

## БУДУЩЕЕ - ЗА НОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ

Открытое акционерное общество МТЗ ТРАНСМАШ (ранее – Московский тормозной завод) – одно из старейших московских предприятий. 17 ноября минувшего года ему исполнилось 90 лет. Все эти годы предприятие было и остается лидером не только отечественного, но и мирового тормозостроения.

Важнейшими направлениями в деятельности ОАО МТЗ ТРАНСМАШ являются разработка, проведение испытаний и постановка на производство новой техники. О том, как предприятию сегодня удастся не только уверенно сохранять свою нишу на рынке высокотехнологичной продукции, но и успешно разрабатывать новые проекты, рассказывает генеральный директор ОАО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Егоренков.

Станислав БОРОДИН



Здание ОАО МТЗ ТРАНСМАШ.



Генеральный директор  
ОАО МТЗ ТРАНСМАШ  
Николай ЕГОРЕНКОВ.

**– Николай Анатольевич, Вы возглавляете МТЗ ТРАНСМАШ с 2008 года, а до этого предприятием руководил Ваш отец – Анатолий Андреевич. Вот уже 30 лет семья Егоренковых вносит весомый вклад в историю МТЗ ТРАНСМАШ. Расскажите, пожалуйста, о наиболее ярких этапах большого пути предприятия.**

– Таких событий было очень много, и практически все они были связаны с историей страны и развитием ее транспортной инфраструктуры.

Наше предприятие было создано на месте Военно-артиллерийского завода, выпускавшего дистанционные трубки для артиллерийских снарядов. После революции завод был национализирован и стал

заводом «ВЭК» (завод «Всеобщей электрической компании»), а затем получил наименование «Электросила». Уже в то время завод выполнял отдельные заказы Наркомата путей сообщения, в том числе на производство запчастей для тормозов американской фирмы «Вестингауз». Чтобы не зависеть от западных производителей, в конце 1921 года руководство страны приняло решение о создании отечественного предприятия тормозостроения. С этой даты мы и ведем историю предприятия.

Уже в 1923 году были выпущены первые образцы отечественных воздухораспределителей – основной и наиболее ответственной части систем торможения, разработанных талантливым конструктором Ф.П. Казанцевым. Тогда же было принято решение об отказе от закупок иностранного оборудования. Это была важная победа, позволившая стране сэкономить огромные средства.

В 1929 году воздухораспределитель системы Ф.П. Казанцева был принят в качестве основного для оборудования грузовых вагонов, а в 1931-м Коллегией МПС был принят в качестве типового для железных дорог страны воздухораспределитель системы И.К. Матросова, на то время самый совершенный пневматический прибор в мире. На сравнительных испытаниях он показал полное превосходство над аналогом производства немецкой фирмы «Кнорр-Бремзе».

В 1935 году был завершен перевод грузовых поездов на отечественные автоматические тормоза, и тогда же

было освоено производство специально разработанных тормозных систем для поездов Московского метрополитена.

Во время Великой Отечественной войны 250 работников завода ушли на фронт, 31 из них погиб смертью храбрых. Героем Советского Союза стал Цезарь Кунников, работавший на заводе до войны секретарем комсомольской организации.

За годы Великой Отечественной войны наш завод, наряду с производством тормозных систем, освоил производство корпусов реактивных снарядов для «катюш», мин калибра 82 мм, патронных гильз, арматуры для зенитных пулеметных установок и другой продукции, нужной фронту.

Важным событием послевоенного периода стало создание в 1951 году Специального конструкторского бюро по тормозостроению. Декрет о его создании подписал лично И.В. Сталин. В последующие десятилетия продолжалась работа по совершенствованию существующих и созданию новых систем торможения, осваивалось их массовое производство.

В начале 50-х впервые в мире нами были внедрены в производство электропневматические тормоза, которые с тех пор стали применяться для пассажирских вагонов и локомотивов, поездов метрополитена, первых скоростных отечественных поездов РТ и ЭР200. Был создан уникальный воздухораспределитель типа 483, позволяющий вести поездку весом более 10000 тонн.

В 1993 году завод стал акционерным обществом и сам стал планировать свою деятельность.

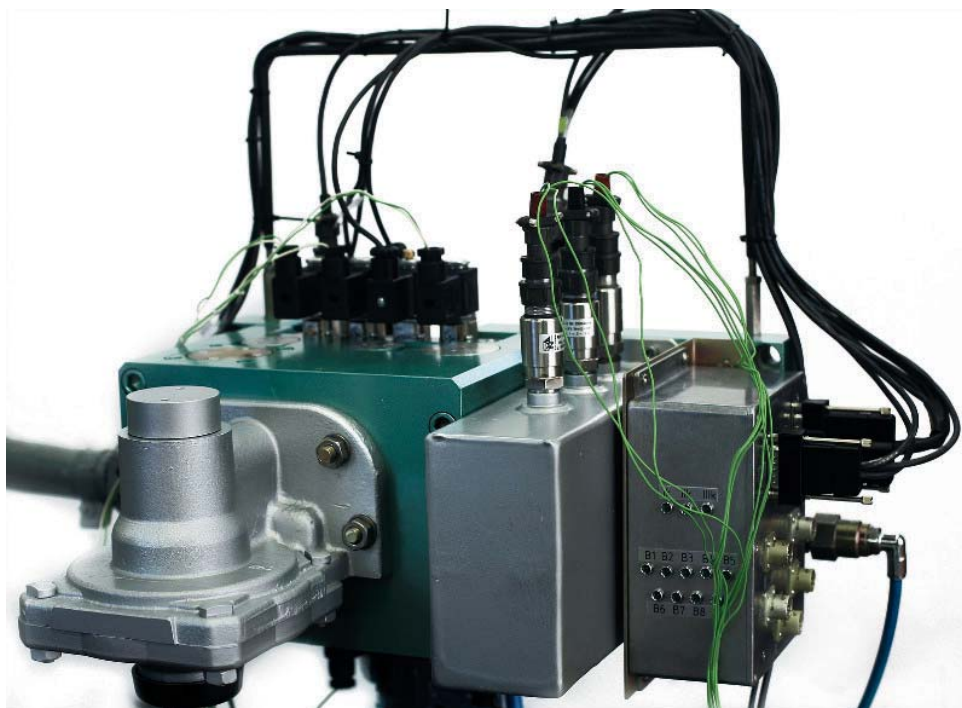
– **Какими были первые шаги в рыночную экономику?**

– Сначала мы оценили состояние рынка, наличие спроса и предложения, его потенциал на ближайшие годы. Затем определили возможности предприятия в новых экономических условиях, наметили пути оптимизации технологических процессов и структуры производства в целом. Одновременно занялись восстановлением и развитием связей с партнерами и потребителями нашей продукции, разработкой и внедрением тормозных систем нового поколения повышенной безопасности с развитыми средствами диагностики и системами управления на базе микропроцессоров.

Использование таких систем на поездах типа «Яуза» позволило значительно повысить эффективность работы тормозов и улучшить комфорт пассажиров благодаря плавности торможения. При этом мы в 3–5 раз увеличили межремонтные сроки работы тормозного оборудования.

– **Какое из достижений предприятия на сегодняшний день Вы считаете главным?**

– Главным нашим достижением на данный момент мы считаем то, что завод прочно встал на ноги и занял свою нишу



*Кран машиниста с дистанционным управлением 230Д с функцией распределенного управления тормозами поезда.*

на рынке высокотехнологичной продукции. Следует отметить, что даже в самые трудные годы, когда завод работал всего 3 дня в неделю, номенклатура выпускаемой продукции постоянно расширялась.

Сегодня у нас есть что предложить рынку и потребителям. Серийно выпускается более 250 наименований продукции по номенклатуре тормозного оборудования.

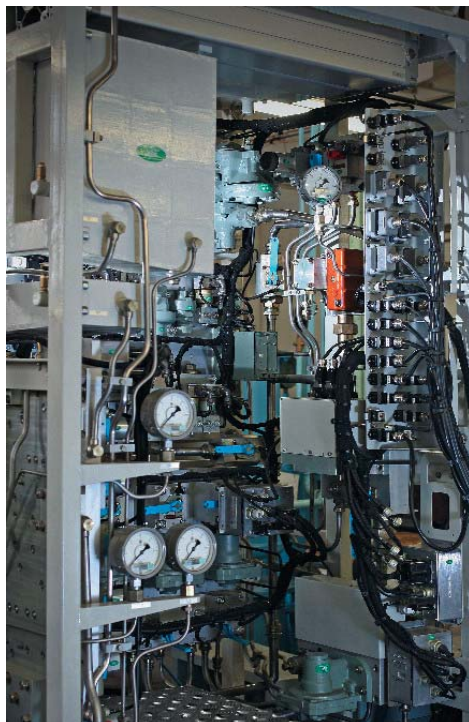
Мы стараемся не только идти в ногу со временем, но порой и опережать его, создавая новые перспективные тормозные системы. Сегодня специалисты завода ведут обширные исследования для создания новых образцов тормозных приборов на основе микропроцессорной техники и современных технологий.

Тормозные системы третьего поколения используют модульный принцип комплектования. На предприятии в последнее время разработаны подобные устройства Е.300Т для электровоза ЭП20, выпуск которого планируется осуществлять на Новочеркасском электровозостроительном заводе. Для тепловоза с асинхронным приводом 2Т25А производства Брянского машиностроительного завода предназначен модуль тормозного оборудования Е.311. Он же может использоваться на магистральном тепловозе 2ТЭ25К с коллекторным приводом.

В юбилейном для предприятия году был разработан, изготовлен и прошел предварительные заводские испытания принципиально новый модуль тормозного оборудования Е.310, причем от разработки до испытаний прошло менее



*В цеху ОАО МТЗ ТРАНСМАШ*



Модуль тормозного оборудования  
E.300T

года. В этом модуле основные функции торможения и диагностики выполняет микропроцессорная техника, при этом пневматика в основном выполняет исполнительные и резервные функции.

Необходимо отметить, что модули тормозного оборудования E.300 T, E.310 и E.311 в России созданы впервые. До этого времени тормозное оборудование поставлялось заказчику в виде блоков электропневматических приборов или отдельных тормозных проборов, которые затем монтировались на локомотиве.

Для маневрового локомотива ТЭМ ТМХ конструкторы создали современную систему управления давлением сжатого воздуха и кран вспомогательного тормоза локомотива с дистанционным управлением.

Для двухосного локомотива ТЭМ31, созданного специалистами ВНИКТИ, конструкторы МТЗ ТРАНСМАШ разработали новую тормозную систему, в которую входит кран 224Д, позволяющий управлять маневровым локомотивом по радиоканалу с земли.

Специалисты МТЗ ТРАНСМАШ также создали целую серию воздухораспределителей для грузовых вагонов. Некоторые из них, например 483А-03,

сейчас устанавливают на новые полувагоны. В настоящее время их испытывают на вагоне с осевой нагрузкой 27 т/ось на сочлененной платформе и полувагоне постройки фирмы «Татравагонка».

Пассажирские вагоны, которые выпускает Тверской вагоностроительный завод, оснащают воздухораспределителем 242. Эта разработка заменяет устанавливаемые прежде приборы 292. Для этого же завода конструкторы МТЗ ТРАНСМАШ сейчас создают блок тормозного оборудования, предназначенный для двухэтажного вагона.

Тормозные системы, предназначенные для скоростных поездов, оснащены системами управления по интеллектуальному каналу. Также в них используют электропневматические и пневматические каналы управления. Важно, что все новые разработки предприятия применимы для модернизации уже существующего эксплуатационного парка подвижного состава, поэтому их внедрение на сети железных дорог позволило бы в короткий срок значительно повысить эффективность и безопасность перевозок.

Особо отмечу, что в сентябре 2011 г. старшим вице-президентом ОАО «РЖД» Валентином Гапановичем перед предприятием была поставлена задача создания системы, которая позволила бы проверять целостность тормозной системы без участия машиниста. Такая система была разработана, а макетный образец был испытан уже в октябре того же года. Система получила название

СКЦТМ 032. В настоящее время разработана конструкторская документация, изготавливаются опытные образцы, и в апреле этого года мы должны провести приемочную комиссию. Такими системами должны быть оснащены 960 станций по всей стране.

**– Николай Анатольевич, а каковы планы МТЗ ТРАНСМАШ на будущее?**

– Будущее – это новые технологии. Мы следим за всеми технологическими новинками в своей области и сами участвуем в их создании и продвижении.

Но нас интересуют и другие направления. Два года назад с МВТУ имени Н.Э. Баумана мы приняли совместное решение о создании на территории завода Центра лазерных технологий, который фактически будет являться инновационным кластером, и сейчас оно воплощается в жизнь. При этом мы договорились с партнерами о том, что задачи центра не будут ограничиваться рамками прикладного применения исследований и разработок, они будут вестись по всем направлениям.

**– Что придает Вам уверенность в достижении поставленной цели?**

– Поддержка коллектива. Он у нас замечательный. На заводе немало трудовых династий, порой одновременно работают представители трех поколений. Люди любят свой завод и работают с полной отдачей. В этом духе воспитывается и молодежь, которая, как мы надеемся, продолжит славные традиции одного из старейших московских предприятий. **МТЗ**



Идет сборка новой техники.