



«Витязь» испытали на прочность



Трехсекционный низкопольный трамвай, разработанный «ПК Транспортные системы», получил акт межведомственной комиссии о допуске в промышленное производство. Не прошло и двух месяцев после передачи трамвайного вагона модели 71-931, или «Витязь», на испытания в московское трамвайное депо им. Баумана, как в конце января 2015 года он с успехом их прошел и с одобрения межведомственной комиссии запускается в промышленное производство.

Модель 71-931 – российский трехсекционный шестиосный вагон нового поколения – второй в линейке трамваев «ПК Транспортные системы» с низким уровнем пола. В основе всего модельного ряда трамваев разработчика – запатентованная эластичная поворотная тележка, которая и обеспечивает низкий пол по всему вагону, максимально широкий проход в салоне, а также возможность использования трамваев в условиях уже имею-

щейся электротранспортной инфраструктуры российских городов.

«Младший брат» «Витязя» – односекционный четырехосный 71-911 – был отдан в производство в октябре прошлого года. Первая их партия уже строится на Тверском вагоностроительном заводе, который выступил одним из партнеров «ПК Транспортные системы».

По результатам испытаний в депо им. Баумана межведомственная комиссия заключила, что трамвай 71-931 пол-





ностью соответствует действующим требованиям стандартов Российской Федерации. «Витязь» с успехом прошел статические и динамические проверки на прочность каркаса кузова и тележки, тягово-энергетические тесты и удовлетворил еще несколько десятков требований, предъявляемых к ходовым и эксплуатационным качествам городского электрического транспорта.

Отлично себя показала и уникальная система климат-контроля, которая впервые применяется на отечественном транспорте. В ее основе – моноблок, отвечающий сразу за кондиционирование, вентиляцию и отопление салона и кабины с высокоэффективным режимом воздушных завес. По своим потребительским качествам с нею могут поспорить только системы, применяемые в легковых автомобилях премиум-класса.

Модель 71-931 производится из более чем 80% отечественных компонентов и узлов. Имеет повышенную пассажироместимость – до 320 человек из расчета 8 чел./кв.м, запас автономного хода более 1000 м и пониженный уровень шума как внутри, так и снаружи.

В вагоне предусмотрены просторные накопительные площадки. Широкий

проход в надтележной зоне позволяет свободно передвигаться по салону даже при максимальной номинальной заполненности. Шесть дверей оснащены кнопками адресного открытия, датчиками безопасности для предотвращения зажатия пассажиров и тепловой завесой, открываются наружу и обеспечивают быструю высадку и посадку. Вагоны оборудованы системами видеонаблюдения с мониторинговыми функциями (ГЛОНАСС, GPS).

Интерьер пассажирского салона выполнен из алюминиевых сплавов, а освещение – с использованием светодиодных линий.

Трамваи оборудованы откидными аппаратами, которые монтируются в площадку дверного проема вагона. Они переводятся водителем из транспортного положения в рабочее за считанные секунды. Во всех вагонах предусмотрено место для инвалидов-колясочников с переговорным устройством для вызова водителя.

В каком первом российском городе новый трамвай начнет перевозить пассажиров станет известно уже в ближайшее время.

(По сообщению PR-агентства Kestler&Wolf / Галина Семенова) ●