

95 лет легендарному заводу

У знаменитого завода ОАО МТЗ ТРАНСМАШ юбилей – известному предприятию и его трудовому коллективу исполняется 95 лет. Появление завода в начале 20-ых годов прошлого века ознаменовало начало конца монополии зарубежных производителей на тормозную продукцию для российских грузовых и пассажирских вагонов. Завод расширял производство, строился, воевал, а в наступившие мирные годы плодотворно работал. Эта страница посвящена главным вехам ОАО МТЗ ТРАНСМАШ на этом пути.

1921 ГОД



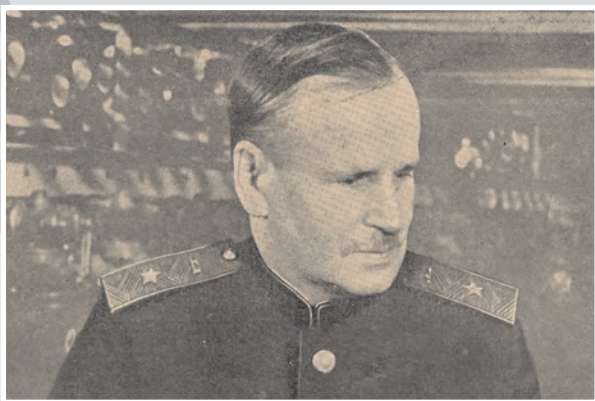
С этим зданием на Лесной улице столицы Московский тормозной завод, а ныне ОАО МТЗ ТРАНСМАШ связывают 95 лет. Официальной датой рождения предприятия считается 17 ноября 1921 года. В этот день Межведомственная Сметная Комиссия при Главметалле Высшего Совета Народного хозяйства утвердила его первую рабочую смену расходов. Пройдет совсем немного времени и коллектив рабочих, инженеров и конструкторов завода уже закончит подготовку к массовому выпуску тормозов отечественного производства. Впереди будут новые победы и испытания, но день рождения предприятия навсегда останется «стартовой» площадкой долгого пути к мировым высотам в тормозостроении. В разное время у «руля» предприятия стояли специалисты, чьи имена вошли в историю отечественного тормозостроения. Сегодня трудовой коллектив ОАО МТЗ ТРАНСМАШ возглавляет генеральный директор Николай Анатольевич Егоренков.

20-Е ГОДЫ XX ВЕКА



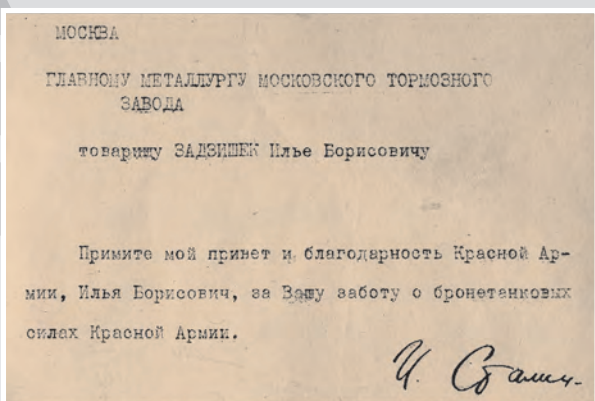
В прошлом паровозный механик и машинист, самоучка-изобретатель Флорентий Пименович Казанцев, изобретатель первого отечественного автоматического тормоза, пришел на завод с чертежами тормоза для пассажирского вагона. Их первую партию изготовили в 1922 году, а уже в 1925 году на испытаниях на Сурамском перевале тормоз Казанцева одержал победу над тормозной системой «Кунце-Кнорре» и иностранной монополии на производство тормозов в России был положен конец. Флорентий Пименович передал авторские права на свое изобретение в полную собственность государству. Его слава шагнула и далеко за пределы России. В прошлом веке в дни столетия паровоза в одном английском справочнике сочли нужным отдать дань не только своему великому соотечественнику, но и умельцу из России: - «Англичанин Джордж Стефенсон дал человеку стального коня. Настоящие вожжи для укрощения этого стального чудовища впервые создал русский машинист Флорентий Казанцев».

30-Е ГОДЫ XX ВЕКА



Путь в профессию Ивана Константиновича Матросова, 130 летие со дня рождения которого отмечалось в этом году, не был простым. Семь лет пролежало в архивах его первое изобретение. В 1926 году И.К. Матросов предложил новую систему авто-тормоза для грузовых поездов, принятого в 1931 года в качестве типового на железных дорогах страны. Иван Константинович являлся автором многочисленных изобретений, в частности, в годы войны был разработан автоматический тормоз для санитарных поездов. За значительный вклад в успешную работу железнодорожного транспорта в предвоенный период и в годы войны, И.К. Матросову было присвоено высокое звание генерала - директора тяги III ранга и присуждена Государственная премия. Иван Константинович проработал на заводе до последних дней жизни отдавая любимому делу весь свой талант и знания.

1941- 1945 ГОДЫ



Война коснулась не только судеб рабочих завода -250 заводчан ушли на фронт, многие из них погибли, но и всего предприятия. Предприятие было переориентировано на выпуск военной продукции. В дни наступления врага на Москву было решено эвакуировать завод на станцию Шершня Южно-Уральской железной дороги. Лишь два цеха, изготавливавшие боеприпасы, остались в столице: литейный и механический. Вся страна тогда жила одной целью, единым порывом – все для фронта, все для победы. Все производственные мощности завода работали на Победу. Изготовленные здесь боеприпасы бесстрашно разили врага и приближали его разгром. Скупые строки документов тех грозных лет, красноречиво говорят о беспримерном подвиге заводчан.

1950- 1980 ГОДЫ



В послевоенные годы перед железными дорогами страны встали новые задачи. На заводе разрабатываются и внедряются в серийное производство воздухораспределители для вагонов метро и думпкаров, ускорители экстренного торможения и другие приборы. В 1951 году на предприятии создается Специальное конструкторское бюро тормозостроения. В конце 50-х годов завод приступил к производству электропневматических тормозов для пассажирских поездов с локомотивной тягой, что существенно повысило безопасность движения. С 1951 по 1960 год на заводе было создано около 20 новых приборов. , а в 70-х годах - воздухораспределитель 483 для грузовых вагонов, благодаря которому стало возможно вождение тяжеловесных составов. В последующие годы на предприятии начинает изготавливаться более совершенное электропневматическое оборудование с использованием микропроцессорной техники, что позволило повысить скорость и безопасность движения пассажирского и грузового подвижного состава.

2014 ГОД



Успехи трудового коллектива, рабочих, конструкторов, руководства МТЗ ТРАНСМАШ отмечены на самом высоком уровне. В 2014 году компания стала лауреатом почетной премии Правительства РФ за успехи в обеспечении высокого качества продукции. Диплом лауреата за разработку и производство тормозного пневматического и электропневматического оборудования подвижного состава рельсового транспорта железных дорог и метрополитена генеральному директору ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николаю Анатольевичу Егоренкову вручил Председатель Правительства РФ Дмитрий Анатольевич Медведев. Сегодня ОАО МТЗ ТРАНСМАШ это яркое и самобытное предприятие, которое производит около 300 наименований приборов и устройств тормозной техники. Около 80 наименований объектов новой техники, в объеме установочных серий и опытных образцов, проходят комплексные испытания на подвижном составе железных дорог. В будущее предприятие смотрит с оптимизмом, продолжая укреплять свои позиции как на российском, так и на зарубежном рынке.

2016 ГОД



На берлинской выставке «INNOTRANS 2016» ОАО МТЗ ТРАНСМАШ демонстрировало свои последние разработки. На предприятии заканчивается процесс создания тормозной системы грузового вагона в полной мере соответствующей требованиям стандартов UIC. Ее важнейшие компоненты воздухораспределитель 278, датчик загрузки 278.800 и концевой кран 245 экспонировались на стенде завода. Большой интерес у посетителей вызвал тормозной блок 420 и кран машиниста 345 для электропоезда ЭС2Г и ЭС2ГП («Ласточка»), а также модуль Е.315, являющийся самой компактной системой управления тормозами для грузовых и маневровых локомотивов в России и система распределенного управления тормозами поезда (РУП) для вождения поездов повышенного веса и длины. Большой интерес к продукции завода проявили специалисты ведущих компаний транспортного машиностроения и представители железных дорог, как отечественных, так и зарубежных. «Мы готовы всецело удовлетворять любую потребность, в первую очередь российских железных дорог, в новейшем тормозном оборудовании для обеспечения безопасности железнодорожного движения» - говорит генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Н.А. Егоренков.