



ФГУП "Усть-Катавский
вагоностроительный завод
имени С. М. Кирова"



Современный
дизайн

Комфортные
условия
для пассажиров
и водителя

Продолжительный
срок
эксплуатации

Снижение
расхода
электроэнергии

Снижение
расходов
на ремонт
и обслуживание

поколение трамвайных вагонов

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ трамвайных вагонов



Усть-Катавский вагоностроительный завод начинает серийный выпуск трамвайных вагонов нового поколения - 71-619, родоначальником и вершиной которых является вагон модели 71-616 с комплектом электрооборудования с ТИСУ и микропроцессором "СИБАС-16" производства фирмы "Сименс" и тележкой с двухступенчатым поддрессориванием.

Поколение трамвайных вагонов серии 71-619 включает в себя:

- трамвайные вагоны с тиристорно-импульсной системой управления МРК-1 и тележкой с одноступенчатым поддрессориванием (Модель 71-619)
- трамвайные вагоны с резисторно-контакторной системой управления и тележкой с одноступенчатым поддрессориванием (Модель 71-619К)
- трамвайные вагоны с тиристорно-импульсной системой управления МРК-1 и тележкой с двухступенчатым поддрессориванием (Модель 71-619М)
- трамвайные вагоны с комбинированной системой управления и тележкой с одноступенчатым поддрессориванием (Модель 71-619КТ)
- трамвайные вагоны с резисторно-контакторной системой управления и тележкой с двухступенчатым поддрессориванием (Модель 71-619КМ)
- трамвайные вагоны с комбинированной системой управления и тележкой с двухступенчатым поддрессориванием (Модель 71-619КТМ)



Пассажирский салон и cabina водителя

Все эти вагоны объединяет совершенно новый кузов, спроектированный и изготовленный с учетом самых современных достижений в области дизайна, комфортабельности. Новые конструктивные решения, применение высококачественных материалов в отделке, удобные пассажирские сидения, ступенчатое регулирование отопления, принудительная и естественная вентиляция создают уют в салоне. Осветительные линии фирмы "Текноваре" обеспечивают оптимальное освещение в любое время суток. Дополнительные удобства пассажирам обеспечивают шарнирно-поворотные двери с микропроцессорной системой управления привода, позволяющей автоматически регулировать усилие закрывания дверей, немедленную остановку и откат при касании пассажира. Окна безрамной конструкции выполнены из тонированного стекла, приклеиваются непосредственно в боковые стенки вагона, что полностью исключает попадание влаги внутрь вагона.

Для водителя-оператора созданы комфортные условия труда: большое панорамное стекло, зеркала с электроподогревом обеспечивают хороший обзор и позволяют водителю следить за дорожной обстановкой и посадкой пассажиров.

Работа водителя значительно облегчена благодаря оптимальному расположению на пульте управления приборов и органов управления, применению контроллера с горизонтальной осью. Кресло водителя фирмы "Грамммер" - с высокими виброзащитными свойствами, подогревом поверхности сиденья и совершенными эргономическими характеристиками - имеет различные регулировки, позволяющие учесть индивидуальные анатомические особенности. На задней площадке вагона установлен пульт управления маневровым движением, который значительно упрощает работу службы эксплуатации в условиях депо.

НОВОЕ



НОВОЕ

поколение трамвайных вагонов

Обладая мощным техническим и производственным потенциалом, завод способен удовлетворить потребность городов в трамвайных вагонах различных модификаций, а также запасных частях и сервисном обслуживании.

Тяговое электрооборудование с ТЭСУ

Комплект тягового электрооборудования состоит из:

- тяговых электродвигателей;
- системы управления движением вагона;
- аппаратов управления комплексом оборудования вагона;
- тормозного электрооборудования;
- системы датчиков и блокировок, обеспечивающих безопасность оборудования при возникновении критических ситуаций.

Комплект МРК-1 производства НПО "Кросна". Основными особенностями, обеспечивающими улучшенные потребительские качества трамвайного вагона, являются:

- низкое энергопотребление на движение и высокие показатели надежности оборудования;
- не зависящее от наличия и уровня напряжения в контактной сети электродинамическое (рекуперативно-реостатное) торможение;
- наличие противобоксовочной и противоюзовой систем;
- бестоковое размыкание пусковых и тормозных контакторов;
- дистанционное отключение неисправной группы тяговых двигателей или неисправного вагона из состава поезда;
- высокие динамические и скоростные показатели;
- наличие встроенных средств диагностики.

Вспомогательное оборудование

В качестве источника питания вспомогательного электрооборудования используется необслуживаемая аккумуляторная батарея фирмы "Зонненшайн", расположенная в удобном откидном контейнере.

Для зарядки аккумуляторных батарей применяется надежный статистический преобразователь БП-ЗГ, состоящий из трех модулей. Для питания электрических приводов переменного тока применяется преобразователь трехфазного переменного тока.

В качестве источника освещения применяются люминесцентные светильники с индивидуальными преобразователями.

В дверных приводах применяются бесколлекторные двигатели постоянного тока напряжением 24 Вт с микропроцессорной системой управления.

Ходовая тележка с 2-х ступенчатым поддресориванием

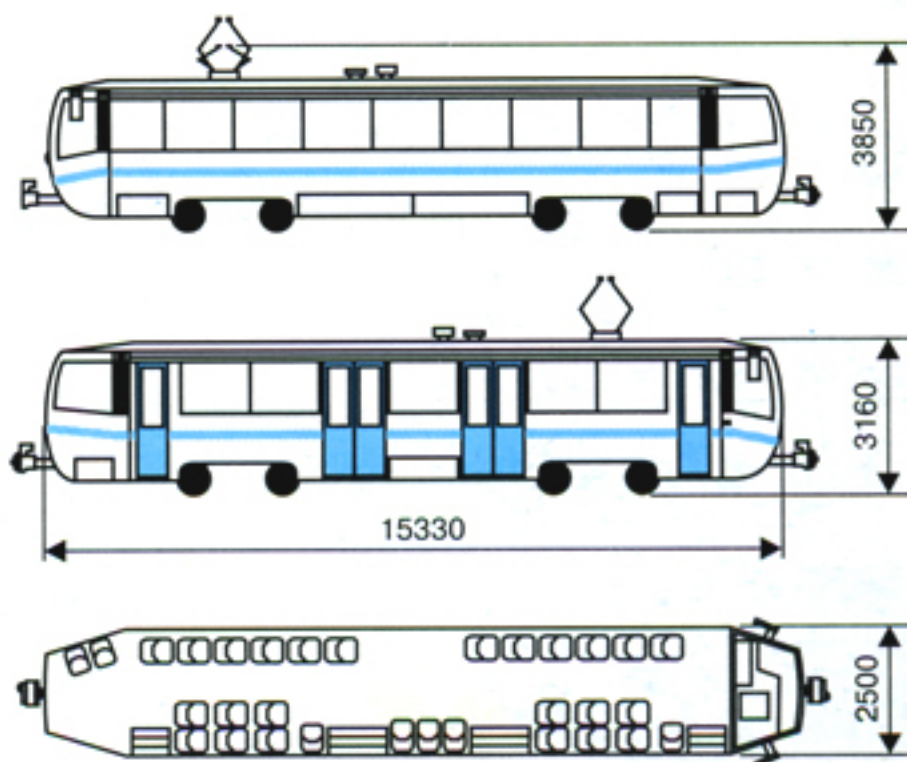
Ходовая тележка имеет шарнирно-сочлененную раму. Первая ступень поддресоривания обеспечивается за счет применения резино-металлических амортизаторов ("Меги"), гасящих динамические высокочастотные колебания. Вторая ступень поддресоривания обеспечивается цилиндрическими пружинами с гидравлическими амортизаторами для гашения колебаний как в вертикальной, так и в горизонтальной плоскостях. Тяговый привод состоит из двигателя постоянного тока и одноступенчатого редуктора, имеющего коническую эвольвентную передачу с гипоидным смещением. Колесная пара с открытой осью. На каждой оси установлены датчик скорости, с одной стороны - торцевое заземляющее устройство, а с другой - механический тормоз фирмы "Рако". Для экстренного торможения применен электромагнитный рельсовый тормоз совместного производства с немецкой фирмой "Ханинг и Каль", имеющий более высокое тяговое усилие и сниженные массогабаритные показатели. Кузов вагона опирается на скользуны и соединяется шкворнем. Применение указанной тележки позволяет повысить ресурс до капитального ремонта с 300 тыс. км до 1000 тыс. км, срок службы с 840 тыс. км до 1250 тыс. км.



НОВОЕ



поколение трамвайных вагонов



Технические данные

	71-619K	71-619	71-619M
Вместимость, (8чел/м кв.)	176	176	176
Количество мест для сидения	32	32	32
Ширина колеи, мм	1524	1524	1524
Мощность тяговых двигателей	4X50	4X50	4X50
Тип управления	РКСУ	ТИСУ	ТИСУ
	Москва	АО "Кросна"	АО "Кросна"
	Наб. Челны	Москва	Москва
Система управления	Релейная	Блок управления БУ-04-97У2	Блок управления БУ-04-97У2
Система торможения	электродинамический тормоз; барabanно-колодочный тормоз на скоростном валу редуктора рельсовый электромагнитный		электродинамический тормоз; дисковый динамический с эл. механическим приводом на оси колесной пары рельсовый электромагнитный
Система диагностики	Память отказов и сигнализация срабатывания периферийных устройств с выводом на светодиод- ную индикацию на блоке управления.		
Тележка	Рамной конструкции с централь- ным подрессориванием		Рама тележки шарнирной кон- струкции с 2-х ступенчатым подрессориванием
Ресурс до капитального ремонта (тыс.км)	300	300	1000
Номинальное напряжение на токоприемнике, В	550	550	550
Токоприемное устройство	пантограф	пантограф	пантограф
Скорость (км/час)	75	75	75
Конструкционная не менее	62	62	62
Установившаяся при движении	16	16	20
Срок службы (лет)			



Россия, 456040, Челябинская область, г.Усть-Катав, ул. Заводская, 1
 ФГУП "Усть-Катавский вагоностроительный завод им.С.М.Кирова"
 Телефон (351 67) 2 65 41, 2 54 05, 2 61 21, телефакс (351 67) 2 55 48