



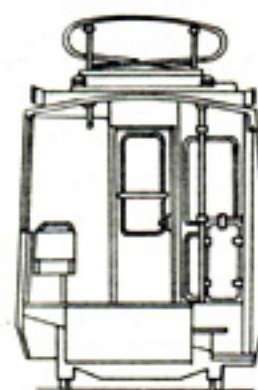
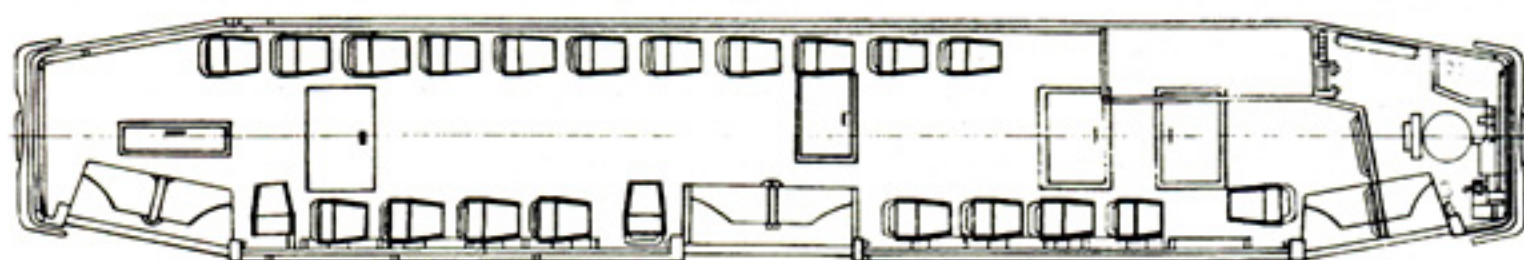
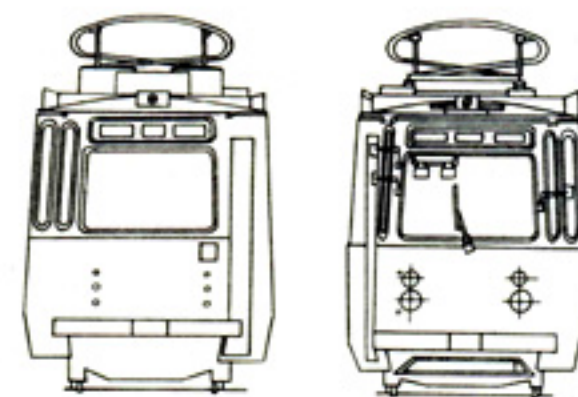
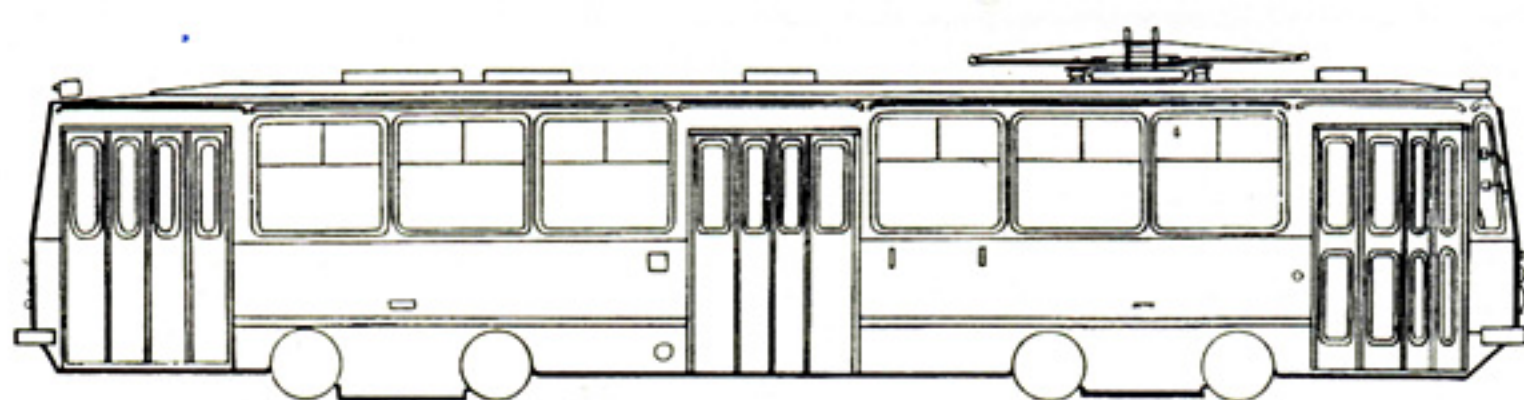
**КОНЦЕПЦИЯ
ТРАМВАЙНОГО ВАГОНОСТРОЕНИЯ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ТРАМВАЙНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ
ЗАВОД**

Трамвай — неотъемлемая часть городского транспорта больших и малых городов. Современные формы трамвая, составность, дизайн определяют решающий фактор провозной и пропускной способности, культуру обслуживания пассажиров.



**ЛМ — 93
ЛВС — 86К
ЛВС — 86
ЛВС 8—1—93
ЛВС 8—2—93**

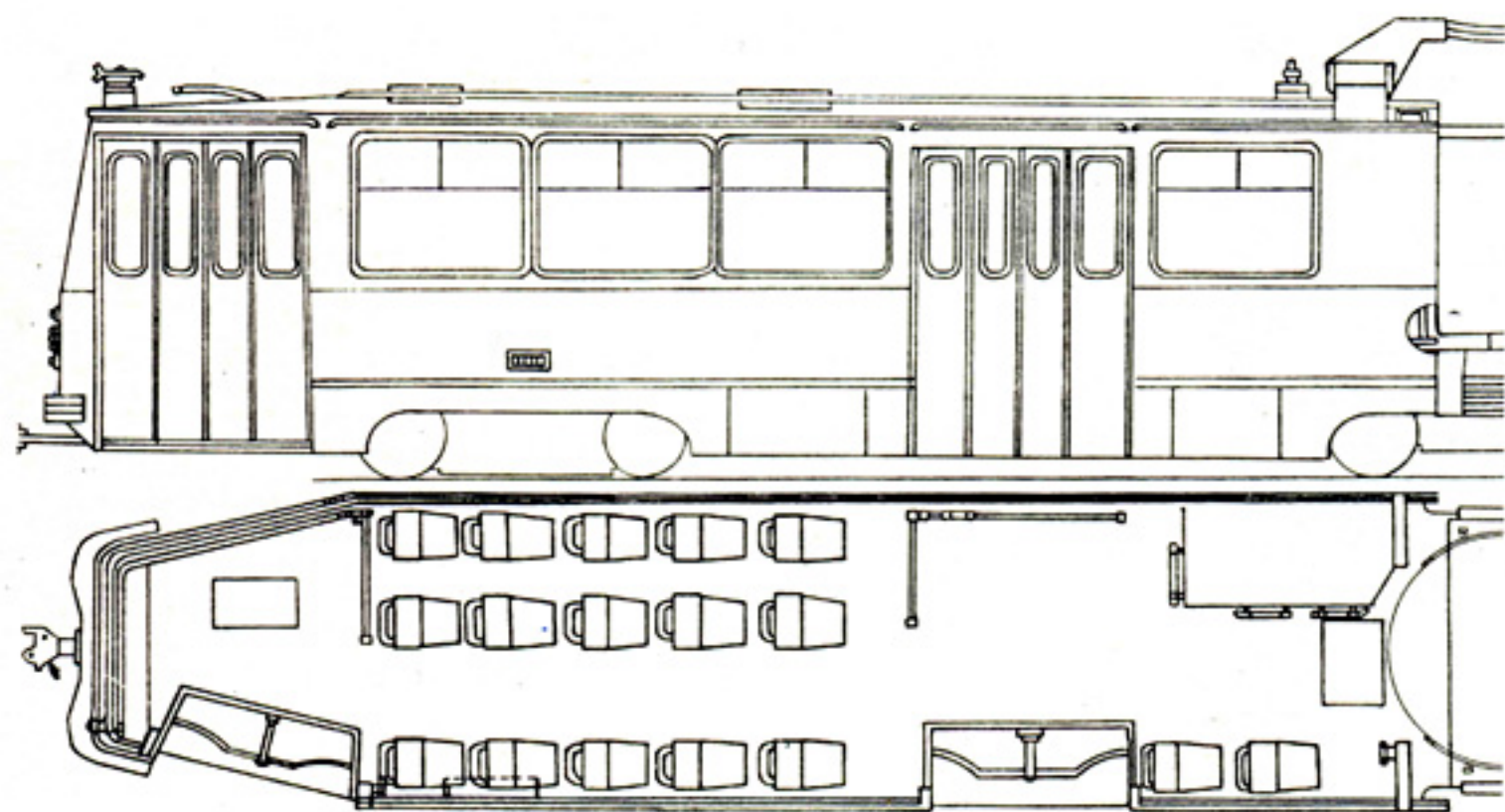
Санкт-Петербург



ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ВАГОНОВ

(Данные параметров могут корректироваться в зависимости от ТЗ заказчика)

Наименование параметров	Четырехосный	Шестиосный		Восьмиосный	
	ЛМ-93	ЛВС-86К	ЛВС-86	ЛВС 8-1-93	ЛВС 8-2-93
Длина вагона по наружной обшивке (мм)	15 000	22 500	22 500	30 000	30 000
Ширина вагона по наружной обшивке (мм)	2 550	2 550	2 550	2 550	2 550
Высота вагона по гребню крыши (мм)	3 150	3 146	3 146	3 146	3 146
Диаметр колеса (мм)	710	710	710	710	710
База вагона (мм)	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500
База тележки (мм)	1940	1940	1940	1940	1940
Ширина колеи (мм)	1524	1524	1524	1524	1524
Количество сочленяемых кузовных секций в вагоне	1	2	2	3	3
Количество 2-осных тележек	2 моторных	2 моторных 1 опорная	2 моторных 1 опорная	2 моторных 2 опорных	4 моторных
Тип сочленения секций	—	жесткое	жесткое	гибкое	гибкое
Номинальное напряжение контактного провода (В)	550	550	550	550	550
Номинальное напряжение вспомогательных цепей (В)	24	24	24	24	24
Мощность тяговых электродвигателей (кВт)	4×50	4×50	4×80	4×80	8×60
Конструктивная скорость (км/ч)	75	75	75	75	75
Количество сидений	25	37	25	70	40
Количество мест для стоячих пассажиров 5 ч/м ²	80	186	198	250	250
Масса порожнего вагона (т)	19,5	28,5	29,5	40	40
Управление по СМЕ	Да	Да	Да	Да	Да
Минимальный радиус вписывания вагона в кривую, мм	14 000	14 000	14 000	14 000	14 000



ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Тяговое оборудование включает тяговую систему управления тяговыми процессами. Система тиристорноимпульсная. Двигатели постоянно попарно последовательно.

Электрические аппараты преимущественно двигателя. Цепи управления питаются от аккумулятора вращающегося преобразователя. Пульт управления оперативного действия. Органы управления нажимного признаку.

Системы управления позволяют эксплуатировать вагон в составе поезда.

По желанию заказчика, в кабине могут быть установлены дублирующие органы управления.

Электрооборудование снабжено аппаратами защиты от коротких замыканий в силовой цепи и звуковой, тональной сигнализацией.

КУЗОВ

Стальной, сварной, равнопрочной конструкции, из труб прямоугольного сечения, обшит листовой сталью. Пол выполнен из бакелизированной фанеры, покрыт рифленным резиновым ковриком. В головной части кузова расположена кабина водителя, отделенная от салона прозрачной перегородкой. На задней части многоосных вагонов имеется пульт для осуществления маневровой езды в условиях депо. Вагоны с двухсторонним управлением имеют две идентичные кабины водителя, расположенные по концам вагона. Сидения пассажиров имеют продольную и поперечную ориентацию, в зависимости от требования заказчика. Схема ориентации может быть 1+1, 2+1, 2+2. В зоне дверей образованы накопительные площадки для сокращения времени обмена пассажирами на остановках.

Большие окна, застекленные сталинитом, обеспечивают хороший обзор сидящим и стоящим пассажирам.

Для осмотра подвагонного оборудования предусмотрены откидные борты. Потолочные поручни, вертикально стоящие штанги и поручни сидений обеспечивают удобство стоящим пассажирам. Раздвижные форточки, крышечные люки обеспечивают требуемый обмен воздуха.

Отопление салона обеспечено секционированными конверторами «свежего» тока. В кабине вагона предусмотрены либо печи, либо калорифер. Освещение салона выполнено лампами накаливания.

ПНЕВМАТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Вагоны, оборудованные пневматикой, имеют комплект аппаратов, предназначенных для привода дверей, привода механического тормоза, привода стеклоочистителя, песочниц, вибратора звонка. Система осушки воздуха в пневмосистеме гарантирует надежную работу оборудования.

ТОРМОЗА

Вагоны оборудованы следующими тормозными средствами:

1. Электродинамическим.
2. Рельсовым электромагнитным.
3. Пневматическим или электрическим с приводом от контроллера водителя или от крана машиниста при наличии пневматики.
4. Стояночным с механическим приводом.

ХОДОВЫЕ ТЕЛЕЖКИ

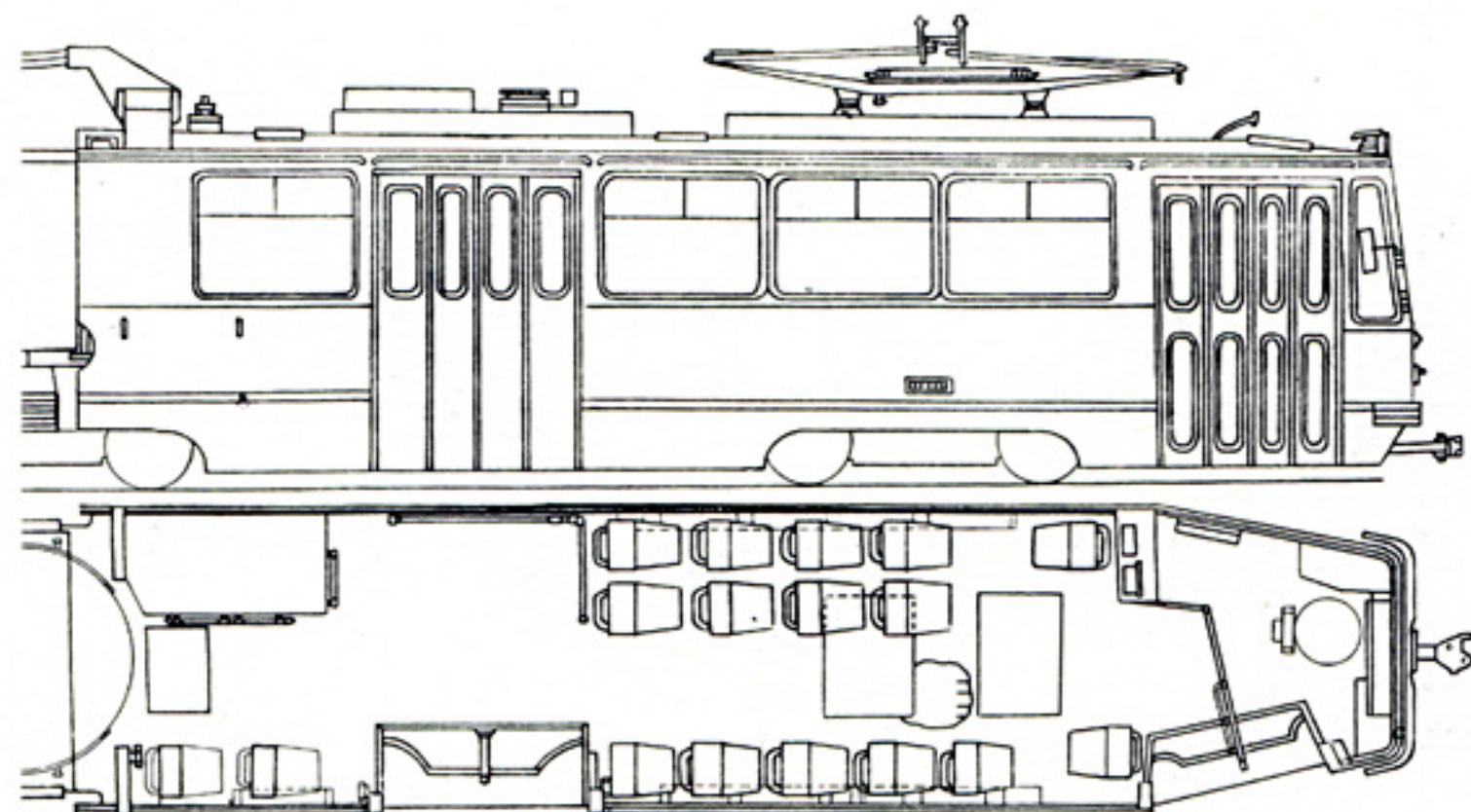
Тележки безрамной конструкции с внутренними буксами. Редуктор двухступенчатый. Вращающий момент редуктора от тягового электродвигателя передается через карданный вал. Колесные пары обрешинены. Рессорное подвешивание имеет резинометаллический комплект или витые стальные пружины с параллельно работающими гасителями колебаний. Тормоз барабанно-колодочный, рельсовые тормоза расположены между колес, подвешены на пружинные сжатия.

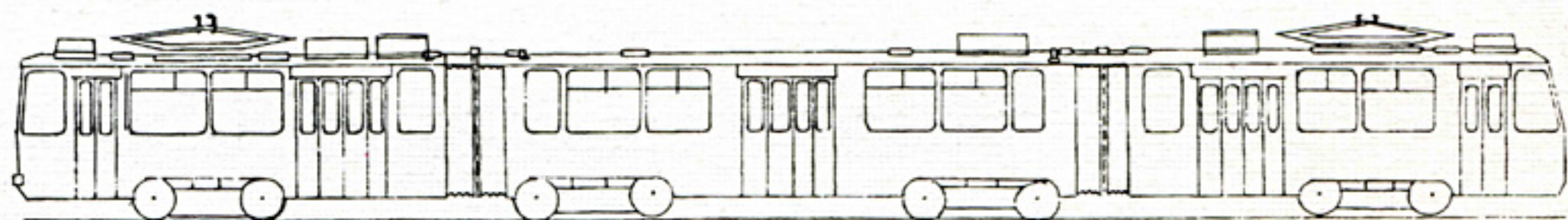
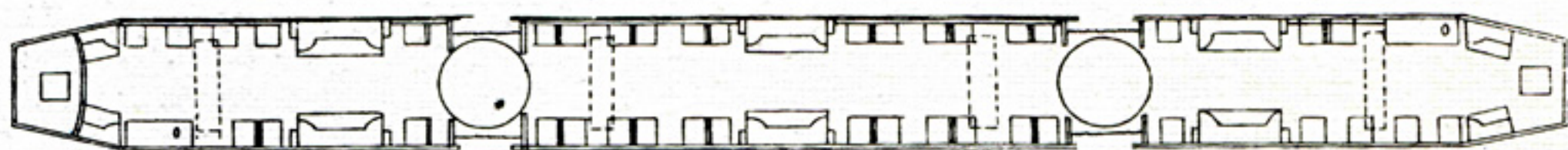
ые двигатели, аппаратуру регулирования и
а управления контакторно-резисторная или
янного тока с самовентиляцией, соединены

ственно расположены в салоне и кабине во-
кумуляторной батареи и статического или
правления включает органы контроля и орга-
вления на пульте расположены по функцио-

уатировать вагоны по системе многих единиц.
овет быть оборудовано место наставника и

паратурой защиты от радиопомех, перегру-
и и цепях управления, защитой от возгора-





**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ТРАМВАЙНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ
ЗАВОД
194044, Санкт-Петербург
ул. Чугунная, д. 2
тел. 542-42-47
542-43-28
факс (812) 542-00-83
телетайп 622-458 Трион**

Издательство "Шпиль"
Автор-составитель Б. Кулаков.

© Дизайн И. Золотухин.
© Фото Ю. Новоселов.