

441сч
27

Latvijas PSR Centrālās Valsts Oktobra
revolucionārās kara kara
celtniecības ministrija

Рижский вагоностроитель-
ный завод

фонд N 441сч
Опись N 27

Конструкторско-технологическая
документация

1956 - 1962

3962y

СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА ЛАТВИЙСКОЙ ССР

УПРАВЛЕНИЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ И МЕТАЛЛООБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

РИЖСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ^{х)}

ФОНД № 44I сч

О П И С Ь № 27

дел постоянного хранения

конструкторско-технологической

документации

за 1956 - 1962 гг

х) Изменения названий и подчиненности см. л. 2.

Завод "Вайроге"

Народный комиссариат среднего машиностроения СССР

Главное управление транспортного машиностроения

"ГЛАВТРАНСМАШ"

1940-1941 гг.

октябрь 1944 - октябрь 1945 гг.

Рижский государственный вагоностроительный завод

Народный комиссариат транспортного машиностроения СССР

Главное управление вагоностроительной промышленности

"ГЛАВВАГОНПРОМ"

октябрь 1945 - март 1946 гг.

Министерство транспортного машиностроения СССР

Главное управление вагоностроительной промышленности

"ГЛАВВАГОНПРОМ"

март 1946 - март 1947 г.г.

Министерство транспортного машиностроения СССР

Главное управление вагоностроения "ГЛАВВАГОН"

24.03.47 - 28.03.53 гг.

Министерство транспортного и тяжелого машиностроения СССР

Главное управление транспортного машиностроения (ГЛАВТРАНМАШ)

28.03.53 - 04.05.1954 гг.

Министерство транспортного машиностроения СССР

Главное управление вагоностроения (ГЛАВВАГОН)

04.05.54 - 12.06.57 гг.

Рижский вагоностроительный завод

Совет народного хозяйства Латвийской ССР

Управление радиоэлектротехнической и металлообрабатывающей промышленности (УРЭМП)

12.06.57 - 15.03.63 гг.

Совет народного хозяйства Латвийской ССР

Управление машиностроения и металлообрабатывающей промышленности

15.03.63 - 20.10.65 гг.

4

СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА ЛАТВИЙСКОЙ ССР

УПРАВЛЕНИЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ И МЕТАЛЛООБРАБАТЫВАЮЩЕЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

РИЖСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

ПРЕДИСЛОВИЕ

к описи № 27¹⁾ дел
постоянного хранения
конструкторско-техно-
логической документации
за 1956-1962 гг.

I.

В 1985 году Петербургское акционерное общество "Фе -
никс" построило вагоностроительный и механический завод
"Феникс"²⁾, который с 1936 года стал именоваться завод
"Вайрогс" - нынешний Рижский вагоностроительный завод (РВЗ).

Завод выпускал пассажирские и товарные вагоны и плат-
формы.

В царской России завод по тем временам и масштабам яв-
лялся крупным промышленным предприятием.

В 1915 году в связи с приближением военных действий им-
периалистической войны к г.Риге, оборудование и большое чис-
ло работающих были эвакуированы в г.Рыбинск³⁾.

С установлением буржуазной власти в Латвии в 1922 году
на заводе стало хозяйствовать немецкое акционерное общество
(Рижское объедине металлургического, паровозоремонтного ма-
шино-строительного завода "Феникс")⁴⁾.

В 1936г. на базе завода "Феникс" было создано промыш-
ленное акционерное общество "Вайрогс". Часть механических це-

1) Описи №№ I-26 заведены на документацию общего делопроизвод-
ства

2) ЦГИА Латв.ССР, ф. 4, оп. 10, д. 7769, л. 9.

3) ЦГИА Латв.ССР, ф.105, оп. I, д. 77, л. II4.

4) ЦГИА Латв.ССР, ф. I787, оп. I, д. 2, лл. I-10.

хов завода была использована для производства корпусов противотанковых снарядов, мин и других заказов военного ведомства.

В остальных цехах завода производилась сборка автомобилей, а также производство мелкотоварной продукции - подковы, гвозди, замки и др.

После восстановления Советской власти в Латвии (1940г.) завод "Вайрогс" был национализирован, включен в систему Наркомата среднего машиностроения СССР и именовался завод "Вайрогс".¹⁾ С первых дней завод стал выпускать большегрузные 50-тонные крытые товарные вагоны и платформы.

В годы немецко-фашистской оккупации (1941-1944гг.) завод был превращен в прифронтовую мастерскую по ремонту танков, автомашин и переделке вагонов.

23 октября 1944г. завод "Вайрогс" Народного комиссариата среднего машиностроения СССР возобновил свою деятельность.

К концу 1944 года завод дал первую продукцию.

Завод стал специализироваться на выпуске электроподвижного состава (вагонов электропоездов пассажирского пригородного сообщения и моторных трамваев МТВ-82).

С октября 1945г. завод стал подчиняться Народному комиссариату транспортного машиностроения СССР²⁾ и именовался "Рижский государственный вагоностроительный завод Народного комиссариата транспортного машиностроения СССР". С марта 1946г. завод стал именоваться "Рижский государственный вагоностроительный завод Министерства транспортного машиностроения СССР".

В 1957г., в связи с созданием Совнархозов, завод стал подчиняться Управлению радиоэлектротехнической и металлообрабатывающей промышленности Совета Народного Хозяйства (СНХ) Латвийской ССР и именовался: Рижский вагоностроительный завод.³⁾

С марта 1963г., после разделения УРЭМП'а на два управления, Рижский вагоностроительный завод стал подчиняться Управлению машиностроения и металлообрабатывающей промышленности Совета Народного Хозяйства Латвийской ССР (УММП).⁴⁾

1) ЦГАОР Латв.ССР, ф. 441, оп. I, д. 2, лл. 1-2

2) ЦГАОР Латв.ССР, ф. 441, оп. II, д. 2, л. 35

3) ЦГАОР Латв.ССР, ф. 851, оп. II, д. I, л. 5

4) ЦГАОР Латв.ССР, ф. 851, оп. II, д. I25, л. 46

~~- 2 -~~

Расширилась номенклатура продукции завода. Завод выпускал вагоны электропоездов пригородного сообщения серии "ЭР", трамваи, запчасти к ним.

На Рижском вагоностроительном заводе имеются два основных хранилища технической документации: в отделе Главного конструктора - бюро технической документации, хранящее конструкторскую документацию завода, и технический архив отдела Главного технолога, в котором сосредоточена технологическая документация завода.

(Далее см. л. 3)

7
3.

Отдел Главного конструктора по электропоездам является структурным подразделением завода и подчинением Главному инженеру.

ОГКЭ осуществляет техническое руководство проектированием и изготовлением электропоездов, дизельпоездов и трамваев.

В целях обеспечения сохранности, учёта, правильного использования и размножения конструкторской документации завода в отделе действует бюро технической документации (БТД), созданное в 1940 году (вначале технический архив, затем - БТД). В БТД хранится конструкторская документация за 1956-1987 г.г., на документы ведётся картотека учёта и применяемости, построенная по предметно-тематическому принципу.

II.

В 1987 году на РВЗ силами БТД завода, при консультативно-методической помощи ОНТД, ЦГАОР, впервые была проведена научно-техническая обработка (НТО) документов за 1956-1962 г.г.

Первый этап экспертизы ценности документов проведён в 1983 году. Составлен "Перечень изделий разработанных Рижским вагоностроительным заводом с 1944-1982 г.г." и "Перечень изделий, техническая документация по которым подлежит передаче на государственное хранение за 1944-1982 годы", который утверждён ЭПК ЦГАОР СССР (протокол № 5 от 05.10.83г.)

Из утвержденного перечня изделий НТО подвергнута документация на электропоезд "ЭР-1", который предназначен для пригородного сообщения на электрифицированных участках напряжением 3000 В постоянного тока.

Новый электропоезд "ЭР-1" в отличие от ранее выпускавшейся 3-х вагонной секции C_3^D состоит из 10 вагонов: 2-х головных, 5 моторных и 3-х прицепных промежуточных. Поезд может быть составлен также из 4, 6, и 8 вагонов, причем в каждом случае половина общего числа вагонов - моторные. Кабины управления имеются только в 2-х головных вагонах.

Повышенная мощность тягового двигателя, увеличение числа моторных вагонов и сниженный вес вагонов позволили обеспечить пусковое ускорение до $0,65 \text{ м/с}^2$ (вместо $0,45 \text{ м/с}^2$ у C_3^D). Характеристики разгона поезда "ЭР-1" лежат значительно выше характеристик секции C_3^D , а установившаяся скорость нового поезда на площадке превышает 130 км/ч (вместо 85 км/ч у C_3^D). Благодаря применению электропневматического тормоза с инерционными регуляторами и высоким коэффициентом нажатия тормозных колод, равным 170% от веса вагонов, новый

4. 8

электропоезд имеет высокое тормозное замедление - $0,9 \text{ м/с}^2$, т.е. в 1,5 раза выше, чем секция СР_3 .

Принципиально новыми узлами на электропоезде "ЭР-1" являются: кузов, тележка, вентиляция и электрооборудование. Кузова вагонов "ЭР-1" полностью металлические, без хребтовой балки, выполнены из набора продольных и поперечных элементов жесткости - балки рамы, верхние угольники боковых стен, гофры боковых стен и крыши - расположены по длине кузова вагона непрерывно. Поперечные элементы - стойки боковых стен, дуги крыши и поперечные балки рамы - образуют в одной плоскости замкнутые кольца - шпангоуты. Такая конструкция позволяет включить в работу все элементы кузова: раму, крышу и боковые стены и при небольшом весе обеспечивает необходимую прочность.

За счёт более рационального использования металла, применения в основном гнутых и штампованных профилей вес металлического кузова вагонов "ЭР-1" снижен более чем на 10% по сравнению с весом кузова секции СР_3 .

Как моторные, так и прицепные вагоны электропоезда "ЭР-1" имеют по две двухосные тележки с двойным рессорным подвешиванием.

Рама тележки вагонов "ЭР-1", в отличие от клепанной рамы тележки секции СР_3 , выполнена сварной и состоит из двух продольных балок и соединяющих их двух средних поперечных балок замкнутого коробчатого сечения.

Люлечное (центральное) подвешивание является одним из элементов двойного рессорного подвешивания и состоит из верхней стальной литой люлечной балки, двух эллиптических рессор, подрессорной штампованной балки и подвесок.

Буксовый узел является вторым элементом двойного рессорного подвешивания. Передача нагрузки от рамы тележки на буксу, а затем и на шейку оси колёсной пары осуществляется через цилиндрические винтовые однорядные пружины.

На моторных тележках электропоезда "ЭР-1" применена опорно-рамная подвеска тягового двигателя, т.е. тяговый двигатель неподвижно закреплен на раме тележки, а передача вращающегося момента от вала двигателя и колёсной паре осуществляется через кулачковую муфту и редуктор, который обеспечивает неизменное расстояние между осями большого зубчатого колеса и малой шестерни. Кулачковая муфта предназначена для компенсации перемещений оси колёсной пары относительно рамы тележки, которые возникают при движении поезда. Кулачковая муфта допускает параллельное смещение оси якоря двигателя относительно оси шестерни, угловое смещение

этих осей, а также продольное смещение вала двигателя и хвостовика шестерни. Кулачковая муфта состоит из трех основных частей: двух кулачков, насаженных с нагревом на хвостовик шестерни и хвостовик вала якоря двигателя, и соединяющего их корпуса муфты. Корпус муфты состоит из двух полумуфт с упорами, стаканами, защитных колец, центрирующего диска, скрепляющих болтов и двух резиновых щитов.

Вентиляция пассажирских салонов в вагонах секции С₃^Р осуществлялась с помощью крышевых дефлекторов. Для вагонов электропоезда "ЭР-1" разработана совершенно новая система вентиляции.

Все вагоны поезда имеют принудительную вентиляцию, для чего по концам вагона смонтированы вентустановки. В летнее время воздух, поступающий снаружи вагона через жалюзи в крыше вагона, проходя через сетчатые фильтры очищается в них от пыли и поступает в чердачное помещение, откуда вентилятором нагнетается в вентиляционную систему. В зимнее время подаваемый в пассажирский салон воздух подогревается в калорифере, чем обеспечивается необходимое отопление вагонов.

Для передачи на государственное хранение в ЦГАОР Латвийской ССР отобрана конструкторская документация на стадии "рабочая документация", разработанная в основном на РВЗ и частично (~~на электростроительном~~) на Рижском электромашиностроительном заводе (РЭЗ). Отобрано - спецификации, общие виды, сборочные чертежи, чертежи узлов общего вида вагонов, кузова, тележки, электрооборудования и вентиляции электропоезда "ЭР-1".

Документация разработана на тушевых кальках, проведена реставрация их.

Состав отобранной документации полный, недостающих конструкторских документов нет.

Спецификой систематизации чертежей изделия является группировка их прежде всего не по более крупным частям (вагонам), а по частям, в порядке технологического цикла сборки вагонов, на чем настаивали члены ЭК предприятия, которые и провели экспертизу ценности и систематизацию чертежей внутри дел.

Физическое состояние документации удовлетворительное.

На отсутствующую на изделие технологическую документацию составлен акт на недостающие документы от 02.12.87г.

На обработанную документацию изделия составлена опись № 27 дел постоянного хранения конструкторско-технологической документации за 1956-1962 г. г. в количестве 38 дел. Опись снабжена предисловием.

Предисловие к описи № 27 составил:

инженер-конструктор
04.12.87.

ehdee

ЛАЦЕ Э.Р.

СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА ЛАТВИЙСКОЙ ССР
 УПРАВЛЕНИЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ И МЕТАЛЛООБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
 РИЖСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД (РВЗ)

Фонд № 44I сч

УТВЕРЖДЕНО
 протоколом ЭПК ЦБАСР
 Латвийской ССР
 (подкомиссии по НТД)
 от 10.12.87 № 4

О П И С Ь № 27

дел постоянного хранения
 конструкторско-технологической
 документации
 за 1956-1962 гг. х)

№ п.п.	Обозначение	Наименование дела	Организация разработчик	Дата	Кол-во листов	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
I. ✓	II.00.00.	<u>ЭЛЕКТРОПОЕЗД "ЭР-1"</u> Рабочая документация	РВЗ РЭЗ	1956	31	Краткое описание

х) имеется документ за 1964 г. (см. д. № 13)

1	2	3	4	5	6	7
2. ✓		Временные технические условия на изготовление вагонов	РВЗ, РЭЗ	1959	60	
3. ✓		Расчёт кузова моторного вагона		1956	230	
4. ✓		Расчёты на прочность узлов и деталей вагонов.		1956	118+1	
5. ✓		То же, том I		1957	159+1	
6. ✓		То же, том 2		1957	165+1	
7. ✓		То же, том I		1958	233+1	
8. ✓		То же, том 2		1958	230+2	
9. ✓		То же, том I		1959	167+2	
10. ✓		То же, том 2		1959	132+3	
11. ✓		То же		1960	200+3	
12. ✓		То же		1961	47+2	
13. ✓		То же		1962, 1964	248+2	
14. ✓		Программы, протоколы, технические условия и инструкции по проведению испытаний		1957- -1959, 1961- -1962	52+3	Имеются копии
15. ✓		Технический отчёт заводских наладочных испытаний	РВЗ, РЭЗ	1957	43	

1	2	3	4	5	6	7
16. ✓	Ведомости комплектующих изделий и оборудования и инструкция по переключению цепей освещения	1957- -1959	25+2			
17. ✓	Головной вагон Спецификация, общий вид	1956- -1957	3+I			
18. ✓	То же Кузов Спецификация, общий вид	1956	9+I			
19. ✓	То же Рама Спецификация, общий вид, узлы	1956, 1959	11+I			
20. ✓	То же Установка автосцепки Спецификация, сборочный чертёж, узел	1956	5+I			
21. ✓	То же Боковины правая и левая Спецификации, сборочные чертежи	1956	6+I			
22. ✓	То же Стенки лобовая и торцовая Спецификации и сборочные чертежи	1956	14+I			
23. ✓	То же Крыша Спецификация, сборочный чертёж	1956	4+I			

I	2	3	4	5	6	7
24. ✓		Головной, моторный, прицепной вагоны				
		Тележка		1958,		
		Спецификации, общие виды, узел		1961,	14+1	
25. ✓		То же		1956-		
		Рычажно-тормозная передача		-1957,		
		Спецификации, сборочные чертежи		1960-	42+1	
				-1961		
26. ✓		Головной, моторный вагоны				
		Тележка				
		Привод ручного тормоза				
		Спецификации, сборочные чертежи		1956,	16 +1	
				1958-1959,		
				1961		
27. ✓		Головной вагон				
		Тележка				
		Привод скоростемера				
		Спецификация, сборочный чертёж, узел		1957	7+1	
28. ✓		Моторный вагон				
		Тележка				
		Рама				
		Спецификация, сборочный чертёж		1959	7+1	

I	2	3	4	5	6	7
29. ✓		<p>Моторный вагон Тележка Колёсная пара с редуктором и буксами Спецификация, сборочный чертёж, узлы</p>		1959-1961	25+1	
30. ✓		<p>То же Передача рычажно-тормозная Спецификации, сборочные чертежи</p>		1957, 1960-1961	17+1	
31. ✓		<p>Головной, моторный, прицепной вагоны Схемы принципиальные электрические</p>		1956, 1960-1962	11+2	
32. ✓		<p>То же Электрооборудование Спецификации, сборочные чертежи</p>		1961	47+1	
33. ✓		<p>Головной, моторный вагоны Электрооборудование Крыша, служебное помещение Спецификации, сборочные чертежи</p>		1959, 1961	22+1	

I 2 3 4 5 6 7

34. ✓	Моторный, прицепной вагоны Электрооборудование Шкафы, задний тамбур Спецификации, сборочные чертежи	1958-1960	25+I
35. ✓	То же Освещение Спецификации, сборочные чертежи	196I	27+I
36. ✓	Головной вагон Электрооборудование Кабина машиниста Спецификация, сборочный чертёж	1959	33+I
37. ✓	То же Освещение Спецификация, сборочный чертёж	196I	33+I

I 2 3 4 5 6 7

38. V

Головной, моторный, прицепной вагоны
Вентиляция
Принципиальная схема, спецификации, общие виды

1956,
1959,
1961

9+1

В данный раздел описи включено 38 (тридцать восемь) дел с № I по № 38.

Опись составил:

инженер-конструктор

Евдоким

Э.Лаце

Итоговую записку к разделу описи за 1956-1962 гг. заверяю:

Председатель ЭК
Зам. главного инженера

А.Д.Тельнов



СОГЛАСОВАНО:

Директор РВЗ

В.А.Савин

12.87

Принято 38 (тридцать восемь) дел, с № 1 по № 38. *гидр*
26.12.87 Aprakstā 38 (тридцать восемь)
glabāšanas vienības

1987.g. 26. декабрь *гидр*
CVORA *гидротран.*

Šini lietā 16 (шестнадцатой)
.....numurētās lapas

1987. g. „26” ziņojums

CVSĀRA zinātn. līdzstr.
arhivārs

[Handwritten signature]

ПАРБАУДИТ

ПАРБАУДИТ

ДАТСКА