

- Чем ваша продукция полезна для эксплуатации, каков диапазон и масштабы взаимодействия с метрополитеновцами?

— С московским метрополитеном мы сотрудничаем самым непосредственным образом, обеспечивая его не только запасными частями, но и приборами для бесперебойного обслуживания поездов. Что же касается проектирования и инновационности — мы всегда активно принимали участие в создании новых тормозных систем для метрополитена. И сотрудничество это длится с самого становления метро, а именно с 1936 года.

Так, если говорить о последних годах, еще в конце 2015-го от заказчика СКБ ОАО «Метровагонмаш» поступило задание на разработку тормозной системы для вагонов 81-765/766/767 «Москва». С поставленной задачей наш коллектив справился в сжатые сроки. Первый комплект компонентов был отгружен в адрес заказчика уже в середине 2016 года.

С 2017 - го началась коммерческая эксплуатация поездов «Москва» и тогда же серийные поставки оборудования достигли 42 комплектов в месяц. В настоящее время наши изделия используются более чем на 70-ти восьмивагонных составах и поставки постоянно увеличиваются.

Сейчас активно ведутся переговоры о создании еще более современного метропоезда, все системы которого существенно изменятся, в том числе и тормозная система. Рабочее название проекта «Москва 2020». Данный состав, по сравнению с предшественниками, станет еще более удобным и безопасным как для пассажиров, так и для обслуживающего персонала.

Мы также тесно взаимодействуем с Международной Ассоциацией «Метро», в которую входят все метрополитены России и стран СНГ. Ежегодно организуются встречи в разных городах, где обсуждаются проблемы, с которыми сталкиваются метрополитены, намечаются пути их решения. В соответствии с нашей специализацией готовим доклады по тематике «Тормозное оборудование для вагонов метрополитена». Разумеется, наше мнение учиты-

Безопасность поездов метро должна соответствовать ГОСТу

Масштабное развитие транспортной инфраструктуры Москвы, в том числе и метрополитена, наряду с решением экономико-технологических, хозяйственных и других строительных проблем, ставит задачу повышения уровня транспортной безопасности жителей и гостей столицы. Весомый вклад в это вносит АО МТЗ ТРАНСМАШ, поставляющее тормозное оборудование, как для наземных, так и для подземных электропоездов, с помощью которого обеспечивается безопасность перевозок.

О своем участии в реализации этих масштабных проектов рассказывает генеральный директор предприятия Николай Анатольевич Егоренков.



Вагоны 81-765/766/767 «Москва»

вается в дальнейшем при проектировании новых тормозных систем.

В последнее время активизирована также работа по совершенствованию важных нормативно-технических документов (ГОСТ) для оборудования, используемого на метрополитене по аналогии с железной дорогой. В этот процесс вовлечены представители многих предприятий, связанных с работой метрополитенов. И мы принимаем активное участие в решении данной задачи, как разработчик основной системы безопасности метропоезда.

— Каковы отличия тормозных систем для наземных поездов Московского Центрального Кольца?

— Как известно, система управления тормозами для моторвагонного подвижного состава в нашей стране ранее заимствовалась практически без изменений у пассажирских вагонов с локомо-

тивной тягой. Она состояла из крана машиниста 395, воздухо-распределителя 292 (242) и электрического воздухораспределителя 305. Однако применение такого устаревшего оборудования на современном скоростном подвижном составе стало уже невозможным из-за возросших технических требований к функциональным и диагностическим возможностям, а также к надежности и безопасности в целом.

Именно поэтому, еще в начале 2015 года компания ООО «Уральские локомотивы» в рамках локализации производства электропоезда ЭС2Г обратились к нам с просьбой разработать до сих пор не существовавшую в России систему управления тормозами, предназначенную именно для данного электропоезда. Перспектива эксплуатации таких составов на МЦК просматривалась уже тогда.

Мобилизовав свой коллектив, мы успешно справились с поставленной задачей. В конце того же года новая система была не только создана, но и испытана, а затем принята приемочной комиссией ОАО «РЖД». Все компоненты для нее наши специалисты разра-

ботывали высокотехнологичные и высоконадежные тормозные системы на основе микропроцессорной техники и новейших технологий. При любых режимах управления автоматическим электропневматическим тормозом удалось, например, добиться ликвидации влияния механических факторов на точность выходных данных при торможении именно благодаря применению электронной системы управления.

Ключевыми подразделениями на заводе являются специальное конструкторское бюро тормозостроения и опытно-экспериментальное производство. В основном, именно благодаря их усилиям на железных дорогах Узбекистана успешно эксплуатируются локомотивы китайского производства с нашей грузопассажирской тормозной системой. Достоинно зарекомендовали себя и наши тормозные системы в Венгрии.

В конце 2015 года от заказчика СКБ ОАО «Метровагонмаш» по-



ставление эксплуатируется на 37 шестивагонных поездах. Так что условия контракта были выполнены в полном объеме.

Еще один наш приоритетный принцип — никогда не останавливаться на достигнутом. Хорошо зарекомендовавшие себя изделия продолжаем совершенствовать, разрабатываем варианты и модификации применительно к конкретному подвижному составу и условиям его эксплуатации.

А самое главное условие успеха — стремление создавать тор-



Электропоезд типа ЭС2Г «Ласточка»

ботали за рекордные восемь месяцев. Была подготовлена конструкторская документация, проведены испытания с участием межведомственной комиссии и первый комплект отгружен в адрес заказчика.

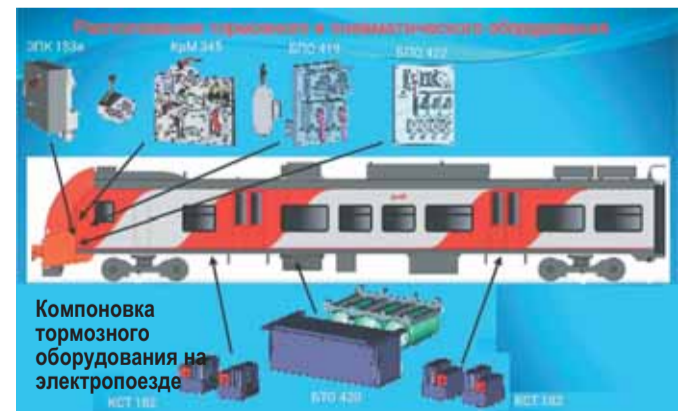
В настоящее время на Московском Центральном Кольце, которое переобустраивалось под пассажирское движение совместными усилиями Департамента транспорта столицы и ОАО «РЖД», в регулярной коммерческой эксплуатации находится 50 электропоездов ЭС2Г, на которых задействована тормозная система, произведенная АО МТЗ ТРАНСМАШ.

— За счет чего вам удалось выйти на международный рынок, и что нужно, чтобы и дальше укреплять свои лидирующие позиции в разработке систем безопасности для подвижного состава метро и наземных электропоездов?

— Думаю, благодаря тому, что основной принцип всей нашей деятельности — добиваться высокого качества создаваемых изделий. А главное, мы стремимся

лучили задание на разработку тормозной системы для вагонов 81-717.2К/714.2К для Будапештского метрополитена. Необходимые компоненты нами были разработаны в рекордные сроки. А первый комплект изделий в сто-

мозные системы соответствующие международным стандартам, которые способны работать со всеми используемыми системами пневматических тормозов на подвижных составах железных дорог стран, входящих не только в со-



Компоновка тормозного оборудования на электропоезде

лицу Венгрии был отгружен уже в середине 2016 года.

Спустя год началась коммерческая эксплуатация метропоездов в Будапеште. Тогда серийные поставки оборудования составляли по 25 комплектов в месяц. В настоящее время наше оборудо-

вание МСЖД. Именно это позволяет планомерно укреплять свои позиции, как на отечественном, так и на зарубежных рынках, обеспечивая конкурентные преимущества и стабильный спрос на наше тормозное оборудование.



Блок тормозного оборудования 072

Клапан срывной 370

Блок тормозного оборудования 077М



Кран машиниста 013АМ

Компоновка тормозного оборудования на метропоезде