

Трансмашхолдинг на «Экспо-1520»

стр. 4

БМЗ: новая реальность

стр. 10

Бронепоезда Великой Отечественной

стр. 24

Двухэтажные поезда:



безопасность
и комфортабельность

стр. 16

Журнал для партнеров
ЗАО «Трансмашхолдинг»

Главный редактор
Константин Дорохин
k.dorokhin@tmholding.ru

Адрес редакции:
127055, г. Москва, ул. Бутырский
Вал, д. 26, стр. 1
Телефон (495) 660-89-50

Журнал подготовлен при участии
ИД «МедиаЛайн»
www.medialine-pressa.ru
Генеральный директор
Лариса Рудакова

Дизайн-макет
Илья Малов

Шеф-редактор
Дмитрий Дорофеев

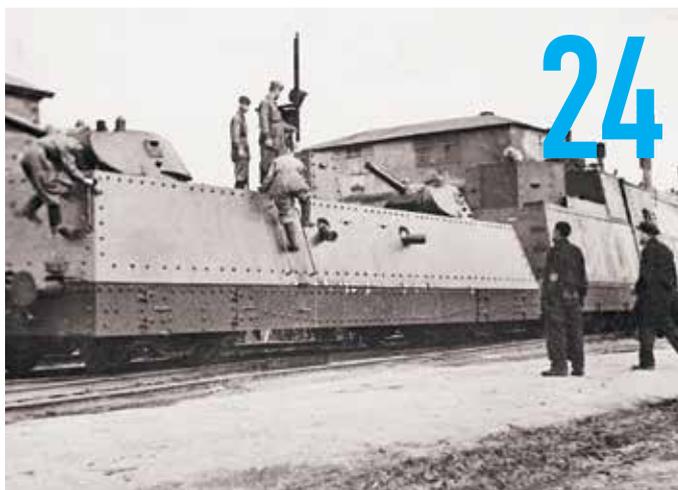
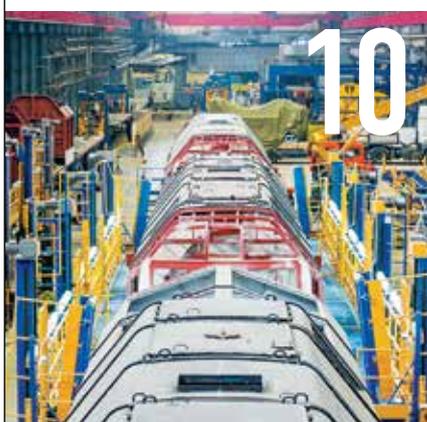
Выпускающий редактор
Ирина Демина

Дизайн и верстка
Эмма Бурляева,
Сергей Кукоба,
Алексей Суконкин

Корректурa
Лариса Николина,
Алина Бабич,
Светлана Пыдык,
Лилия Алиева

Допечатная подготовка
Андрей Клочков,
Анастасия Морозова

Подписано в печать 30.09.2015
Отпечатано в типографии
«Тверская фабрика печати»
Тираж 999 экз.



НОВОСТИ
КОМПАНИИ 2

ВЫСТАВКА
12 премьер
Трансмашхолдинга
на салоне техники
и технологий
«Экспо-1520» 4

ПРОИЗВОДСТВО
Новые тепловозы
Брянского
машиностроительного
завода 10

ПРОДУКЦИЯ
Двухэтажные поезда:
безопасность
и комфортабельность 16

ИННОВАЦИИ
Платформы завода
«Трансмаш» теснят
конкурентов 22

ТРАДИЦИИ
Бронепоезда Великой
Отечественной войны 24

Перспективы

Прописка на Неве

Трансмашхолдинг открыл представительство в Санкт-Петербурге.

Открытие представительства в Северной столице было анонсировано во время работы Санкт-Петербургского международного экономического форума в июне текущего года. На форуме губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко и президент ЗАО «Трансмашхолдинг» Андрей Бокарев подписали соглашение о сотрудничестве в области совершенствования транспортной инфраструктуры Северной столицы. Руководителем представительства назначен Виктор Иванов, прежде занимавший пост заместителя генерального директора Трансмашхолдинга по сервисному обслуживанию.

Холдинг впервые открывает представительство не в зарубежной стране, а в одном из российских регионов. Его работа дает дополнительные возможности по продвижению продукции предприятий холдинга в Северо-Западном регионе РФ, а также по обеспечению более тесного взаимодействия и планомерной работы с перспективными заказчиками и потребителями и защите интересов холдинга.

Представительства Трансмашхолдинга работают в Белоруссии, Литве, Казахстане, Узбекистане и на Украине.

В Санкт-Петербурге располагаются два предприятия ТМХ — Октябрьский электровагоноремонтный завод, который специализируется на производстве и ремонте вагонов метро, капитальном ремонте и модернизации электропоездов, дизель-поездов и трамваев. Производственная фирма «КМТ» выпускает различные компоненты для транспорта. Аппарат представительства расположится на площадях ОЭВРЗ.



Сотрудничество



Капитальный договор

Метровагонмаш и Будапештский метрополитен заключили контракт на капитальный ремонт 222 вагонов.

Генеральный директор ОАО «Метровагонмаш» Андрей Андреев и президент — генеральный директор Будапештского транспортного закрытого акционерного общества (БКВ) Тибор Болла подписали контракт, в соответствии с которым российское предприятие обязуется провести капитальный ремонт и модернизацию 222 вагонов метро, принадлежащих Будапештскому метрополитену.

Глубокой модернизации будут подвергнуты 185 вагонов типа 81-717/714, 10 вагонов типа 81-717/714-2М и 27 вагонов метро типа Ев3, которые вводились в эксплуатацию начиная с 1970-х годов. Проект должен быть реализован в течение 34 месяцев, первые вагоны будут возвращены заказчику уже через 265 дней. Работы будут производиться на производственной базе ОАО «Метровагонмаш».

В рамках модернизации полностью обновятся пассажирский салон, кабина и пульт управления, изменится интерьер. Заменят маски кабин, тележки, обновят кузов, системы управления, видеонаблюдения и безопасности. В поездах установят систему кондиционирования воздуха в кабинах и принудительную вентиляцию в салонах. Будут модернизированы компрессорная система, тормозное оборудование, система тягового привода. Двери предполагается оснастить электрическими приводами. По итогам диагностики планируется провести и другие необходимые работы.

Производство

Еще вместительнее

Брянский машиностроительный завод (БМЗ) получил сертификат соответствия на вагон-хоппер с кузовом увеличенного объема модели 19-3058 для перевозки зерна и других пищевых сыпучих грузов, требующих защиты от атмосферных осадков.

Вагон оборудован кузовом увеличенного объема, который обеспечит перевозку до 118 м грузов (серийный — 112 м). При этом его грузоподъемность аналогична базовой модели и составляет 70,5 т. Конструкция кузова нового вагона выполнена без хребтовой балки, что позволило изменить конструкцию бункеров, соответственно, увеличить объем кузова и улучшить условия разгрузки вагона.

Вагон оборудован новым шиберным механизмом разгрузки, который позволяет не только защитить груз от хищения, но и дает возможность регулировать раз-

грузку. Он обеспечивает возможность приостановки или прекращения разгрузки. Высота нового вагона более низкая — 4 м 80 см, что позволяет обеспечивать погрузку

вагонов на всех существующих терминалах.

Впервые новый вагон был представлен профессиональному сообществу на V Международном салоне «Экспо-1520» в сентябре 2015 года. Но уже свою заинтересованность проявляют заказчики как в России, так и в странах СНГ. В этом году планируется поставка не менее 100 новых хoppers модели 19-3058.



Модернизация

Поезда для петербургской подземки

ОЭВРЗ подписал контракт на поставку вагонов метро в Санкт-Петербургский метрополитен.



Anton Kudelin / Shutterstock.com

ОАО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (ОЭВРЗ) и ГУП «Петербургский метрополитен» подписали контракт на поставку 160 вагонов метро. Петербургскому метрополитену в период до 2020 года будет поставлено 28 вагонных составов метро с асинхронными тяговыми приводами.

«В Трансмашхолдинге придают очень большое значение развитию сотрудничества с администрацией Санкт-Петербурга», — заявил генеральный директор Трансмашхолдинга

Кирилл Липа. — «Уверен, что, опираясь на накопленный опыт создания вагонов метро и самые передовые технологии, мы сможем обеспечить метрополитен Северной столицы комфортабельным и современным подвижным составом».

В июне 2015 года губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко и президент ЗАО «Трансмашхолдинг» Андрей Бокарев подписали во время работы Санкт-Петербургского международного экономического форума соглашение о сотрудничестве в области совершенствования транспортной инфраструктуры Северной столицы.



Новая встреча в Подмо



В ЩЕРБИНКЕ В ПЕРВЫХ ЧИСЛАХ СЕНТЯБРЯ ПРОШЕЛ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ «ЭКСПО-1520». ОСОБОЕ МЕСТО В ЭКСПОЗИЦИИ ЗАНЯЛ ТРАНСМАШХОЛДИНГ, КОТОРЫЙ ПРЕДСТАВИЛ 12 СОВРЕМЕННЫХ ОБРАЗЦОВ ТЕХНИКИ, СОЗДАННЫХ НА ЗАВОДАХ КОМПАНИИ.



СКОВЬЕ

Как и во все последние годы, Трансмашхолдинг принимал участие в выставке вместе со своим стратегическим партнером — французской компанией «Альстом Транспорт». Настоящей звездой салона стал городской электропоезд ЭГ2Тв, который был показан широкой общественности впервые. Большой интерес у профессиональных железнодорожников из стран СНГ вызвал грузовой тепловоз 2ТЭ25КМ, работа над которым завершилась на БМЗ в нынешнем году. Эта мощная и неприхотливая машина способна стать достойной заменой многочисленным тепловозам, которые работают в странах содружества с советских времен и уже выработали свой ресурс.



Двухэтажный стенд Трансмашхолдинга и «Альстома» получил от организаторов специальный диплом за оригинальность

Посетители выставки смогли увидеть также новые почтовые вагоны, хоппер, турный вагон, а также платформу для перевозки цистерн и крупнотоннажных контейнеров.

В салоне вновь принял участие уникальный тепловоз ТЭМ19, работающий на сжиженном газе, а также самый мощный в мире электровоз 2ЭС4К.



Новое семейство Российских дизелей
Одни из стратегических приоритетов Трансмашхолдинга – разработка и производство дизельных двигателей.
Предприятие постоянно ведет свою работу в этой области.
За последние 10 лет компания разработала несколько новых дизельных двигателей для различных применений: от стационарных дизельных электростанций до судовых двигателей.
Среди них особое место занимает новое семейство дизельных двигателей 2ТЭ25КМ, разработанное совместно с ведущими специалистами в области дизельных двигателей – специалистами Трансмашхолдинга и специалистами Уральского филиала Уральского государственного технического университета им. М.И. Мухоморова.

Новые дизели из Коломны – завтрашний день железных дорог, флота, энергетики



- Магистральный грузовой тягач
- Увеличение веса грузовых составов
- Снижение эксплуатационных расходов

КОНСТРУКЦИОННАЯ СКОРОСТЬ - 100 км/ч



В «Сколково» создается новый центр НИОКР

Из Коломны на выставку привезли новейший дизельный двигатель, головное изделие нового семейства российских среднеоборотных дизелей Д500. Предполагается, что такие двигатели

с учетом последующих модернизаций станут основой российского дизеле-строения на ближайшие десятилетия.

Сотрудники Трансмашхолдинга приняли активное участие в научно-практических семинарах, которые проводились в рамках состоявшейся

в Щербинке VIII Международной конференции «Железнодорожное машиностроение. Перспективы, технологии, приоритеты». На пленарном заседании выступил генеральный директор компании — Кирилл Липа.



Пассажирский электровоз ЭП20 принимал участие в динамической экспозиции



2ТЭ25КМ — первый российский грузовой тепловоз, который будет выпускаться массовой серией



Завод «Трансмаш» из Саратовской области привез на выставку новую платформу, на которой можно перевозить как цистерны, так и контейнеры



Гендиректор Трансмашхолдинга Кирилл Липа и президент «Альстом Транспорт» Анри Пупар-Лафарж продемонстрировали новинки руководителю РЖД Олегу Белозерову и старшему вице-президенту железнодорожной компании Валентину Гапановичу



Вагон сопровождения грузовых составов, созданный на ТВЗ, уже знаком посетителям выставки в Щербинке



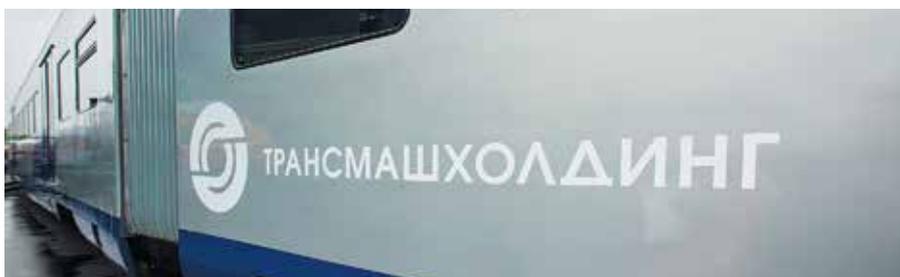
Вместе с тепловозом брянские машиностроители привезли в Щербинку свой новый вагон-зерновоз



Новые почтовые вагоны — это не только гарантия сохранности груза, но и качественно более комфортабельные условия работы для экспедиторов

Во время работы железнодорожного салона на стенде Трансмашхолдинга и «Альстома» было подписано соглашение о создании при участии Научно-исследовательского и проектно-конструкторского института информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте на территории инновационного центра «Сколково» нового центра НИОКР. Он будет специализироваться на тематике бортовых комплексных систем управления и обеспече-

ния безопасности движения железнодорожного транспорта. Юбилейный железнодорожный салон продемонстрировал, что российское транспортное машиностроение и его флагман Трансмашхолдинг обладают мощным научным и производственным потенциалом, который позволяет успешно решать самые сложные задачи, связанные с модернизацией и повышением экономической эффективности работы железнодорожного транспорта России. ☺



В электропоезде ЭГ2Тв светло и просторно

ЮБИЛЕЙНЫЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН
ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ, ЧТО
РОССИЙСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
МАШИНОСТРОЕНИЕ И ЕГО
ФЛАГМАН ТРАНСМАШХОЛДИНГ
ОБЛАДАЮТ МОЩНЫМ НАУЧНЫМ
И ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ
ПОТЕНЦИАЛОМ



ЭГ2Тв должен
стать основой для
создания большой
серии различных
поездов

Производство

НОВАЯ РЕАЛЬНОСТЬ БМЗ



НА БРЯНСКОМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ (БМЗ) В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ КРУПНОСЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЕПЛОВЗОВ. ПРОЕКТ ПРЕДПОЛАГАЕТ ВЫПУСК С 2016 ГОДА 300 СЕКЦИЙ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЕПЛОВЗОВ В ГОД. ЭТО СЕРЬЕЗНЫЙ РЫВОК ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЯ, ЕСЛИ УЧЕСТЬ, ЧТО В 2012 ГОДУ БЫЛО ВЫПУЩЕНО ВСЕГО 12 СЕКЦИЙ.

Для того чтобы добиться намеченных результатов, на заводе проведены широкомасштабные работы по созданию необходимых мощностей. За последние четыре года в модернизацию предприятия было инвестировано около 6 млрд рублей. В первую очередь была проведена реструктуризация производства. Она позволила укрупнить основные цеха и выстроить в них процессы в соответствии с производ-

ственной системой Трансмашхолдинга (в том числе все инструменты бережливого производства — от организации рабочих мест с учетом требований системы 5С, оптимизации логистики до выстраивания эталонных линий). В результате в производственную цепочку по выпуску магистральных тепловозов включены холодно-прессовый, тележечный, рамно-кузовной цеха, цеха маневровых и магистральных тепловозов.





Линия сборки, испытаний и экипировки тепловозов

ВНЕДРЯЕМ СТАНКИ XXI ВЕКА

Важным, эффективным и уже дающим результаты шагом стало приобретение высокоточного технологического оборудования, позволяющего при изменении управляющей программы изготавливать детали на любые модификации тепловозов. В цехах появились станки с программным управлением (портальные обрабатывающие центры с подвижным порталом для обработки рам тележек, зубофрезерный станок с ЧПУ HF1000 для нарезки зубьев зубчатых колес и шестерен, комплекс лазерного раскроя «Навигатор» и машина плазменной резки «Мессер»). Современное оборудование расширяет возможности его использования, позволяет уменьшить время обработки деталей, добиваться большей точности при выполнении операций, а в конечном итоге и лучшего качества деталей, поступающих на сборку. Например, применение комплекса лазерного раскроя «Навигатор» и машин термической резки «Мессер» значительно сократило объем механической обработки деталей, в том числе фасок на деталях из листового проката под сварку.

ЗНАЧИМЫМ ФАКТОРОМ
В ПОДГОТОВКЕ К КРУПНО-
СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ
СЧИТАЮТ НА БМЗ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
МОДУЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ

Закуплено и введено в эксплуатацию новое листогибочное оборудование с ЧПУ фирм «ЕНТ» и «Бистроник» с усилием от 230 до 400 тонн. В результате не только повысилась точность гибки, но и уменьшилось число пригоночных операций при сборке.

Важной составляющей технологического процесса стало использование новых станков и оснастки, призванных сокращать время сборки основных узлов.

Так, внедряется стенд для сборки главной рамы с применением пневматических упоров и прижимов. Это позволит минимум на 30% сократить время сборки. Приобретены, установлены и внедрены два подъемно-поворотных кантователя. На монтаже тепловозов используются леса, домкратная установка. Для окраски сборочных узлов кузовов используются моечная и окрасочная камеры.

Новое оборудование, механизация, оптимизация производственных процессов позволили выстроить потоки сборки и устранить целый ряд производительных потерь. Одним из примеров сокращения времени обработки является механическая обработка главной рамы тепловоза. Как только доработали установочное приспособление и внедрили обработку главной рамы за один установ, время обработки сократилось с 32 до 16 часов.

МЕНЯЕМ ТЕХНОЛОГИЮ

Значимым фактором в подготовке к крупносерийному производству считают на БМЗ использование модульных конструкций. Так, прорабатывается вопрос о том, чтобы кабина машиниста, холодильную



Процесс создания холодильной камеры. Она займет свое место на раме тепловоза



АНДРЕЙ ТУКАЧЕВ,
начальник цеха
магистральных тепловозов:



— Раньше тепловоз заправляли маслом полсмены, сейчас время заправки составляет час, то же самое и при заправке топливом — тонна закачивается за 10 минут. Снижена трудоемкость операций и на закладке главной рамы благодаря новому стенду, имеющему пневматические зажимы, исключающие необходимость разметки. Новое оборудование, стенды, перераспределение операторов, установка подъемно-поворотных кантователей, облегчающих работу сварщиков, позволяют с большей эффективностью выстраивать производственные процессы и добиваться лучших результатов. Поэтому каждый день у нас выходит секция, а еще полтора года назад изготавливали только три секции в месяц.



Контрольные замеры бандажей проводят высококвалифицированные специалисты — контрольные мастера



Кабину машиниста как один из основных узлов локомотива устанавливают на раму одной из первых



Процесс изготовления тележки близится к завершению. Рабочие готовятся к опуску рамы на колесно-моторные блоки

камеру устанавливать на главную раму в уже собранном виде.

Кроме этого, в текущем году на участке рам применена методология сборки по позициям. Ее впервые опробовали в цехе маневровых тепловозов, причем замкнули позиции от сборки главных рам до конечной стадии сборки тепловоза. Раньше они были разделены, то есть рама и тепловоз собирались на отдельных линиях. Теперь же их сделали сквозными. Эту практику перенесли на поток главных рам, соединив его с потоком монтажа кузовов в цехе магистральных тепловозов.

Одним из серьезных достижений в выстраивании производства магистральных тепловозов стала организация линии сборки, испытаний и экипировки тепловозов. Под эту линию перестроен целый пролет площадью 12 500 м². Здесь выстраивается поток по сборке тепловозов с первой по десятую позицию.

На десятой позиции сокращено время подмены тележек, которая раньше велась силами двух цехов. Теперь все консолидировалось в одном — цехе магистральных

тепловозов. Появилась специальная станция для экипировки тепловоза водой, топливом, маслом. Это позволило уйти от временных потерь.

НАРАЩИВАЕМ ПРОИЗВОДСТВО

Брянский машиностроительный завод уже сегодня готов к выпуску запланированного количества секций магистральных тепловозов. За короткое время коллектив вышел на изготовление секции тепловоза в сутки. Это позволяет справиться с бизнес-планом 2015 года и увеличить выпуск локомотивов в следующем.

Однако работа по наращиванию мощностей продолжается. Скоро на предприятии появится еще один продольно-фрезерный станок для обработки рам тележек. Будут закуплены два комплекса лазерного раскроя металла, листопрямильная машина. Для резки труб, вырезки отверстий под штуцеры предполага-

ется использовать лазерный комплекс для раскроя профильного проката.

В стадии реализации — проект по окрасочно-малярному комплексу. Сейчас ведутся подготовительные работы к установке дорогостоящего оборудования. В окрасочно-сушильный комплекс входят три окрасочно-

сушильные камеры, краскоприготовительное отделение, трансбордер и три комплекта подъемных лесов. Уже подготовлены фундаменты под камеры, трансбордер и подъемные леса. Комплекс обеспечит мощности по выпуску магистральных и маневровых тепловозов и позволит улучшить качество покрытия машин. ☺

БРЯНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ГОТОВ К ВЫПУСКУ ЗАПЛАНИРОВАННОГО КОЛИЧЕСТВА СЕКЦИЙ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЕПЛОВОЗОВ. ЗА КОРОТКОЕ ВРЕМЯ КОЛЛЕКТИВ ВЫШЕЛ НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ СЕКЦИИ ТЕПЛОВОЗА В СУТКИ



Операция подмены технологических тележек на штатные

В ЕВРОПЕ ДАВНО СТАЛИ ПРИВЫЧНЫМИ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ НА РАССТОЯНИЯ 200–600 КИЛОМЕТРОВ. ТЕПЕРЬ ПОДОБНЫЕ ВАГОНЫ — КРАСИВЫЕ, ВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ И БЕЗОПАСНЫЕ — ПОЯВИЛИСЬ И НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.



ДВУХЭТАЖНЫЕ ПОЕЗДА: БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТАБЕЛЬНОСТЬ



Сергей Горин,
технический директор ОАО «Тверской
вагоностроительный завод»

Это пассажирские вагоны модели 61-4492, разработанные в двух исполнениях — с улучшенным и стандартным интерьером, изготовленные Тверским вагоностроительным заводом (ТВЗ входит в ЗАО «Трансмашхолдинг»).

КРАСИВО И КОМФОРТАБЕЛЬНО

Применение новой формы кузова со скругленной верхней частью боковых стен, плавно переходящих в крышу, новое цветографическое решение наружной окраски, использование (впервые в отечественном вагоностроении) радиусных окон второго этажа позволили значительно улучшить визуальное восприятие экстерьера двухэтажного вагона.

Вагоны межобластного сообщения модели 61-4492 — дальнейшее раз-

витие направления двухэтажного пассажирского подвижного состава. Разрабатывая конструкцию кузовов, ходовой части, оборудования двухэтажных вагонов с креслами для сидения, конструкторы ТВЗ использовали опыт эксплуатации в реальных условиях российских железных дорог двухэтажных вагонов моделей 61-4465, 61-4472, 61-4473 и самые современные разработки предприятий России в области кондиционирования и вентиляции, электрооборудования, информационных технологий. Все применяемые при изготовлении вагонов материалы и комплектующие прошли строгую проверку на соответствие экологическим, санитарно-гигиеническим и противопожарным нормативам. Интерьер вагона разработан в сотрудничестве с ведущей





в области промышленного дизайна итальянской компанией ItalDesign-Giugiaro.

В вагоне установлено большое количество современного оборудования, призванного сделать поездку максимально комфортной для пассажи-

ра и обеспечить удобство обслуживания вагона для проводника. Это ставшие уже привычными для вагонов производства Тверского вагоностроительного завода экологически чистые туалетные комплексы, изготовленные ООО «Промтехмонтаж» (Тверь).

Санитарно-гигиенические показатели обеспечивают обеззараживатели воды и воздуха. В вагоне применено экономичное и долговечное светодиодное освещение. Дополнительный комфорт пассажирам вагона с улучшенным интерьером обеспечивают потолок с рассеянным освещением типа «звездное небо», индивидуальные розетки для подключения и зарядки различных электронных приборов, расположенные в основаниях кресел. Кожаные кресла с профилированными спинками, произведенные немецкой фирмой GRAMMER (Амберг), в вагонах с улучшенным интерьером имеют возможность поворота на 180° и установки по ходу движения поезда.

Для хранения багажа и верхней одежды предусмотрены багажные стеллажи и гардеробный модуль. Для обеспечения пассажиров питанием и напитками в вагонах с улучшенным интерьером имеется кухонное помещение (зона кофейной точки) на первом и втором этажах салона. В вагоне со стандартным интерьером предусмотрены места для установки вендинговых аппаратов. Для самых взыскательных пассажиров, ищущих уединения, в вагоне с улучшенным интерьером предусмотрено отдельное двухместное купе с телевизором.

БЕЗОПАСНО И НАДЕЖНО

На всех вагонах модели 61-4492 установлены автоматические подножки с сигнализацией и датчиками, предотвращающими открытие и закрытие подножки при нахождении пассажира или багажа в опасной зоне, производства петербургской КМТ (входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг»). Такая конструкция позволяет проводнику обеспечить быструю высадку пассажиров с соблюдением требований безопасности. Двойные шторы призваны обеспечить защиту пассажиров от ярких солнечных лучей днем и комфорт при движении в темное время суток.

Вагоны модели 61-4492 предназначены для эксплуатации в составе поездов постоянного формирования.

В КОНКУРСЕ ЛУЧШИХ ИННОВАЦИОННЫХ РАЗРАБОТОК, ПРОВОДИМОМ В 2015 ГОДУ СРЕДИ ОРГАНИЗАЦИЙ, ВХОДЯЩИХ В НП «ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ», ВАГОН МОДЕЛИ 61-4492 СТАЛ ОДНИМ ИЗ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ЗАНЯЛ ПОЧЕТНОЕ ВТОРОЕ МЕСТО (ДЛЯ СПРАВКИ: ПЕРВОЕ МЕСТО В ЭТОМ КОНКУРСЕ НЕ ПРИСУЖДАЛОСЬ.)







ВЛАДИМИР КАЛЯПИН,
первый заместитель
генерального директора
АО «ФПК»:

— Федеральная пассажирская компания приложит максимальные усилия, чтобы таких поездов стало как можно больше.



В конструкции вагонов применены безззорные сцепные устройства БСУ-3 производства АО «ВНИИТрансмаш» в сочетании с герметичными межвагонными переходами фирмы HUBNER, что позволило обеспечить отсутствие рывков при движении поезда, комфорт при переходе из вагона в вагон, уменьшение износов в межвагонном соединении. Вагоны имеют централизованное энергоснабжение от локомотива. Повышенная надежность электрооборудования в эксплуатации двухэтажного поезда достигается применением резервной магистрали 3000 В, концевых коробок с увели-

ченной стойкостью к пробою, рядом других технических решений.

В ходовой части вагона применены тележки собственного производства с использованием дисковых тормозов «Кнопп-Бремзе» и торсионных стабилизаторов. Торсионные стаби-

лизаторы производства АО «ВНИИТрансмаш» прошли проверку эксплуатацией на вагонах моделей 61-4465, 61-4472 и 61-4473, подтвердив заложенные конструктивные характеристики и обеспечив безопасность и комфорт при движении



двухэтажного пассажирского состава. Для установки на вагоны модели 61-4492 в конструкцию стабилизаторов внесены изменения, направленные на увеличение надежности и долговечности узла. Тележки вагонов конструктивно доработаны.

Таким образом, основным направлением усилий конструкторов, технологов и производства ТВЗ было максимальное удовлетворение пожеланий пассажиров и эксплуатации, использование новейших технологий, оборудования

и материалов российского производства.

УЖЕ В РОССИИ

Поезд, сформированный из двухэтажных вагонов с креслами для сидения, эксплуатируется с 31 июля 2015 года на маршруте Москва — Воронеж. Он уже заслужил хорошие отзывы от пассажиров. О востребованности такого подвижного состава говорит, например, тот факт, что 14 августа 2015 года двухэтажный поезд с местами для сидения № 46/45 сообщением Москва — Воронеж формирования АО «Федеральная пассажирская компания» установил рекорд России в категории «Круглогодично действующий регулярный поезд дальнего следования с самым большим количеством пассажирских мест».

В скором будущем эти поезда будут курсировать и по другим направлениям РЖД. 🚂



ПЕРЕХОДИМ НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ПЛАТФОРМУ

В РОССИИ ВСЕ АКТИВНЕЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗЫ ПЕРЕВОЗЯТ В КОНТЕЙНЕРАХ-ЦИСТЕРНАХ. ОСОБЕННО ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮТСЯ ПЕРЕВОЗКИ ХИМИЧЕСКИХ ГРУЗОВ В ТАНК-КОНТЕЙНЕРАХ (КОНТЕЙНЕРАХ-ЦИСТЕРНАХ), КОТОРЫЕ УЖЕ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ЗАМЕНЯТ ВАГОНЫ-ЦИСТЕРНЫ ЗА СЧЕТ СВОЕЙ МОБИЛЬНОСТИ, БЕЗОПАСНОСТИ И УНИВЕРСАЛЬНОСТИ. ЗАВОД «ТРАНСМАШ» ВЫПУСКАЕТ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПЛАТФОРМЫ, КОТОРЫЕ ИДЕАЛЬНО ПОДХОДЯТ ДЛЯ ТАКИХ ПЕРЕВОЗОК.



Сергей Мариношенко,
главный конструктор ОАО «Трансмаш»

В России активно работают международные (например Procter & Gamble, Henkel, Tefal) и отечественные (СИБУР, МНПЗ, «Завод синтанолов») компании, использующие танк-контейнеры. На наших железных дорогах ездят все типы танк-контейнеров, но чаще применяются IMO № 1, 2 и 5, так как в большей степени развитие этого

вида перевозок происходит в нефтегазовой отрасли.

По оценкам Международной танк-контейнерной ассоциации (ITCO), в мире насчитывается примерно 397 тысяч единиц танк-контейнеров различных модификаций, в России их пока сравнительно немного: по разным оценкам, около 10 тысяч. Примечательно, что темпы роста транспортировки грузов в танк-контейнерах непрерывно увеличиваются, в мире они доходят до 10%, а в России — до 25–30% в год.

НАША ПЛАТФОРМА ЛУЧШЕ...

Исходя из этих перспектив, на заводе «Трансмаш», который располагается в городе Энгельсе Саратовской области, разработана и производится платформа модели 13-9744-06, позволяющая перевозить дополнительно к крупнотоннажным контейнерам еще и контейнеры-цистерны.

Грузоподъемность платформы составляет 73 тонны, что обеспечивает перевозку двух танк-контейнеров типа 1CC, 1C и 1CX ГОСТ 31314.3-2006 максимальной массой брутто до 36 тонн каждый.

Чтобы ускорить проектирование и постановку на производство, а также сэкономить, платформа была создана на основе базовой платформы модели 13-9744-01 с учетом требований по грузоподъемности и безопасности перевозки опасных и особо опасных грузов в танк-контейнерах.

Конструкция платформы позволяет осуществлять размещение контейнеров-цистерн длиной 20 футов, отвечающих требованиям стандартов ИСО (ISO) к грузовым контейнерам серии 1, в том числе и контейнеров-цистерн, имеющих цистерны длиной 7150–8100 мм, выступающие по длине за угловые фитинги, в центре платформы.

Автосцепные устройства платформы оборудованы энергоемкими поглощающими аппаратами класса ТЗ, что гарантирует безопасность при перевозке опасных и особо опасных грузов, разрешенных к перевозке в танк-





Типы танк-контейнеров*

- IMO 0 — пригодны к перевозке неопасных — пищевых грузов, не требующих выгрузки под давлением;
- IMO 1 — пригодны к перевозке всех видов наливных химических грузов. Емкость от 14 до 30 тысяч литров, толщина стен цистерны — от 4 до 7 мм;
- IMO 2 — пригодны к перевозке широкого спектра пищевых продуктов, также имеющих класс опасности, и химических продуктов;
- IMO 5 — для перевозки газов.

* В соответствии с международной классификацией по IMO, которые в свою очередь означают пригодность к перевозке того или иного груза.

контейнерах. Если возникает необходимость закрепить танк-контейнер с особо опасными грузами, на боковых балках платформы установлены скобы для увязки танк-контейнера увязочной проволокой. По желанию заказчиков платформа может быть оборудована либо резьбовыми, либо безрезьбовыми соединениями трубопроводов тормозной системы.

...и ДЕШЕВЛЕ

При создании платформы на предприятии руководствовались задачей

создания конкурентоспособного по стоимости продукта. При проектировании были учтены особенности перевозки танк-контейнеров, в том числе с опасными грузами. Аналога созданной платформы на рынке России не существует — продукция конкурентов включает дополнительные элементы, использование которых приводит к увеличению себестоимости изготовления и, соответственно, цены.

Экономичность и удобство танк-контейнеров особенно заметны

в случаях, когда необходима промежуточная перевалка грузов, при мультимодальных перевозках. Учитывая тенденцию к развитию этого сегмента, как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе прогнозируется рост перевозок химических грузов в танк-контейнерах.

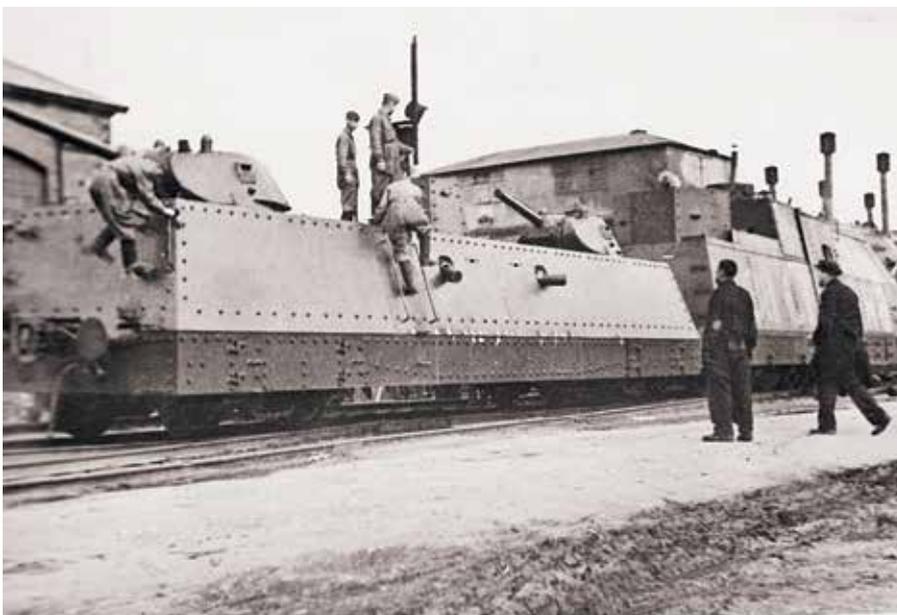
Трансмаш готов продолжать совершенствование своей продукции, стремиться к максимально полному удовлетворению потребностей перевозчиков. 

БРОНЕПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

К НАЧАЛУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД ИМЕНИ КУЙБЫШЕВА (КЗ) БЫЛ КРУПНЕЙШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ КОЛОМНЫ (СВЫШЕ 20 000 РАБОТНИКОВ), ВЕДУЩИМ ЗАВОДОМ СТРАНЫ ПО СОЗДАНИЮ И ВЫПУСКУ ПАРОВОЗОВ, ЭЛЕКТРОВОЗОВ, ТЕПЛОВОЗОВ, ДИЗЕЛЕЙ, был основным производителем дизелей для подводных лодок. Работники именно этого предприятия строили знаменитые бронепоезда.



Паровоз 9П с тендером после бронирования



Боевая платформа вместе с бронепаровозом

БРОНЕПОЕЗД № 1

В битве за Москву принимали участие несколько бронепоездов. Один из них, особый бронепоезд № 1 «За Сталина!», был построен именно на КЗ. Он состоял из паровоза, двух орудийных площадок, двух платформ ПВО и вспомогательного состава. 9 октября 1941 года бронепоезд и его команду провожал весь завод. Практически на следующий день после проводов особый бронепоезд № 1 «За Сталина!» вступил в бой недалеко от города Гжатска (ныне Гагарин), ударив из своих орудий по колоннам вражеской техники и живой силы и задержав тем самым на несколько часов их продвижение по Минскому шоссе в сторону

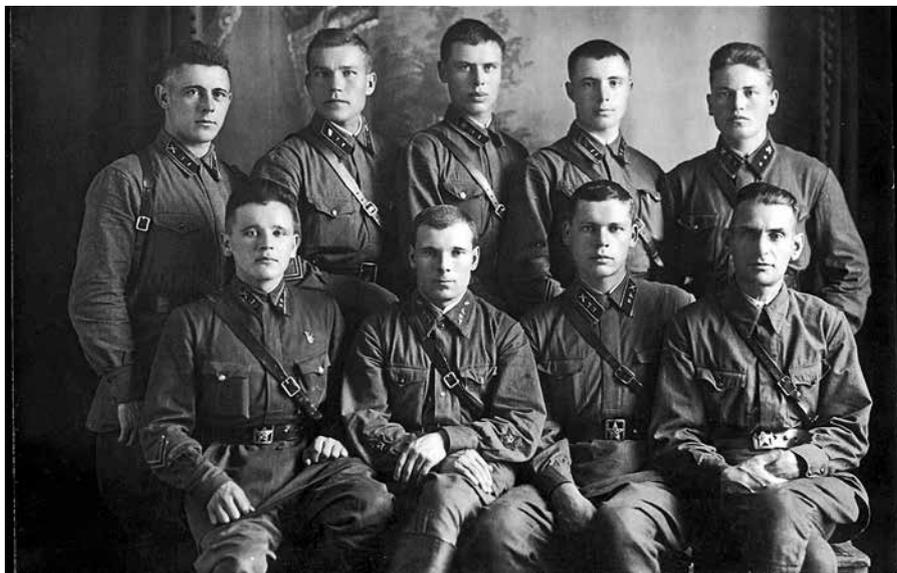


столицы. В этом же бою бронепоезд был подбит, большинство его бойцов погибли.

Судьба особого бронепоезда № 1 «За Сталина!» и его команды (уцелели немногие) долгое время была окутана слухами и легендами. Первые 20 лет после войны в СССР не было принято вспоминать о минувшем. В 1987 году у места гибели бронепоезда был установлен памятник, за которым ухаживают жители Коломны и Гагарина.

БРОНЕПОЕЗД № 2

В начале декабря 1941 года Коломенский завод получил важное задание от Государственного комитета обороны (ГКО): в короткий срок оборудовать 60-тонную товарную платформу под артиллерийские бронеплощадки и построить новый бронепоезд. Причем вооружить его предстояло корабельными пушками, которые хранились на запасных путях станции Голутвин. В тяжелейших условиях, при нехватке оборудования и отсутствии квалифицированных специалистов (в октябре 1941 года основное оборудование и практически весь персонал были эвакуированы в город Киров), заводчане построили бронепоезд. Больше того, была изготовлена товарная платфор-



Командный состав бронепоезда № 1 «За Сталина!»

ма с артиллерийскими бронеплощадками. Второму колумзаводскому бронепоезду дали имя «Коломенский рабочий». Часть команды новой машины состояла из самих заводчан. Бронепоезд начал воевать на Московско-Рязанской железной дороге. «Коломенский рабочий» прошел с боями железными дорогами войны от Тулы до Познани, возвращался на родной завод для ремонта и закончил свой боевой путь уже в Германии. ☺



Построение команды бронепоезда «За Сталина!» перед отправкой на фронт на Коломенском заводе



Отправка на фронт бронепоезда № 2 «Коломенский рабочий»



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

ПРОДУКЦИЯ И УСЛУГИ ХОЛДИНГА:

- магистральные и промышленные электровозы;
- магистральные и маневровые тепловозы;
- грузовые и пассажирские вагоны;
- вагоны электропоездов и метро;
- рельсовые автобусы и дизель-поезда;
- вагонное литье;
- тепловозные и судовые дизели;
- дизель-генераторы и турбокомпрессоры;
- компоненты для транспорта;
- запасные части;
- ремонт и сервисное обслуживание.

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ КОМПАНИЯ ВЫПУСТИЛА

свыше
3000
локомотивов

более
4000
пассажирских
вагонов

более
3000
вагонов
электропоездов

свыше
230
вагонов
рельсовых
автобусов

более
1500
вагонов метро

свыше
2700
дизелей

Электропоезд ЭГ2Тв



- Трансмашхолдинг – **№ 1 В СТРАНАХ СНГ** по объемам выпуска и продаж подвижного состава
- Трансмашхолдинг входит в число **ДЕСЯТИ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ** железнодорожной техники
- Трансмашхолдинг – **ЕДИНСТВЕННАЯ РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ**, имеющая опыт в создании и производстве техники в арктическом исполнении
- Техника Трансмашхолдинга эксплуатируется **ВО ВСЕХ КЛИМАТИЧЕСКИХ ЗОНАХ ЗЕМЛИ**

ПОЧТОВЫЙ АДРЕС:
Россия, 127055, Москва,
ул. Бутырский Вал, д. 26, стр. 1
ТЕЛЕФОН: +7 (495) 744-70-93;
ФАКС: +7 (495) 744-70-94;
E-MAIL: info@tmholding.ru
www.tmholding.ru