

ТРАМВАЙ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ,
НОВОЙ КОМПОНОВКИ,
НОВЫХ ПАРАМЕТРОВ,
С ТИРИСТОРНОЙ СИСТЕМОЙ
РЕГУЛИРОВАНИЯ

pragoinvest

KT8D5



pragoinvest



КТ8Д5



Восьмиосный сочленённый трамвайный вагон
с тиристорным импульсным регулированием



Требования, предъявляемые к подвижному составу массового пассажирского транспорта в крупных городах, непрерывно возрастают. Кроме требований в отношении скорости движения, безопасности и комфортабельности для пассажиров подвижной состав должен быть пригоден к работе в самых различных эксплуатационных условиях. Этим всем требованиям удовлетворяет сочлененный трехсекционный трамвайный вагон для эксплуатации в обоих направлениях с возможностью агрегатирования двух вагонов в поезд; такой поезд управляется с одного поста водителя и позволяет перевозить до 700 пассажиров.



ТРЕХСЕКЦИОННЫЙ КУЗОВ

Трехсекционный кузов вагона установлен на четырех тяговых тележках. Шарнирное соединение секций обеспечивает не только свободный проход пассажиров по всему вагону, но благодаря принятой конструкции позволяет взаимное перемещение звеньев и хорошо посадку вагона на неровном рельсовом пути. Несмотря на значительную длину вагона, он вписывается в минимальный рабочий радиус пути 25 м и в минимальный маневровый радиус пути 20 м.

Большое внимание было уделено улучшению среды для пассажиров. Вагон оснащен отоплением с помощью воздуха, обогретого на пускорегулирующих сопротивлениях. Для обеспечения теплового комфорта служит автоматический электронный регулятор, служащий для регулировки количества подаваемого тепла.

В летнее время охлаждающий воздух выбрасывается наружу и в пассажирский салон подается воздух, засасываемый снаружи. Принудительная вентиляция обеспечивает обмен воздуха порядка около $20 \text{ м}^3/\text{ч}$ на пассажира при нормальной вместимости вагона. Расположение дверей в равной части боковых стенок увеличивает безопасность при входе и выходе пассажиров.

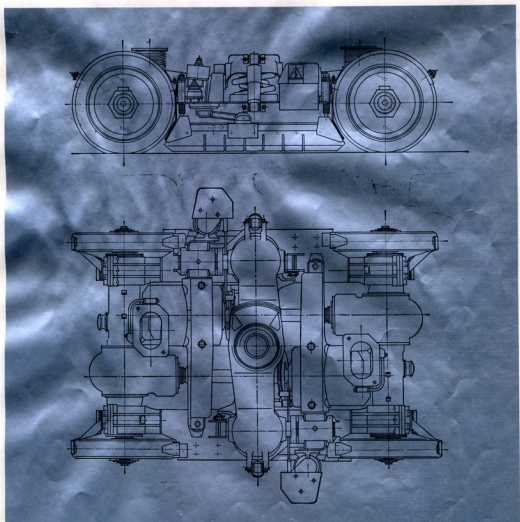
КОМПОНОВКА ПРИВОДА

Компоновка привода всех осей является решающей для обеспечения высоких динамических параметров вагона включая возможность его работы на подъемах до 70‰ . Каждая из четырех тяговых тележек снабжена двумя рельсовыми тормозами и двумя механически действующими дисковыми тормозами на валах двигателей. Это все позволяет одновременную работу вагонов КТВ Д5 в транспортной сети, где одновременно работают вагоны ТЗ или К2.



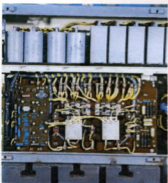


Тележка траншейного вагона КТ805





Деталь статического преобразователя
600/24 В



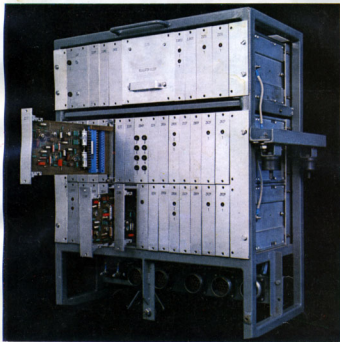
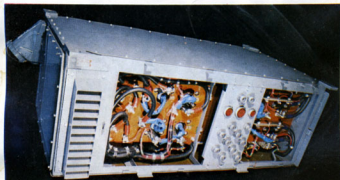
Электрооборудование настоящего вагона возникло на заводе „ЧКД-Трактор“ с целью снижения расхода тяговой энергии при одновременном повышении эксплуатационной надежности и долговечности отдельных узлов. Осуществление этого задания стало возможным благодаря последовательному применению полупроводниковых элементов как в силовой контуре, так и в цепях управления. Для облегчения технического обслуживания отдельные узлы электрооборудования встроены в самостоятельные шкафы и ящики, которые подвешиваются к нижней части кузова вагона. Провода 24 В соединяются при помощи штепсельных соединений.

Применение тиристорного оборудования на вагоне КТ8 Д5 позволяет:

- снизить до минимума пусковые потери, причем управляемость одновременно улучшается
- увеличить долговечность силовых контакторов (они замыкаются без токовой нагрузки)
- настраивать и проверять силу тока при торможении и пуске стационарным способом



Импульсный преобразователь для управления одной тележкой



Тяговый двигатель с сановентиляцией



- выполнять диагностику цепей электронного регулятора включая немедленную проверку некоторых функций
- осуществить систему эффективной противзбуксовой защиты, которая улучшает надежность торможения при ухудшенных условиях сцепляемости с рельсами и повышает долговечность работы колес, ограничивая возможность появления изношенных лысок
- продолжать движение вагона при отключении до 50% неисправных моторных групп-тележек, причем остается в действии механический и рельсовый тормоза
- техническое обслуживание узлов путем смены

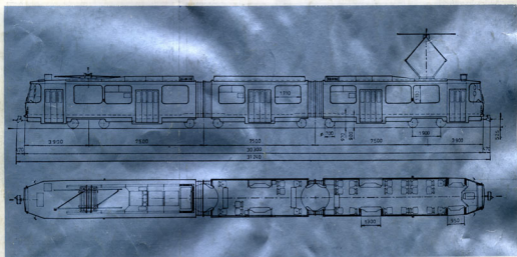
Применение статического преобразователя для аккумуляторного хозяйства вагона снизило уровень шума в пассажирском салоне.

Электронный регулятор тяговых цепей

5-86-36
Тар. 500 р. н.
перевод на
Курьески р-н
карты.



ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ



ЭКСПОРТЕР

pragoinvest

ПРАГА — ЧЕХОСЛОВАКИЯ

ЗАВОД-ПРОИЗВОДИТЕЛЬ



Длина вагона по сцепным приборам, мм	31240
Длина кузова вагона, мм	30300
Ширина кузова вагона, мм	2480
Высота кузова вагона (колеса \varnothing 700 мм), мм	3145
Расстояние между шкворнями, мм	7500
База тележки, мм	1900
Диаметр нового колеса, мм	700
Диаметр максимально изношенного колеса, мм	590
Ширина колеи, мм	1435
Номинальное напряжение контактного провода, В	600 +120
	-220
Напряжение цепей управления, В	24
Мощность тяговых двигателей, кВт	8 x 45 = 360
Максимальная скорость, км/ч	65
Число мест для сидения	54
Число мест для стояния (В чел/м ²)	283
Масса порожнего вагона, т	38