

Идти вперед, не останавливаясь на достигнутом

Несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране железнодорожная отрасль нуждается в обновлении локомотивного парка, и этот процесс даже активизировался в последнее время. Соответственно, есть спрос и на продукцию тормозостроения, которой оснащаются не только локомотивы, но и вагоны.

О том, как коллектив ОАО МТЗ ТРАНСМАШ обеспечивает необходимым оборудованием подвижной состав железных дорог России, да еще и ряда зарубежных стран, рассказывает генеральный директор уникального предприятия Николай Анатольевич Егоренков.

Совсем скоро, в ноябре, мы будем отмечать 95-летие со времени основания предприятия. В железнодорожном справочнике, посвященном столетию изобретения паровоза, есть такая запись: «Если Джордж Стеффенсон дал человечеству стального коня, то настоящие вожжи для его укрощения создал русский машинист Флорентий Пименович Казанцев». Этот изобретатель в 1921 году дал старт абсолютно новой для молодой России отрасли — отрасли тормозостроения.

Следующий этап развития отечественного тормозостроения связан с именем другого русского самородка — Ивана Константиновича Матросова. Он разработал классическую схему тормозов и создал несколько типов грузовых и пассажирских воздухораспределителей. А благодаря его успешной разработке и налаженному на московском тормозном заводе производству к 1935 году все грузовые поезда страны были переведены на автоматическое торможение отечественной разработки и производство.

И несмотря на достаточно сложную историю предприятия, тесно связанную с историей нашей страны, а это и война, и послевоенное время, и все пережитые страной кризисные времена, сегодня ОАО МТЗ ТРАНСМАШ продолжает выпускать современные приборы тормозных систем для подвижного состава железных дорог и метрополитена, объединяя в себе научно-исследовательскую, испытательную и производственную базы. В том числе благодаря наличию собственного Специального конструкторского бюро тормозостроения.

Среди важнейших разработок последних лет — модули тормозного оборудования для локомотивов. К наиболее крупным работам в этой области относится создание модулей тормозного оборудования Е.300Т для пассажирского локомотива ЭП20 производства Новочеркасского электровозостроительного завода, модуля тормозного оборудования Е.311 для магистрального тепловоза 2ТЭ25А с асинхронным приводом производства Брянского машиностроительного завода. Этот же модуль предназначен и для уста-



новки на магистральный тепловоз 2ТЭ25К с коллекторным приводом. Модуль Е.311 прошел весь цикл заводских испытаний и в настоящее время поставляется для установки на вновь выпускаемые локомотивы.



новки на магистральный тепловоз 2ТЭ25К с коллекторным приводом. Модуль Е.311 прошел весь цикл заводских испытаний и в настоящее время поставляется для установки на вновь выпускаемые локомотивы.

Для электровоза 2ЭС5 наши специалисты создали модуль тормозного оборудования Е.310, а для маневровых локомотивов — модуль тормозного оборудования Е.315. Впервые в истории отечественного машиностроения для скоростных электропоездов «Ласточка» предприятием разработана уникальная система тормозного оборудования, обеспечивающая эффективность торможения в различных режимах при соблюде-

нии условий комфорта и безопасности пассажиров. В отличие от зарубежных аналогов она позволяет проектировать поезда с гибкой составностью (от 3 до 10 вагонов) и используется с отечественной системой управления поездом. Механическая часть системы выполнена с использованием дисковых тормозов, применение которых гарантирует короткий тормозной путь и увеличенные межремонтные пробеги.

Одно из последних предложений на рынке тормозной техники — это разработанные нами безрезьбовые соединения 157, использование которых исключает излом подводных труб. Данные соединения входят в комплектацию воздухораспределителей модификации типа 483А-БС.

Но, конечно, важнее всего, что на отечественном рынке мы продолжаем поступательно и систематизировано укреплять свои позиции. В настоящее время у завода появились хорошие объемы заказов на модуль тормозного оборудования Е.311КМ для локомотива 2ТЭ25КМ и, кроме того, продолжается наше плодотворное сотрудничество с ООО «Уральские локомотивы». На их новых моделях локомотивов 2С6 и 2С10 успешно применяется унифицированный комплекс тормозного оборудования вместе с новым образцом нашего крана машиниста.

Коллектив не останавливается на достигнутом и постоянно стремится создавать задел на будущее. В настоящее время на газотурбовозе ГТ002 проходят испытания новый кран машиниста и распределенная система управления тормозами поезда. Последняя специально разработана для организации тяжеловесного движения, которое находит все более широкое применение на сети дорог ОАО «РЖД». При этом отзыв специалистов, анализирующих работу нашего оборудования в данном конкретном проекте, только положительные, более того, превосходные сравнительно с другими предложениями.

Продолжается сотрудничество и с Новочеркасским заводом,

который так же производит тяговый подвижной состав, и где используется наша продукция. Хотелось бы надеяться, что и по грузовым вагонам ситуация изменится в лучшую сторону и тогда серийное тормозное оборудование нашего предприятия найдет более широкий спрос на российском рынке подвижного состава. В любом случае, как бы не сложилась дальше ситуация в экономике, мы, осуществив мероприятия по оптимизации производства, научились жить и работать в непростых условиях.

Недавно ОАО МТЗ ТРАНСМАШ в пятый раз приняло участие в выставке InnoTrans-2016. На совместном стенде с ОАО «Транспневматика» мы продемонстрировали свое новейшее оборудование: блок тормозного оборудования 420 и кран машиниста 345 для электропоезда ЭС2Г «Ласточка», тормозное оборудование грузового вагона по нормам UIC, которое имеет различные модификации и подходит для любого типа грузового подвижного состава, модуль Е.315, являющийся самой компактной системой управления тормозами для грузовых и маневровых локомотивов в России, систему распределенного управления тормозами поезда (РУТП) для вождения составов повышенного веса и длины, комплект безрезьбовых соединений 157 для грузовых вагонов.

Экспозиция вызвала большой интерес как у отечественных спе-

циалистов, так и у представителей зарубежных компаний. Стенд МТЗ ТРАНСМАШ посетил старший вице-президент по инновационному развитию — главный инженер ОАО «РЖД» В.А. Гапанович, заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации А.Н. Морозов, заместитель директора Департамента транспортного машиностроения Министерства промышленности и торговли РФ В.П. Бабушкин.

Ознакомившись с нашими экспонатами руководители и специалисты железных дорог Германии, Польши, Белоруссии, Казахстана, Ирана, Индии, Литвы и многих других рынков, а также специалисты компаний «Трансмашхолдинг», «Синара-транспортные машины», «Уралвагонзавода», «Федеральной грузовой компании», ПАО «Крюковский вагоно-

строительный завод», руковод-



строительный завод», руковод-

ство и технические специалисты таких транснациональных компаний как Альстом (Alstom), Бомбардьере (Bombardier), Сименс (Siemens), КноррБремзе (Knorr-Bremse), Фэйвэли Транспорт (Faiveley Transport), ЧеЗет Локо (CZ LOKO), Шкода Транспортешкен (Skoda Transportation), Вабтек (WABTEC) и представители других компаний.

Как уже упоминалось, для развития тяжеловесного движения конструкторы ОАО МТЗ ТРАНСМАШ создали несколько типов систем распределенного управления торможением поезда (РУТП), предназначенных для управления тормозами тяжеловесных длинносоставных грузовых поездов со всеми видами кранов машиниста.

Среди других наших интересных разработок — электропневматический клапан автостопа с дистанционным управлением ЭПК 151Д, кран вспомогательного тормоза локомотива с дистанционным управлением 224Д, пневматический резервный модуль 025М-1, кран резервного управления автоматического тормоза 025А и кран резервного управления локомотивным тормозом 025Л.

Одним из самых приоритетных и перспективных проектов последних лет является создание воздухораспределителя, а также всех остальных приборов тормозной системы, соответствующей стандартам UIC и способной работать со всеми существующими системами пневматических тормозов подвижных составов железных дорог, эксплуатируемых на пространствах и рынках со стандартами UIC. Внедрение данного проекта дает возможность поставлять полный комплект тормозного оборудования вагонов в любые страны, входящие в состав МСЖД.

Так что в будущее мы смотрим с оптимизмом. Продолжаем укреплять свои позиции на отечественном рынке, есть спрос на нашу продукцию и за рубежом. И мы готовы всецело удовлетворять любую потребность и в первую очередь российских железных дорог в новейшем тормозном оборудовании для обеспечения безопасности железнодорожного движения.

Среди других наших интересных разработок — электропневматический клапан автостопа с дистанционным управлением ЭПК 151Д, кран вспомогательного тормоза локомотива с дистанционным управлением 224Д, пневматический резервный модуль 025М-1, кран резервного управления автоматического тормоза 025А и кран резервного управления локомотивным тормозом 025Л.

Одним из самых приоритетных и перспективных проектов последних лет является создание воздухораспределителя, а также всех остальных приборов тормозной системы, соответствующей стандартам UIC и способной работать со всеми существующими системами пневматических тормозов подвижных составов железных дорог, эксплуатируемых на пространствах и рынках со стандартами UIC. Внедрение данного проекта дает возможность поставлять полный комплект тормозного оборудования вагонов в любые страны, входящие в состав МСЖД.

Так что в будущее мы смотрим с оптимизмом. Продолжаем укреплять свои позиции на отечественном рынке, есть спрос на нашу продукцию и за рубежом. И мы готовы всецело удовлетворять любую потребность и в первую очередь российских железных дорог в новейшем тормозном оборудовании для обеспечения безопасности железнодорожного движения.

Так что в будущее мы смотрим с оптимизмом. Продолжаем укреплять свои позиции на отечественном рынке, есть спрос на нашу продукцию и за рубежом. И мы готовы всецело удовлетворять любую потребность и в первую очередь российских железных дорог в новейшем тормозном оборудовании для обеспечения безопасности железнодорожного движения.

Так что в будущее мы смотрим с оптимизмом. Продолжаем укреплять свои позиции на отечественном рынке, есть спрос на нашу продукцию и за рубежом. И мы готовы всецело удовлетворять любую потребность и в первую очередь российских железных дорог в новейшем тормозном оборудовании для обеспечения безопасности железнодорожного движения.