



БЕЗ ТОРМОЗА НЕТ ПРОГРЕССА

МОСКОВСКОМУ ТОРМОЗНОМУ ЗАВОДУ — 85 ЛЕТ

**17 ноября 1921 г. правительство приняло решение о пере-
профилировании завода «Электросила» на выпуск тормозного
оборудования для железнодорожного транспорта. Эта дата
и стала днем рождения Московского тормозного завода, право-
преемником которого сегодня является ОАО МТЗ ТРАНСМАШ.**

На предприятии создаются новые и совершенствуются поставленные ранее транспортные и тормозные системы и приборы.

— Проведенная в последние годы структурная реорганизация технических служб, насыщение рабочих мест современной компьютерной техникой позволили создать принципиально новые тормозные системы, — говорит директор по развитию и новой технике ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Сергей Иванович Афанасьев. — За минувшие десять лет номенклатура изделий увеличилась в 20 раз. Приборами управления тормозами на сегодняшний день оснащено 1 млн. вагонов и локомотивов на железных дорогах России, стран СНГ, Балтии и многих других государств.

Все, кто трудится на заводе, понимают, что эффективная и безаварийная работа железнодорожного транспорта во многом зависит от надежности тормозных систем. И стремятся, чтобы они были надежными, отвечали современным требованиям.

Сегодняшним создателям тормозов есть на кого равняться. На МТЗ трудились выдающиеся изобретатели — Флорентий Пименович Казанцев и Иван Константинович Матросов. «Товарищи хозяйственники! Ответьте на вопрос вы — что сделано, чтоб выросли Казанцевы и Матросовы?» С этих строк начинается одно из стихотворений Владимира Маяковского, которое до сих пор, как реликвия хранится в музее завода.

Вскоре после Великой Отечественной войны на МТЗ был освоен выпуск электропневматических тормозов для электропоездов, которые гарантировали высокую безопасность пассажирских перевозок. Освоено производство электропневматических тормозов для пассажирских поездов с локомотивной тягой.

В 1951 г. создано специальное конструкторское бюро по тормозостроению (СКБТ). Здесь родилось более тысячи приборов для всех типов грузовых и пассажирских вагонов.

Заводчане с теплотой вспоминают выдающегося ученого-тормозника В.Г. Иноземцева, который в 1955 г. модернизировал воздухораспределитель типа М-320 конструкции изобретателя, бывшего машиниста И.К. Матросова. Владимир Григорьевич нашел оптимальный вари-

ант повышения управляемости тормозной системы грузовых поездов различной массы и длины.

При научном руководстве и непосредственном участии В.Г. Иноземцева на заводе был разработан унифицированный типовой ряд воздухораспределителей широкого спектра с улучшенными техническими характеристиками и эксплуатационными показателями. Среди них воздухораспределитель № 483 для грузовых вагонов, который отличался не только конструктивными находками, но и хорошими эксплуатационными свойствами, высокой надежностью.

Важная роль в предварительной апробации результатов работ отводится уровню технической оснащенности экспериментальной базы. Значительно расширены ее функциональные возможности, увеличена в два раза площадь. Модернизировано имеющееся, изготовлено собственными силами и приобретено новое современное стендовое оборудование, средства аппаратурного и визуального измерения фиксируемых характеристик, контроля проведения испытаний.

В результате создан уникальный экспериментальный комплекс. В него вошли две испытательные станции. На одной имитируется управление тормозами по заданной программе и контролируется работа воздухораспределителей в грузовом поезде переменной длины (150 вагонов), движущемся по участку. На другой станции проверяется работа воздухораспределителей в пассажирском поезде длиной 30 вагонов.

— Применение микропроцессорной техники, систем диагностики и контроля, оригинальных конструктивных разработок тормозного электропневматического оборудования позволяет создавать универсальные тормозные системы для современного подвижного состава, — говорит Сергей Иванович. — В настоящее время на всех новых локомотивах устанавливается унифицированный комплекс тормозного оборудования локомотивов (УКТОЛ), созданный на нашем предприятии.

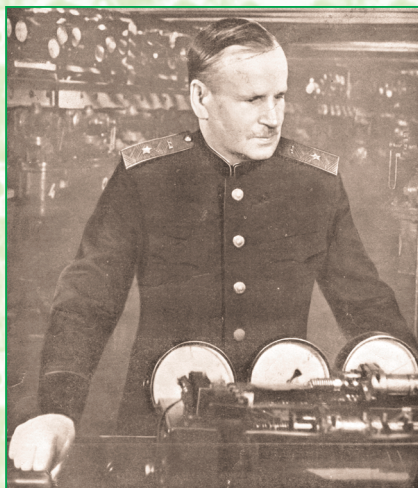
Удачная конструкция электронного контроллера крана машиниста позволила разработчикам пультов по-новому расположить приборы управления в кабине машиниста и усовершенствовать ее дизайн. Исполнительная часть УКТОЛа, выполненная в виде стойки с расположенными



**На сборочном участке цеха № 3 — трехмиллионный воздухо-
распределитель № 270.005-1 (фото 30 октября 1971 г.)**



**Технические руководители и ведущие специалисты завода
присутствуют при очередных испытаниях УКТОЛа**



И.К. Матросов (1886 — 1965 гг.)

локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» разработали программу обучения специалистов дорог на базе завода.

Для грузового вагоностроения налажено производство новой магистральной части № 483А. В настоящее время проходит испытания новая главная часть, которая должна будет выпускаться взамен старой № 270.023. Уже прошли успешные испытания по 50 приборов на Красноярской и Октябрьской дорогах. На межведомственной комиссии было принято решение о сборке еще 500 усовершенствованных воздухораспределителей. Когда они пройдут испытания, будет принято окончательное решение о серийном выпуске этих приборов.

Выполнена новая компоновка грузового воздухораспределителя. Это позволило уйти от камеры № 259, которая тоже давно выпускается по устаревшей технологии — литьем в землю. Сегодня разработана принципиально новая конструкция на основе раскатных цилиндров. Взамен камеры № 295 установлена плита, на которой расположены два раскатных цилиндра, позволяющих полностью уйти от грязи, ржавчины и других негативных моментов, которые есть при литье в землю.

Созданная на МТЗ конструкция демонстрировалась в мае этого года на выставке на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа (ст. Щербинка) и заинтересовала руководство ОАО «РЖД». На сегодняшний день выполнен весь цикл стендовых испытаний прибора по новой технологии изготовления и в ближайшее время, после согласования с Департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД», начнутся опытные испытания на грузовых вагонах.

Для пассажирских вагонов успешно эксплуатируется прибор № 292. Но заводчане пошли дальше — создали прибор № 242, который прошел весь цикл заводских испытаний, а также на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа. По распоряжению вице-президента ОАО РЖД М.П. Акулова они проходят обкатку на восьми поездах Москва — Воркута и Москва —

на ней пневматическими и электропневматическими приборами, электронным блоком управления, размещена в машинном отделении. Такое конструктивное решение позволяет обеспечить дистанционное автоматизированное торможение поезда, в том числе по радиоканалу, что важно для длиннооставных поездов.

На стадии разработки и внедрения были определены трудности: конструктивные недоработки устранялись с учетом высказанных замечаний. При этом совместно с Департаментом

Адлер. В 2007 г. состоится межведомственная комиссия по результатам испытаний.

Все эти приборы требуют нового подхода с точки зрения технологии производства. Поэтому на заводе принята программа по техническому перевооружению, которая реализуется ежегодно вот уже в течение пяти лет.

— Одна из основных целей, — говорит С.И. Афанасьев, — долгосрочное взаимовыгодное партнерство с теми, кому нужна наша продукция. В наших интересах подписанное АСТО и ОАО «РЖД» соглашение в области производства и поставок для компании оборудования и запасных частей, разработки новых тормозных систем для самого современного подвижного состава.

Сегодня с учетом высказанных пожеланий со стороны эксплуатационников дорабатывается кран машиниста № 130, который прошел приемочные испытания на электровозе ВЛ10М. Когда через четыре месяца эксплуатации в канал тормозной системы стал попадать герметик, мы внесли изменения в технологию склейки плит. Плюс — поставили дополнительные фильтры, чтобы гарантировать непопадание герметика. Есть проблемы, которые пока не решены на уровне отраслевой науки. Ахиллесова пята тормозной системы — осушка воздуха. Часто фильтры выходят из строя из-за попадания ржавчины, грязи и взвешенных смесей.

Учтено требование железнодорожников об увеличении межремонтных гарантийных сроков эксплуатации тормозных приборов не менее 4 лет до первого планового ремонта. Кроме того, создается тормозное оборудование для поездов с повышенной массой и нагрузкой на ось до 30 тс.

В 2004 г. предприятие завершило переход от элементной системы качества к процессному управлению, что позволило произвести сертификацию системы качества по ГОСТ Р ИСО 9001—2001 и укрепить свои позиции на рынке международных производителей тормозных систем для железнодорожного транспорта.

Но заводчан волнуют не только технические и инновационные проблемы. Плановые совместные проверки с ОАО «РЖД», разбор неисправностей тормозного оборудования подтвердили, что тормозной рынок нуждается в защите от контрафактной продукции, случайных изготовителей. Ловкачи стремятся любым способом добыть чертежи и начать производство, которое, увы, не отличается высоким качеством. Как правило, такая продукция, бывшая в употреблении, не прошедшая испытания, не принятая инспекцией ОАО «РЖД», предлагается дешевле. К сожалению, в последнее время эта проблема обострилась.

В прошлом году контролирующими работу железнодорожного транспорта правоохранительными органами была предотвращена попытка установки на железнодорожные вагоны некондиционного тормозного оборудования, собранного из исключенных к применению деталей. ОАО «РЖД» руководителям железных дорог запретило использование контрафактной продукции. Но прислушаются ли к нему собственники подвижного состава?

Все, с кем приходилось беседовать на МТЗ, говорили о необходимости ужесточить контроль, возвести непреодолимые преграды производителям и поставщикам несертифицированной и не прошедшей приемочных испытаний продукции.

— Решение о внедрении новых изделий и модернизации существующих необходимо принимать, на наш взгляд, после коллегиального рассмотрения учеными и специалистами в области тормозостроения, — говорит С.И. Афанасьев. — Главной задачей по-прежнему остается полное удовлетворение потребностей заказчиков в высококачественных тормозных приборах в договорные сроки.

На МТЗ намерены и дальше прочно удерживать лидирующие позиции на рынке производителей тормозных систем и оборудования, сделать все, чтобы на стальные магистрали поступало безотказное тормозное оборудование.



Ф.П. Казанцев (1877 — 1940 гг.)



Важное звено экспериментальной базы завода — тормозная лаборатория

В.И. ТЕТЕРЯНИК,
спец. корр. журнала