|  |
| --- |
|  |

**Справка о трамвае «Метелица»**

Трехвагонный трамвай со стопроцентно низким полом отличается большой пассажировместимостью и подходит для скоростных пассажирских маршрутов как в городе, так и на региональных линиях. Вариант с одной кабиной для водителя вмещает 260 пассажиров, а двусторонний – 254, имея соответственно 61 и 58 мест для сидения, при этом максимальная скорость, которую развивают обе модификации, составляет 75 км/ч. «Метелица» оборудована системой видео и аудио информирования пассажиров, а также видеонаблюдением. Модель разрабатывалась специально под климатические условия целевого рынка - трамвай приспособлен под широкий диапазон температур от –40 до +40 градусов Цельсия и может с легкостью выдерживать суровые погодные условия. Каркас кузова трамвая изготовлен из низколегированной стали и обшит алюминиевыми панелями, что увеличивает его срок службы и облегчает техническое обслуживание. Каждый из четырех тяговых двигателей приводится в движение преобразователем на базе IGBT с воздушным охлаждением. Дополнительно конструкция кабины водителя разработана с учетом выполнения требований стандарта по безопасности EN 15227, выполнение которого позволяет минимизировать последствия при столкновении. Тележки обеспечивают плавность хода, а также защиту от схода с рельс при эксплуатации на путях низкого качества. «Метелица» - это оптимальное высокотехнологичное решение, разработанное для применения на загруженных маршрутах и обеспечивающее максимальный уровень комфорта как для пассажиров, так и для операторов подвижного состава.

Конструкция пассажирского салона трамвайного вагона разработана и изготовлена в соответствии с требованиями международных стандартов «Правила ЕЭК ООН» №36 и 107. Данные правила устанавливают требования к конструкции салона пассажирских транспортных средств и нормируют, например, такие показатели как высоту ступеней, расстояние между сидениями, зоны прохода, расположение поручней в салоне и другие элементы. Согласно указанным стандартам норма высоты ступеней не должна превышать 350 мм, в случае с трамваем «Метелица» данный параметр не превышает 315 мм. Наличие ступенек в районе тележек обусловлено спецификой 100 % низкопольного транспорта. В этих местах установлены элементы конструкции тележек (колеса, редуктор, тяговый двигатель и т.д.). Аналогичные схемные решения присутствуют и у иных производителей низкопольного подвижного состава.

При создании «Метелицы» разработчики максимально использовали детали и материалы, произведенные на территории Таможенного союза, и лишь те компоненты, которые нельзя заменить российскими или белорусскими аналогами, были закуплены в Европе. Все комплектующие от различных производителей прошли проверку совместного функционирования в реальных условиях эксплуатации. Каркас кузова, элементы его обшивки, электрооборудование, пластиковые панели, стекла изготовлены из материалов российских и белорусских поставщиков, что логично объясняется удобством поставок. Информационная система с бегущей строкой и компоненты навигации произведены на одном из российских заводов. Тележка – один из ключевых элементов трамвайного вагона – разработана специалистами «Штадлер Минск». В настоящее время проводятся работы по локализации производства элементов трамвайной тележки и таких комплектующих изделий, как система кондиционирования, тяговые электродвигателя, пантограф на территории Таможенного Союза, и в частности в России.

Трамвай «Метелица» прошёл полный цикл приёмочных испытаний совместно с «ООО «Научно-технического центра НИИ Горэлектротранспорта» и ГУП «Мосгортранс» и имеет положительное заключение. Комиссией были отмечены такие отличительные особенности вагона, как 100 %-я низкопольность, возможность двустороннего движения – в г. Москва трамвай проходил испытания на двух маршрутах, один из которых был без разворотного кольца, хотя данная модель трамвая может быть изготовлена и с одной кабиной. Не осталось и без внимания и то, что пассажирский салон предусмотрен для перевозки лиц с ограниченной мобильностью, а также наличие в лобовой части вагона конструкции специальной формы, которая препятствует попаданию пешехода под его кузов. В г. Москва «Метелица» прошла успешную опытную эксплуатацию, по итогам которой был подписан протокол проведения испытаний с указанием отсутствия технических неисправностей за период испытаний. В ходе эксплуатации жалоб от пассажиров не поступало, что также отмечено в протоколе.

Таким образом, новый трамвай соответствует не только всем требованиям и стандартам, действующим на территории Российской Федерации, но и полностью отвечает тренду «импортозамещения». При этом техника, производимая белорусским подразделением швейцарского концерна Stadler, сохраняет традиции соответствия европейскому качеству.