (барабаны этого тормоза расположены на валах двигателей) и рельсовым электромагнитным (четыре электромагнитных .башмака, «присасывающихся» к рельсам). При приведении в действие всех трех тормозов ускорение торможения достигает 3,5 м/сек.2.

При конструировании нового трамвая было уделено большое внимание обеспечению бесшумности движения. С этой целью поставлены резиновые прокладки между ободом колес и ступицами, между осью и двигателем и т. д. Шум, производимый трамваем при движении, не превышает 70 децибел.

Вагон отапливается воздухом, поступающим из холодильников пусковых сопротивлений. Все

оборудование трамвая управляется при помощи электричества; в нем нет ни пневматически, ни гидравлически управляемых механизмов.

В настоящее время чехословацкие конструкторы работают над созданием еще более совершенного трамвая типа «Т-2», длина которого будет 14 метров и ширина - 2,5 метра. Он будет вмещать на 15 пассажиров больше, чем трамвай типа «Т-1» (Чехословакия).»

К средине 1950-х годов выпуск трамваев в СССР был налажен в Ленинграде, Риге, Киеве и Усть-Катаве. Три первых завода освоили выпуск 4-осных трамвайных вагонов, а последний способен был выпускать лишь устаревшие двухосные вагоны малой вместимости.

Первыми послевоенными импортными трамваями в СССР были немецкие вагоны Lowa и Gotha. Эти вагоны новизной не блистали.Необходимо было искать производителя трамваев в странах соцлагеря, в котором трамваестроением занимались, кроме ГДР, Чехословакия, Венгрия и Румыния. Чехословацкие вагоны Tatra T1 признали наиболее совершенными и наметили для испытаний.

В отличие от более поздних моделей, Т1 не был рассчитан на эксплуатацию в советских городах с более широкой колеей. Исключением являлась ростовская трамвайная сеть единственная на всю страну с европейской колеёй 1435 мм. Кроме того, в те годы в Ростове на Дону трамваи имели штанговый токосъемник. Поэтому, вагоны Татра Т-1 можно было закупать для города в стандартной комплектации, безо всяких переделок. Именно эта специфика определила поставку в 1957 году в Ростов-на-Дону для пробной эксплуатации партии из 20 трамваев с Зав. № от 149010 до 149029.

Первая модель трамвая марки Татра Т - это высокопольный односторонний 3-дверный 4-осный моторный трамвайный вагон Т1, изготовлявшийся с 1951 по 1958 годы по лицензии на американский ряд концептов PCC (Ассоциация The Electric Railway Presidents' Conference Committee), приобретенной еще до войны. Всего вплоть до 1958 года было выпущено 287 вагонов Татры Т1. В производстве Т1 заменил более современный тип трамвая Tatra T2.

Вагон Т1 имел три двери шторного типа с электроприводом с правой стороны кузова. Посадка производилась через переднюю дверь, оплата на стационарном посту кондуктора и выход через среднюю или заднюю. Большинство вагонов Т1 имело продольные пассажирские диваны, обшитые кожзаменителем.

У вагон был штанговый токоприемник, аналогичный с троллейбусным. Электрическое управление обеспечивало плавный старт трамвая при отправлении с остановки и последующий быстрый разгон.

Трамвай имел кузов с одноуровневым полом, опирающийся на две вращающиеся 2-осные тележки с парой двигателей, приводящих в движение колесную пару. Они располагались продольно, т. е. движущиеся элементы моторов находились перпендикулярно колесным осям. Мощность и крутящий момент передавались от двигателя к оси через карданный вал и редуктор оси.

Удачное соотношение легкости корпусов к мощности двигателей придало вагону хорошую производственную нагрузку и сделало Т1 самым юрким вагоном в серии Т.

Эти вагоны эксплуатировались в Кировском трамвайном депо под № от 301 до 320 и проработали до 1970 года. Опыт первого года эксплуатации Tatra T1 в Ростове был признан успешным и уже в следующем 1958 году в город прибыла новая чешская модель Tatra T2. Специально для СССР была разработана модель "Tatra T2SU", вскоре получившая широкое распространение во многих городах Союза.

**Характеристики**

Тип вагона: односторонний моторный

Максимальная скорость 60 км/ч

Масса 16,5 т

Мест для сидения 26

Номинальная вместимость 96 (5 чел/м²)

Полная вместимость 164 (8 чел/м²)

Тип двигателей: ТМ 22

Количество и мощность: 4 \* 40 кВт

Напряжение бортовой сети 600 В

Количество дверей 3

Габариты

Колея 1000, 1435 мм

Длина по сцепкам: 14500 мм

Длина Ширина Высота мм: 13300х2400х3050

База (между шкворнями тележек): 6000 мм

Расстояние между осями: 1900 мм

.