

# МТЗ ТРАНСМАШ помог полёту «Ласточки»

Новая тормозная система для электропоезда проходит испытания  
МТЗ ТРАНСМАШ и завод «Уральские локомотивы», входящий в Группу Синара, подписали договор о разработке и поставке отечественной тормозной системы для скоростных электропоездов.

Примечательно, как отмечают эксперты в области транспортного машиностроения, что документ был подписан в день открытия V Международного железнодорожного салона техники и технологий ЭКСПО 1520. Подписи под этим соглашением поставили генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Егоренков, генеральный директор ООО «Уральские локомотивы» Александр Салтаев и финансовый директор ООО «Уральские локомотивы» Тим Брэгер.

Ряд аналитиков транспортного рынка уже высказывают предположения, что партнёрство двух предприятий станет очередной и значимой вехой на пути их перспективного сотрудничества в обозримом будущем.

«Мы надеемся на укрепление наших взаимоотношений. Подписанный договор выводит нашу совместную работу на новый уровень качества», – считает генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Егоренков.

Впервые в истории отечественного машиностроения для скоростных электропоездов «Ласточка» разработана уникальная система тормозного оборудования, обеспечивающая эффективность торможения в различных режимах при соблюдении условий комфорта и безопасности пассажиров.

Неслучайно председатель Совета директоров Группы Синара Дмитрий Пумпянский лично представлял на V Международном железнодорожном салоне техники и технологий ЭКСПО 1520 уже ставшую легендарной и полюбившуюся пассажирам «Ласточку» серии ЭС2Г производства завода «Уральские локомотивы». В ходе осмотра экспозиции он в том числе презентовал и новую отечественную тормозную систему, созданную совместно ОАО МТЗ ТРАНСМАШ и ОАО «Транспневматика» для таких скоростных электропоездов.

«Эта тормозная система ранее в России никогда не производилась. В отечественном железнодорожном машиностроении до настоящего времени применялись колодочные тормоза», – объясняет Дмитрий Пумпянский.

В отличие от зарубежных аналогов она позволяет проектировать поезд с гибкой составностью (от 2 до 12 вагонов) и используется с отечественной системой управления поезда верхнего уровня, которая выполнена на передовой поездах линии Ethernet. Механическая часть системы выполнена с использованием дисковых тормозов, применение которых гарантирует короткий тормозной путь и увеличенный межремонтный пробег.

Собирать пассажирские составы разной «вагонной ёмкости» очень удобно при изменениях величины пассажиропотока. Поезда с такими возможностями станут незаменимыми на сезонных маршрутах, когда в летние месяцы в разы увеличивается число отдыхающих и дачников.



Слева направо: Брэгер Тим Кристиан, финансовый директор ООО «Уральские локомотивы», Салтаев Александр Владимирович, генеральный директор ООО «Уральские локомотивы», генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Егоренков Николай Анатольевич

Пригодятся они и на направлениях, которые выбраны главными при проведении в стране или регионе крупных массовых спортивных или общественно значимых мероприятий. После их окончания не составит труда подстроить движение поездов под изменившиеся параметры пассажиропотока.

«Большое значение играет ещё один факт, – объясняет генеральный конструктор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Сергей Чуев. – Разработанная тормозная система полностью вписывается в рамки поддержанного руководством страны курса импортозамещения.

МТЗ ТРАНСМАШ совместно с ОАО «Транспневматика» по техническому заданию «Уральских локомотивов» уже выпустили опытные образцы тормозных дисков и клещевых механизмов для электропоезда ЭС2Г, которые были представлены на V Международном железнодорожном салоне техники и технологий ЭКСПО 1520 в составе опытной тележки.

«Огромный вклад в создание, конструирование новой тормозной системы внесло Специальное конструкторское бюро тормозостроения нашего завода. Его специалисты и разработчики на новейшем оборудовании с помощью системы сквозного проектирования создали уникальный отечественный образец продукции для «Ласточки», – рассказывает генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Егоренков.

Пока «новорождённая» тормозная система проходит обкатку на испытательных стендах предприятия, работа над её внедрением продолжается.

«Преодолев ряд технологических сложностей при проектировании новой тормозной системы и применив неординарные технические решения, мы не сомневаемся в успехе. Окончание испытаний предварительно намечено на конец этого года», – с уверенностью говорит Генеральный конструктор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Сергей Чуев.

Первая российская дисковая тормозная система для скоростного электропоезда будет проходить эксплуатационные испытания в составе новой модификации электропоезда «ЭС2Г-Премиум», к сборке которого на заводе «Уральские локомотивы» приступили в июле 2015 года. После окончания испытаний и сертификации будет начато серийное производство тормозных систем для электропоездов ЭС2Г.

В дальнейшем технологии производства вагонных тележек из компонентов отечественных предприятий будут внедрены и при производстве вагонов для высокоскоростного движения.

Заключённый на V Международном железнодорожном салоне техники и технологий ЭКСПО 1520 договор о стратегическом партнёрстве для ОАО МТЗ ТРАНСМАШ не единственный в этом году.

Символично, что буквально несколько недель назад планомерно и целенаправленно развивающее свой научный и технический потенциал предприятие заключило соглашение со старейшим и авторитетнейшим транспортным вузом страны.

Он предусматривает долговременное двустороннее сотрудничество сторон по различным видам деятельности между ОАО МТЗ ТРАНСМАШ и ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей

связи» (МИИТ), включая использование новых форм научно-технических исследований и внедрения в производство инновационной продукции и технологий, повышающих качество и надёжность подвижного состава.

Как раз в это же время для скоростных электропоездов «Ласточка» и разрабатывалась новая тормозная система.

«В рамках подписанного соглашения о стратегическом партнёрстве специалисты, студенты МИИТа производят расчёт прочности контейнера, в котором будет размещено это вагонное тормозное оборудование», – рассказывал сразу после подписания договора с вузом о будущем совместном проекте генеральный конструктор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Сергей Чуев.

Прошло небольшое время, и проект завода и высшего учебного заведения обрёл реальные черты. Соединение производственных мощностей, конструкторской мысли и современных технологий дали блестящий результат. И это тоже ещё одна победа ОАО МТЗ ТРАНСМАШ на пути совершенствования и преумножения своего многогранного потенциала.

Взаимовыгодные, партнёрские отношения ОАО МТЗ ТРАНСМАШ, завода «Уральские локомотивы» и ОАО «Транспневматика» – один из показательных отечественных примеров объединения для решения одной технической задачи нескольких российских предприятий – лидеров транспортной отрасли.

«Сейчас нашей главной задачей будет максимальное движение в сторону добросовестного исполнения договора с нашей стороны. Коллектив завода прилагает для этого максимальное количество усилий, для предприятия исполнение всех условий подписанного документа – вопрос профессиональной чести», – подчеркнул генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Егоренков.

**ВАЛЕРИЙ ОГНЕВ  
ДАРЬЯ ДМИТРИЕВА**

## СПРАВКА

ОАО «Уральские локомотивы» (г. Верхняя Пышма, Свердловская область) – совместное предприятие Группы Синара и концерна «Сименс». Создано на производственной базе Уральского завода железнодорожного машиностроения. Действует с 1 июля 2010 года.

Завод серийно выпускает грузовые магистральные электровагоны постоянного тока «Синара» (2ЭС6) с коллекторным тяговым приводом и грузовые магистральные электровагоны постоянного тока «Гранит» (2ЭС10) с асинхронным тяговым приводом. В 2015 года предприятие выпустило 14 скоростных электропоездов «Ласточка».

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ (г. Москва) разрабатывает и производит тормозное оборудование для всех типов грузовых и пассажирских вагонов, локомотивов, моторвагонного подвижного состава, скоростных поездов и подвижного состава метрополитена.

ОАО МТЗ ТРАНСМАШ – это не только головное предприятие по разработке и серийному производству современных тормозных систем и приборов, но ещё и мощный испытательный полигон.

Ежегодно на предприятии разрабатывается и претворяется в жизнь в жизнь Программа технического перевооружения, предусмотренная бизнес-планом. Политика предприятия в области качества направлена на максимальное удовлетворение потребителя на протяжении всего жизненного цикла проекта.

ОАО «ТРАНСПНЕВМАТИКА»

ОАО «Транспневматика» – многопрофильное предприятие, деятельностью которого является производство частей железнодорожных локомотивов, трамвайных и прочих моторных вагонов и подвижного состава, путевого оборудования и устройств для железнодорожных, трамвайных и прочих путей, механического и электромеханического оборудования для управления движением; воздушных и вакуумных насосов, воздушных и газовых компрессоров; чугунных отливок, частей и принадлежностей автомобилей и их двигателей, железнодорожного подвижного состава (локомотивов, трамвайных моторных вагонов и прочего подвижного состава).