



**71-630A**

**ВАГОНМАШ**



# 71-630A



Одно из старейших вагоностроительных предприятий России ЗАО «ВАГОНМАШ» имеет богатую историю. Оно было основано в 1874 году как фабрика по производству столярно-технических изделий и его основной продукцией являлись ящики для перевозки почты в вагонах первой в России Царскосельской железной дороги. А в 1898 году предприятие, тогда уже «Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода», изготовило первый железнодорожный вагон.

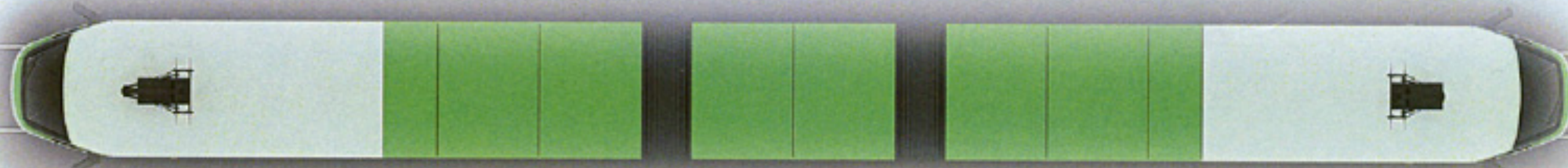
На заводе производились первые советские пассажирские вагоны, первый в стране цельнометаллический вагон. В мае 1968 года вагон метрополитена производства «Ленинградского вагоностроительного завода им. И. Е. Егорова» успешно прошел испытания, а через год уже более ста таких вагонов перевозили пассажиров в Ленинградском метро. В 2001 году ЗАО «ВАГОНМАШ»

изготовил первый в России и СНГ поезд метрополитена нового поколения с асинхронным тяговым приводом.

За прошедший период предприятие выпустило более десяти тысяч железнодорожных вагонов пассажирского класса и четырех тысяч вагонов для метрополитена.

Сегодня ЗАО «ВАГОНМАШ» – ведущее специализированное предприятие вагоностроительной отрасли России, имеющее огромный опыт в проектировании и производстве вагонов для метрополитенов и железных дорог. Благодаря высокопрофессиональной работе конструкторов и других специалистов предприятия, способных решать самые сложные задачи и применять передовые технические решения, ЗАО «ВАГОНМАШ» непрерывно совершенствует свою продукцию и изготавливает подвижной состав, соответствующий самым высоким современным требованиям.





## МОДЕЛЬ 71-630А

Предлагаемый подвижной состав, представляет собой шестиосный трехсекционный шарнирно-сочлененный вагон модели 71-630А, климатического исполнения «У» категории I по ГОСТ 15150-69, с частично пониженным уровнем пола, двустороннего движения, предназначенный для перевозки пассажиров на городских маршрутах, оборудованных контактной сетью и рельсовыми путями с шириной колеи 1 524 мм, соответствующих требованиям СНИП 2.05.09-90.

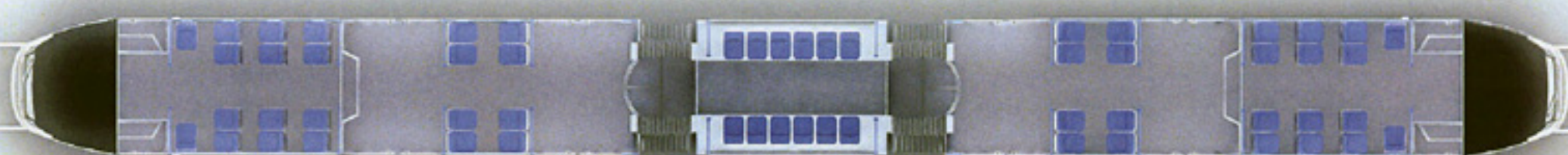
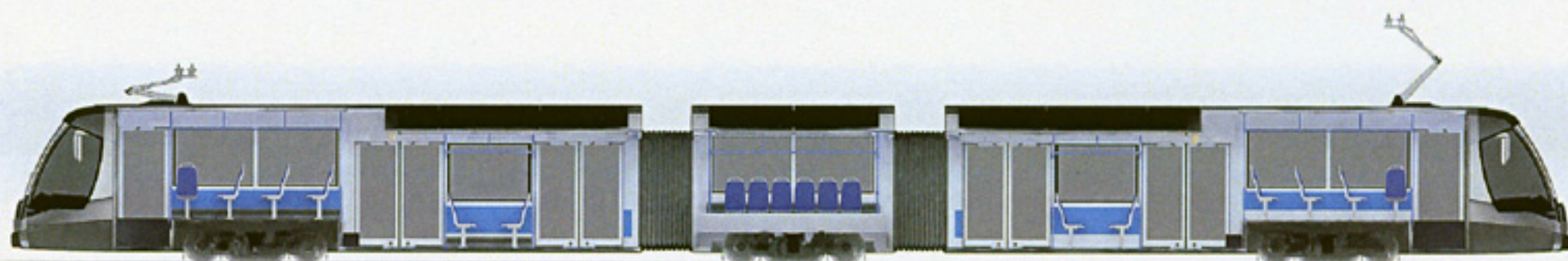
## Габаритные размеры

Характеристика	Значение
Длина вагона (по осям автосцепок), мм	27 200
Длина вагона (по кузову), мм	26 500
Ширина вагона (по кузову), мм	2 500±25
Расстояние между центрами тележек, мм	9 235
Высота низкого пола по центральному проходу, мм	
- головная секция	370
- средняя секция	470
Минимальная высота пантографа в рабочем положении, м	4,2
Максимальная высота пантографа в рабочем положении, м	6,0
Высота вагона с опущенным токоприемником, м, не более	3,7
Высота центра сцепки от УГР, мм	400

Характеристика	Значение
База тележки, мм:	
- тяговой поворотной	1 940
- тяговой неповоротной	1 940
Ширина дверного проема, мм, не менее	
- с одинарной дверью	720
- со сдвоенной дверью	1 300
Высота дверного проема над полом, мм, не менее	1 980
Диаметр колеса (нового / изношенного), мм	620 / 570
Высота потолка по центральному проходу над полом, мм	
- в низкопольной части	2 500
- в высокопольной части	2 210
Высота потолка в кабине водителя над полом, мм	1 940



# 71-630A



## Основные показатели вагона

Характеристика	Значение
Номинальное количество вагонов в составе поезда, шт.	3
Количество тяговых двигателей на вагон, шт.	6
Длительная мощность тяговых двигателей, кВт	55
Количество осей на вагон	6
Порожняя масса вагона, тонн	33
Максимальная нагрузка на ось, т	9
Количество мест для сидения, шт.	54
Вместимость при 4 чел/м <sup>2</sup> (нормальная), чел.	156
Вместимость при 5 чел/м <sup>2</sup> (номинальная), чел.	195
Вместимость при 8 чел/м <sup>2</sup> (максимальная), чел.	280
Максимальная техническая масса вагона, т	55,2

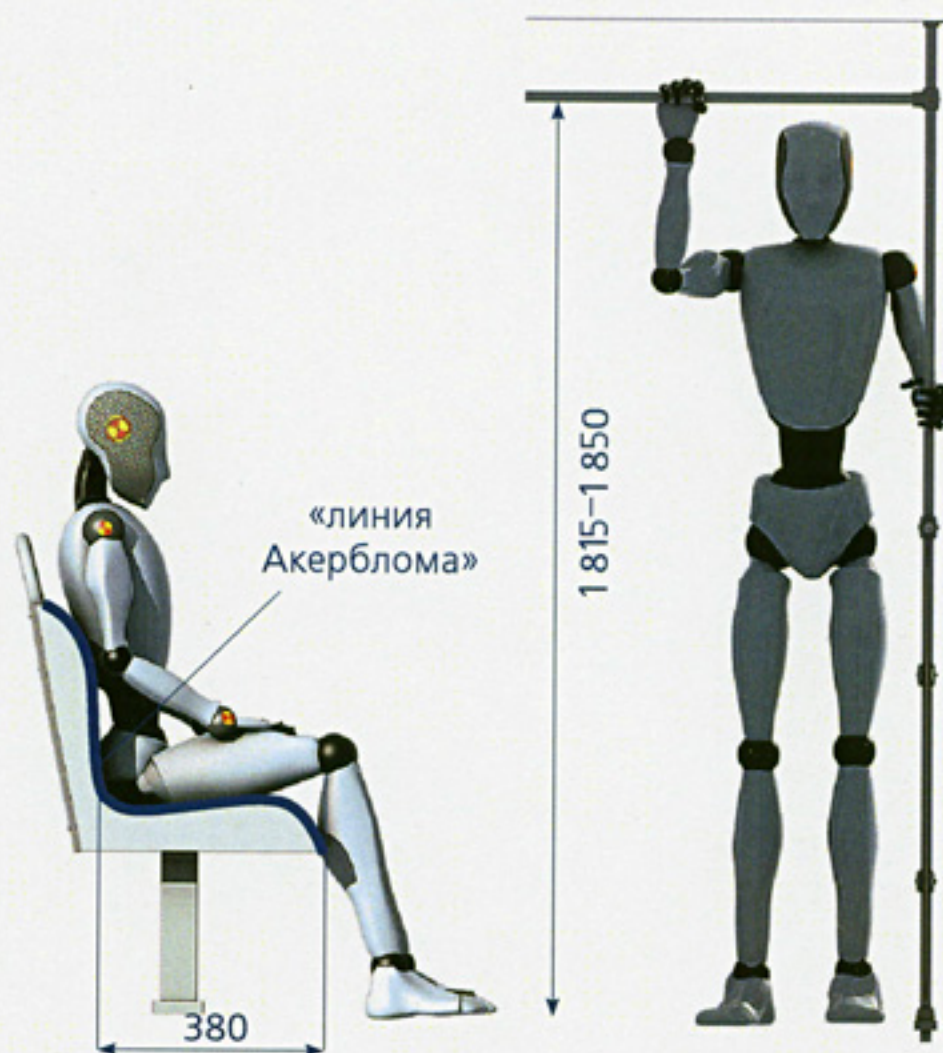
Характеристика	Значение
Вес пассажира, кг	68
Максимальная техническая масса поезда при работе, т	165,6 (3 ед.)
Максимальное ускорение с номинальной нагрузкой, м/с <sup>2</sup>	1,4
Максимальное замедление с номинальной нагрузкой, м/с <sup>2</sup>	1,5
Установившаяся скорость, км/ч	75
Конструкционная скорость, км/ч	90
Номинальное напряжение сети, В	550
Максимальное напряжение сети, В	720
Минимальное напряжение сети, В	400
Напряжение снижения рекуперации, В	до 0
Торцевая площадь вагона, м <sup>2</sup>	8,1
Дополнительная мощность на вагон в эксплуатации, кВт	24



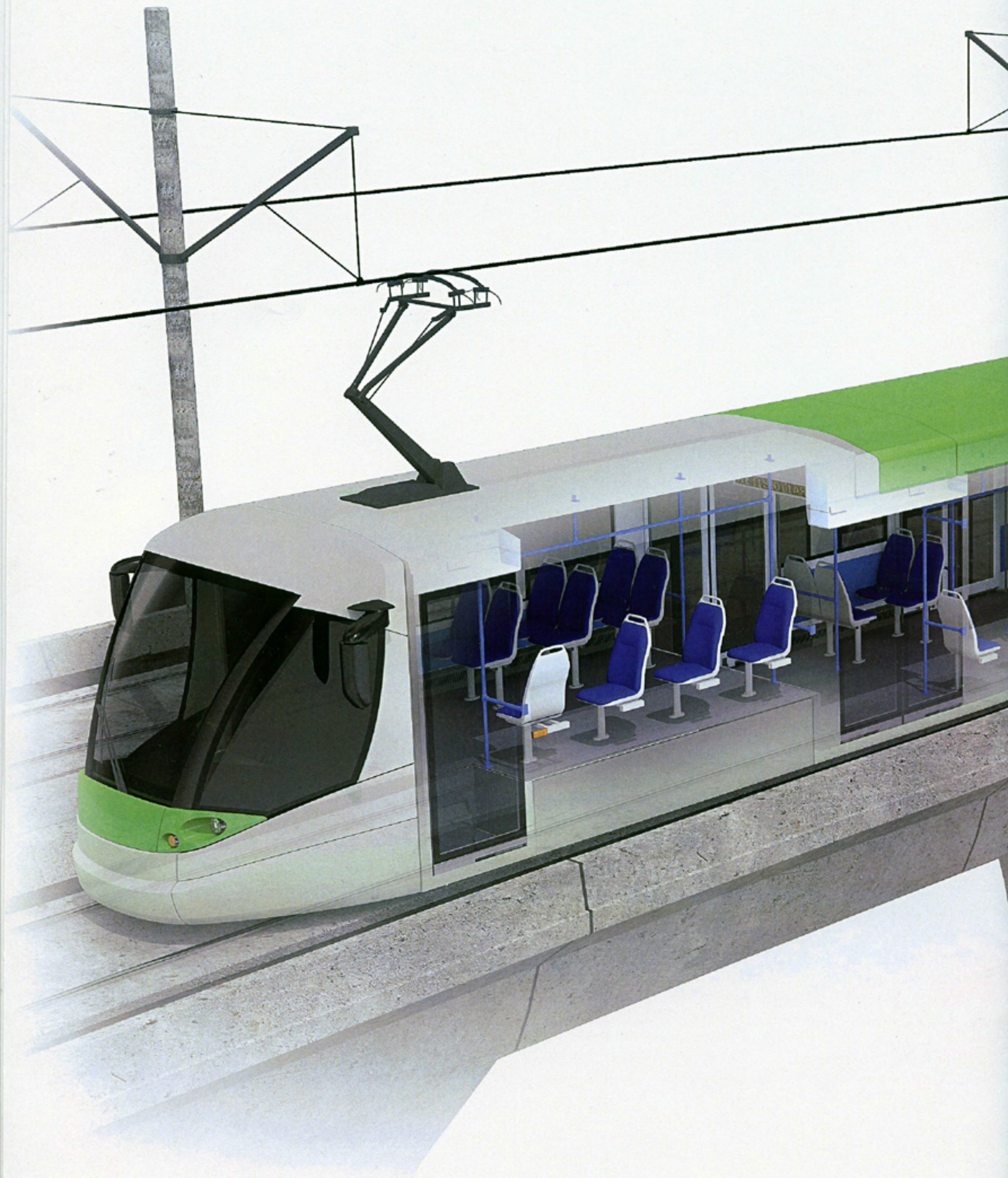


Использование передовых технологий при создании интерьера салона обеспечивает комфорт, и привлекательность вагона для пассажиров. В основе интерьера — формованные панели из стеклопластика. Технология установки и конструктивные особенности данных панелей исключают наличие видимого крепежа. Освещение салона производится «световой линией» на базе люминесцентных ламп. Напольное покрытие гармонирует с общим решением интерьера. В вагоне установлены новые оригинальные кресла для пассажиров.

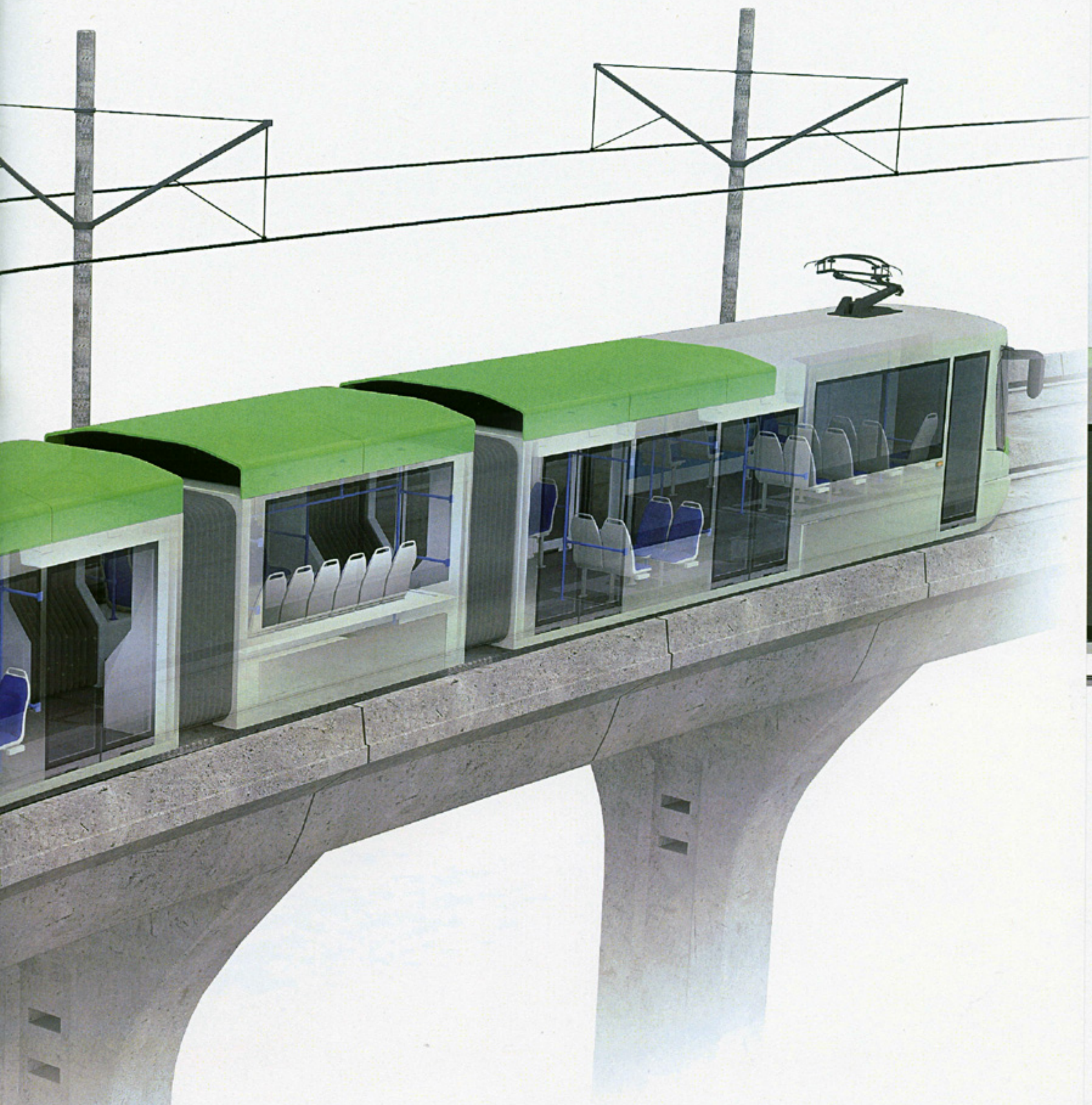
Антропометрические, физиологические и эргономические требования учитывались при разработке формы и размеров пассажирских кресел. Необходимые прочностные показатели определили выбор используемых материалов и типа крепления. Свободное перемещение пассажиров по салону обеспечивается выбранным расстоянием между поручнями в поперечном сечении вагона.









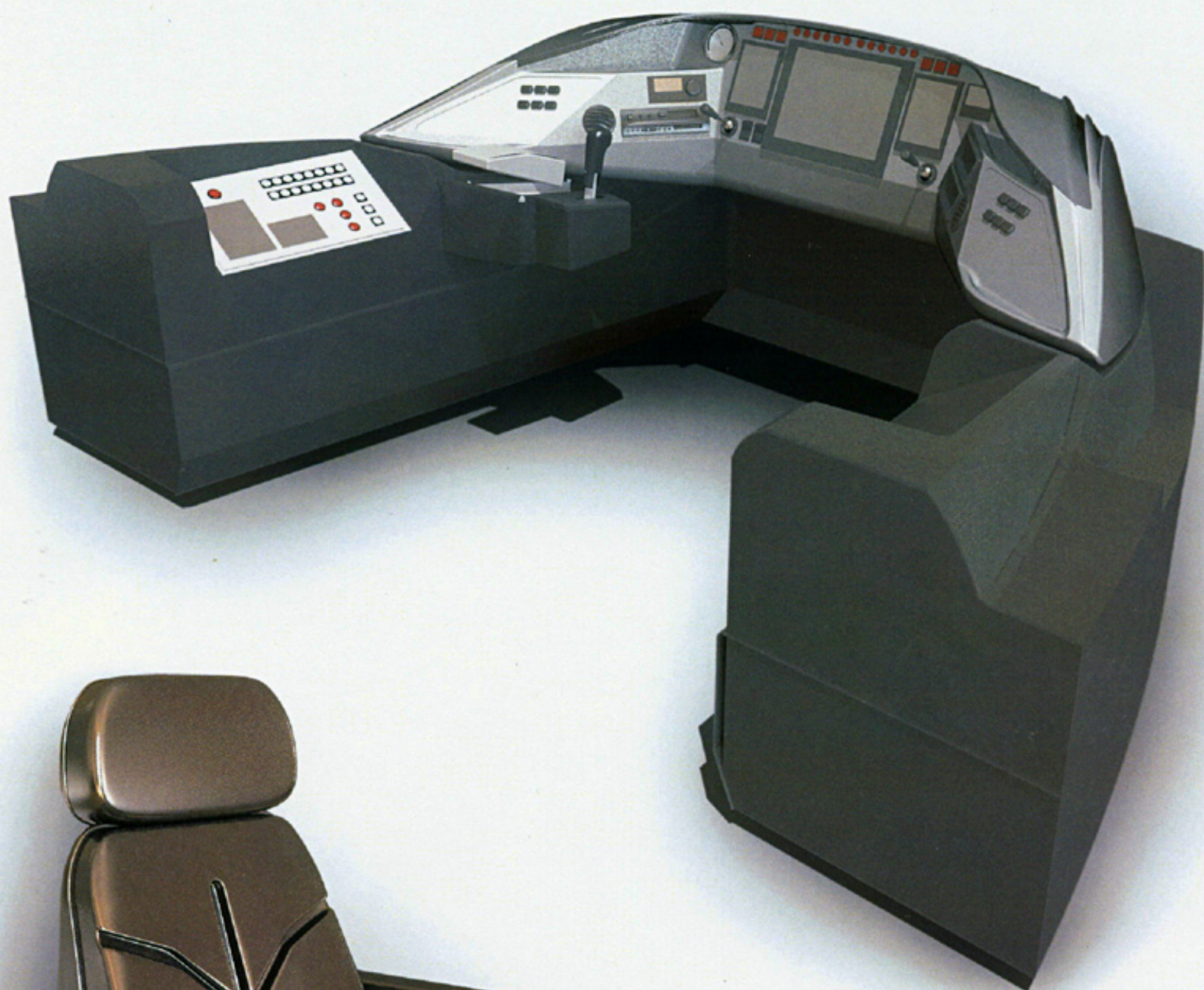


## 71-630А

Вагон состоит из трёх секций — двух головных и одной средней. Под головными секциями устанавливаются поворотные моторные тележки, под средней секцией неповоротная моторная тележка.



# 71-630A



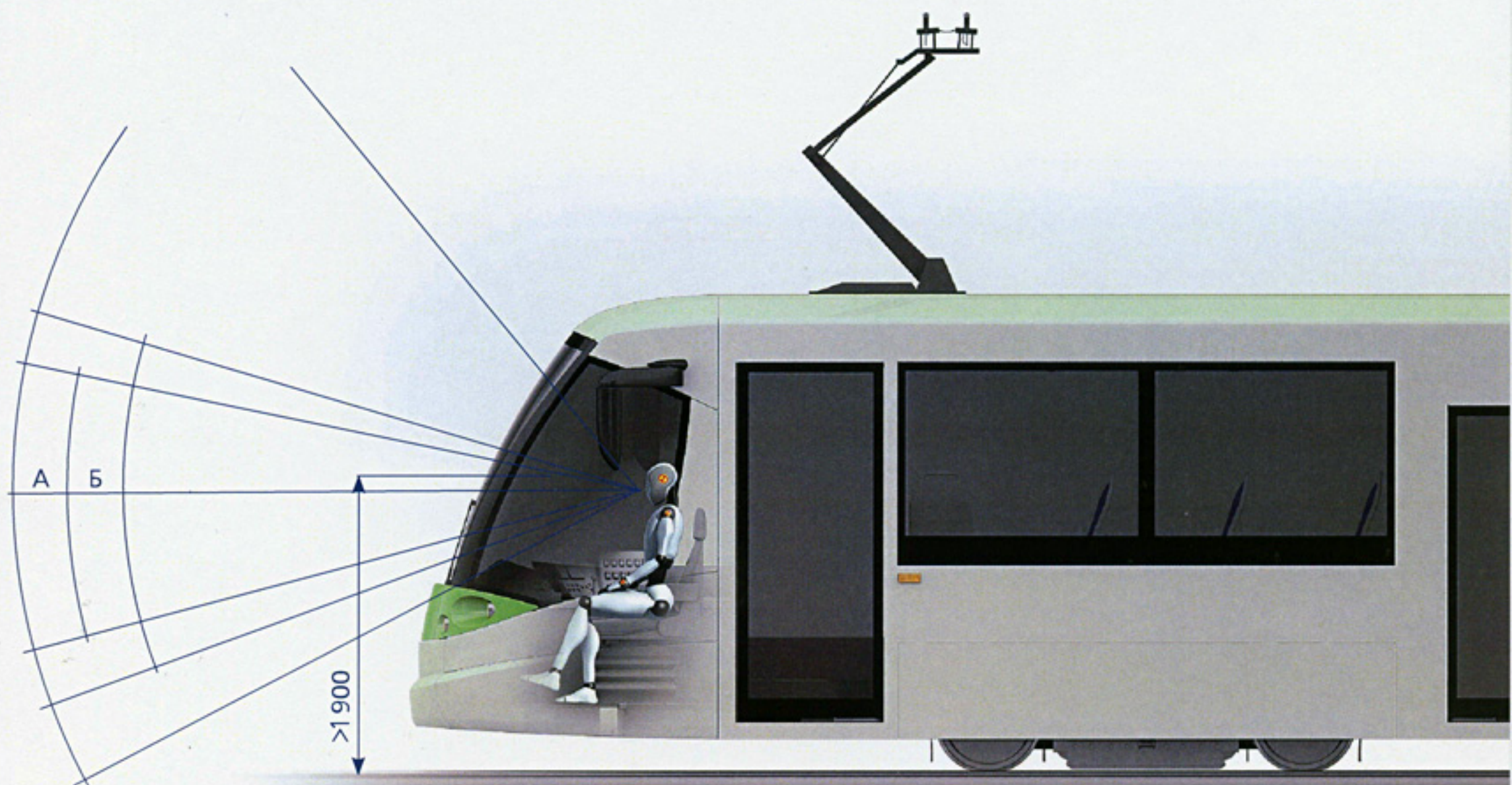
Вагон предназначен для челночного движения по маршруту, и с этой целью вагон оборудован двумя кабинами управления. Кабина управления обеспечивает комфортные условия работы для водителей с разными антропометрическими признаками, начиная от женщин 5-го перцентиля, и заканчивая мужчинами 95-го перцентиля.

Кабина управления занимает всю ширину вагона и полностью огорожена, для предотвращения несанкционированного доступа.

Планировка кабины оптимальна с точки зрения использования внутреннего пространства. Рабочее место водителя разработано с учетом обеспечения безопасности и удобства управления и обслуживания транспортного средства.

Кабина водителя оборудована собственной системой вентиляции и отопления.





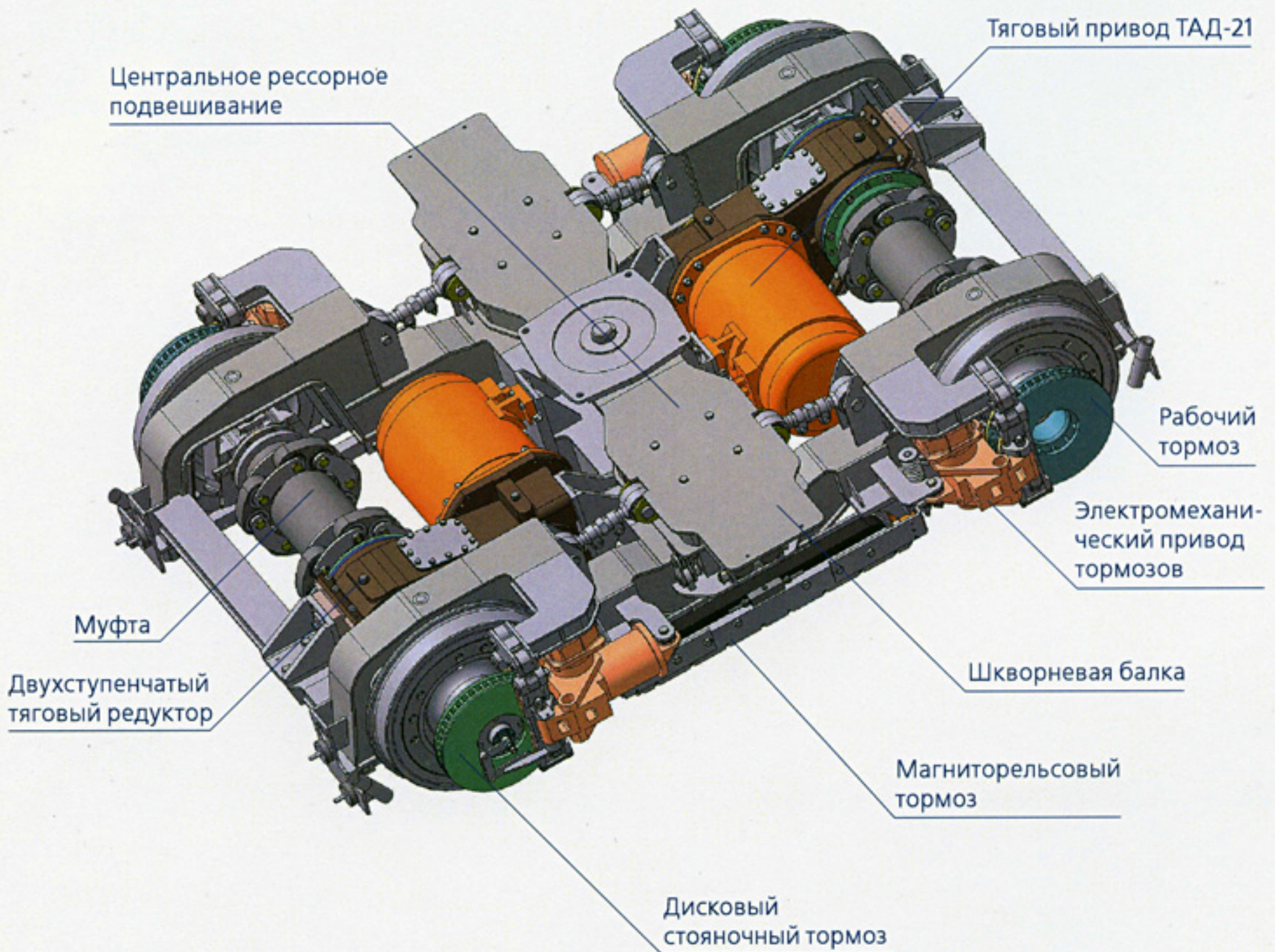
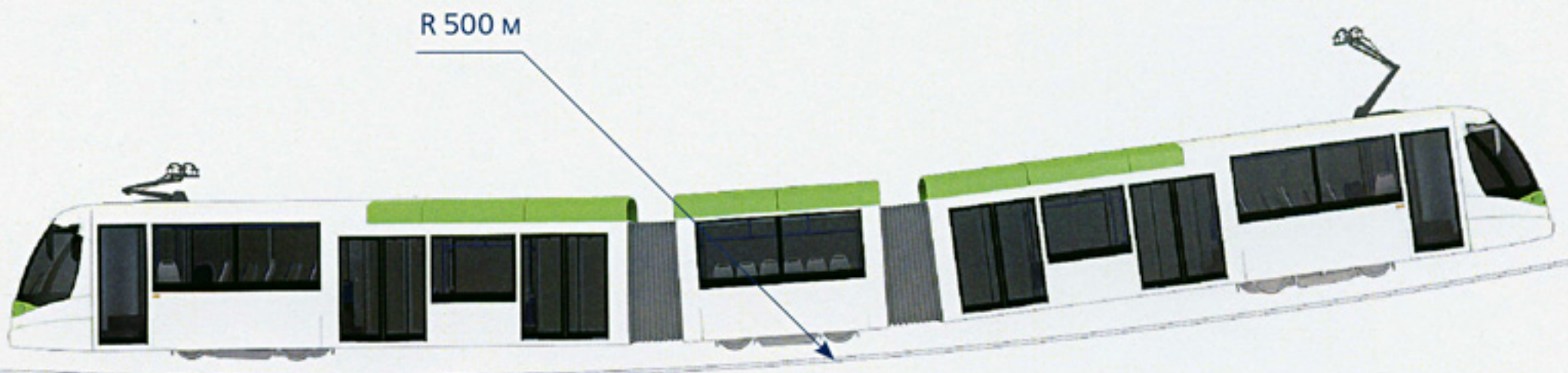
## Уровни шума

Характеристика	Значение
Уровень шума внутри неподвижного вагона, в условиях работы всех подсистем (кроме тяговых), дБА	не более 68
Уровень шума внутри вагона при движении со скоростью до 85 км/ч, дБА	не более 84
Уровень шума внутри вагона при движении со скоростью до 85 км/ч в тоннеле	не более 90
Уровень шума снаружи неподвижного вагона на расстоянии 15м, дБА	не более 65

Характеристика	Значение
Уровень шума снаружи неподвижного вагона, стоящего на станции, на расстоянии 2м от края платформы и 1,6м над землей, дБА	не более 74
Уровень шума снаружи поезда из двух вагонов при движении со скоростью до 85 км/ч на расстоянии 15м, дБА	не более 83
Максимальный шум работы пассажирских дверей, дБА	не более 75

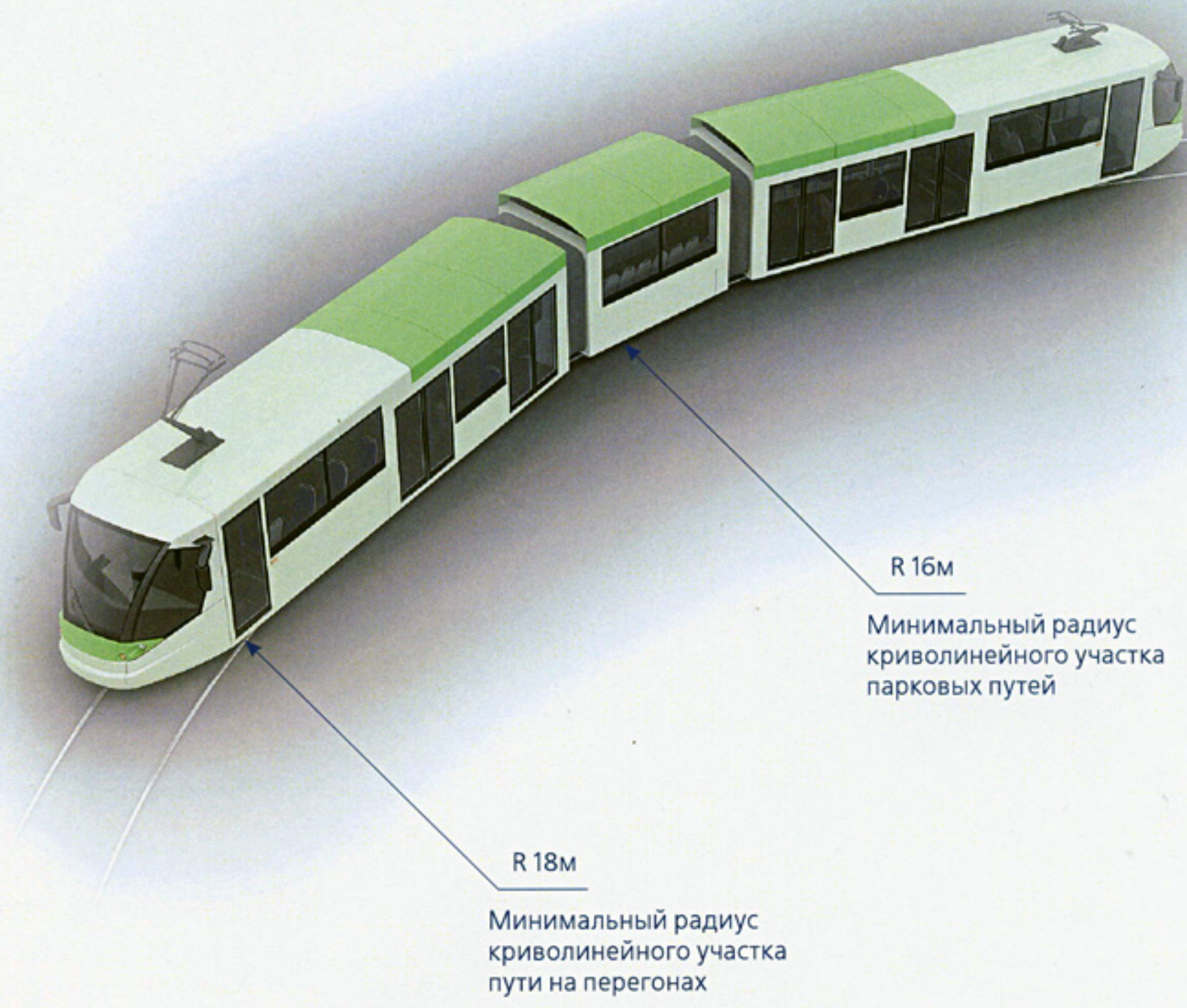


# 71-630A



Поперечное расположение тяговых двигателей позволяет понизить высоту расположения шкворневой балки, и как результат снизить высоту пола над тележкой.





## Условия эксплуатации

Характеристика	Значение
Номинальная ширина колеи, мм	1524
Минимальный радиус горизонтальной кривой, м	16
Минимальный радиус вертикальной кривой, м:	
- выпуклость	500
- вогнутость	500
Максимальное возвышение наружного рельса на кривой, мм	70
Обратный проводник	Рельсовая сеть

Характеристика	Значение
Максимальный продольный уклон в стеснённых условиях, %	9, протяжённостью не более 1000м
Рабочий температурный диапазон, для климатического исполнения У категории 1 по ГОСТ 15150-69	Минус 40°С... плюс 45°С
Токоём	Однопроводная воздушная контактная сеть



## **ВАГОНМАШ**

196084, Санкт-Петербург  
Московский пр., д. 115  
тел./факс: +7 812 3365973  
тел.: +7 812 3365981  
e-mail: [info@dedalwagonny.ru](mailto:info@dedalwagonny.ru)

119021, Россия, Москва  
ул. Тимура Фрунзе, д. 11, стр. 25  
тел.: +7 495 9812305/06/07  
факс: +7 495 9812304  
e-mail: [info@dedalgroup.ru](mailto:info@dedalgroup.ru)