



## НОВОСТИ ТРАНСМАШХОЛДИНГА

### БМЗ ПОСТРОИЛ ТЫСЯЧНЫЙ СУДОВОЙ ДИЗЕЛЬ

26 июня 2008 г. на Брянском машиностроительном заводе построен тысячный судовой малооборотный дизель ДБ62 0801 (6S50MC-C — по классификатору MAN B&W) мощностью 12 900 л. с. при 127 об/мин. Двигатель ДБ62 построен по заказу ОАО «Мурманское морское пароходство».

На заводе состоялась торжественная презентация этого двигателя с участием представителей заказчиков и постоянных партнеров завода, администрации Брянской области, а также руководства Трансмашхолдинга и БМЗ.

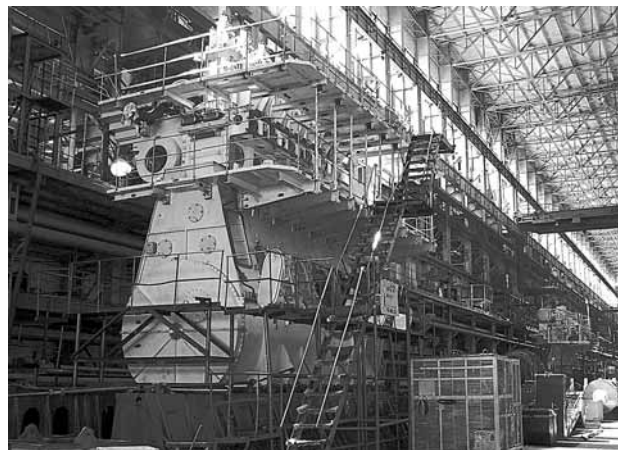
Двухтактные малооборотные судовые двигатели завод выпускает с 1961 г. по лицензии компании MAN B&W Diesel A/S (Дания) и является одним из крупнейших в Европе и единственным в России производителем таких дизелей. Они предназначены для установки в качестве главных двигателей на морские транспортные суда различного назначения — танкеры, контейнеровозы, балкеры, рыбопромысловые базы с неограниченным районом плавания.

БМЗ выпускает судовые двигатели агрегатной мощностью от 2400 до 15 880 кВт, а их суммарная мощность с начала выпуска превысила 6,8 млн кВт.

Двигатели БМЗ установлены на судах, работающих под флагами 30 стран, в том числе таких морских держав, как Великобритания, Швеция, Норвегия, Греция, США, Испания, Германия.

Полная взаимозаменяемость компонентов двигателей, построенных на БМЗ с дизелями других лицензиатов дает возможность судовладельцам использовать не только сервисные центры БМЗ, но и разветвленную сервисную сеть MAN B&W Diesel A/S — сервисные пункты, склады запчастей и мастерские, которые расположены в 54 портах всех континентов.

Сегодняшнюю производственную программу БМЗ составляют двигатели семейства MC —



Сборка тысячного дизеля в цехе БМЗ

наиболее востребованные на мировом рынке с начала 80-х годов, поскольку их определяющие рабочие параметры, наилучшим образом сочетаются с назначением и грузоподъемностью большинства строящихся сегодня судов. БМЗ выпускает двигатели семейства MC и его компактной версии MC-C, которая превосходит предшествующую по всем основным технико-экономическим показателям.

Специалисты БМЗ внимательно следят за конъюнктурой рынка малооборотных судовых дизелей и готовы по требованиям судовладельцев максимально адаптировать двигатель к конкретному проекту судна.

Портфель заказов на двухтактные малооборотные двигатели постоянно увеличивается. Особое внимание при их изготовлении на заводе уделяется технологиям защиты окружающей среды в части сокращения выбросов вредных веществ. Все выпускаемые на БМЗ двигатели сертифицированы на соответствие требованиям Приложения VI к международной конвенции МАРПОЛ 73/78 о предотвращении загрязнения выбросов с судов.

### БРЯНСКИЙ МАШЗАВОД ОСНАСТИЛ СУДОВЫМИ ДИЗЕЛЯМИ ВОСЕМЬ ТАНКЕРОВ, ПОСТРОЕННЫХ НА АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЯХ

29 апреля 2008 г. в Санкт-Петербурге торжественно принят в эксплуатацию новый танкер «Транссибирский мост» с судовым дизелем ДБ62 (по классификатору MAN B&W 6S50MC-C), построенный на Брянском машиностроительном заводе. Событию предшествовали ходовые ис-

пытания и подписание акта о приемке судна заказчиком.

Свой первый рейс танкер «Транссибирский мост» совершит с грузом принятым на борт в новом нефтяном терминале, расположенном в порту г. Приморск (Ленинградская обл.).

Танкер «Транссибирский мост» — восьмой из серии, построенных на ФГУП «Адмиралтейские верфи» по заказу Группы компаний ОАО «Совкомфлот». Суда носят имена известных мостов мира, название которых начинается с латинской буквы «Т». Для группы «Совкомфлот» ранее были построены танкеры «Троицкий мост», «Торговый мост», «Тучков мост», «Башенный мост», «Театральный мост», «Таврический мост», «Тверской мост».

Все суда серии оснащены главными двигателями ДБ62 мощностью 8310 кВт при частоте

вращения 117 об/мин,  $D/S = 50/200$  см и имеют расход топлива 170 г/кВт·ч. Всего на БМЗ построено 25 дизелей ДБ62. В текущем году завод изготовит еще три двигателя ДБ62, в том числе два по заказу китайских верфей.

«Транссибирский мост» — это современное транспортное судно с дальностью автономного плавания 15 750 миль, оснащенное автоматизированными системами управления судовождением, высокоэффективными техническими средствами судовых систем и грузовых операций. Его дедвейт (водоизмещение) составляет 47 400 т.

### **ОАО РЖД и ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПОСТАВКЕ 100 МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЕПЛОВЗОВ 2ТЭ25А «ВИТЯЗЬ»**

ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг» подписали 21 мая 2008 г. в Сочи предварительное соглашение о поставке 100 магистральных грузовых тепловозов с асинхронными тяговыми двигателями модели 2ТЭ25А «Витязь».

Тепловоз создан на Брянском машиностроительном заводе. В настоящее время завершаются испытания первого тепловоза, после которых будет получен сертификат соответствия.

2ТЭ25А — первый российский грузовой тепловоз с асинхронным тяговым приводом, полностью созданный на отечественной технологической базе.

Тяговый преобразователь, который является ключевым инновационным элементом «Витязя», разработан во ВНИКТИ и изготовлен компанией «ЭлектроСИ» (г. Москва).

На тепловозе установлен дизель производства Коломенского завода с электронно управляемой

системой впрыска топлива; также на нем установлены тележки новой конструкции.

В ходе испытаний «Витязь» водил составы массой до 7,8 тыс. т. Этот показатель находится на уровне лучших мировых аналогов и значительно превышает возможности тепловозов, составляющих основу парка железных дорог стран СНГ (например, грузоподъемность 2ТЭ10 — порядка 5,2 тыс. т).

Магистральные грузовые тепловозы — новая продукция не только для БМЗ, но и для российского транспортного машиностроения в целом. Серийное производство локомотивов этого класса началось в нашей стране в 2007 г. на Коломенском заводе (модель 2ТЭ70) и БМЗ (модель 2ТЭ25К «Пересвет»). Для советских железных дорог магистральные грузовые тепловозы производились в Украине на Луганском (Ворошиловградском) тепловозостроительном заводе.

### **НОВЫЙ ТУРБОКОМПРЕССОР ЗАВОДА ПЕНЗАДИЗЕЛЬМАШ**

На заводе Пензадизельмаш разработан головной образец новой серии турбокомпрессоров модели ТК32-07.

В апреле 2008 г. на Коломенском заводе завершены испытания этого турбокомпрессора в составе тепловозного дизель-генератора 1А-9ДГ.

При создании ТК32-07 были использованы последние достижения науки в области аэродинамики и прочности.

Разработаны новые лопатки турбины, колесо компрессора, двухступенчатый диффузор. Для его изготовления на заводе было установлено новое оборудование с числовым программным управлением.

По результатам испытаний КПД нового турбокомпрессора ТК32-07 составил 62 %, что на 4–5% превосходит КПД модели ТК41В-25, которым комплектуется в настоящее время

дизель-генератор 1А-9ДГ. Коэффициент избытка воздуха дизеля на максимальной мощности повысился с 2,1 до 2,3. Уменьшение размеров турбинного колеса значительно улучшило динамические характеристики. Применение нового турбокомпрессора ТК32-07 позволит снизить среднеэксплуатационный расход топлива дизеля на 2 %.

Тепловозные дизель-генераторы типа 1А-9ДГ будут комплектоваться новым турбокомпрессором ТК32-07, который можно устанавливать при модернизации дизелей на ранее выпущенных магистральных грузовых тепловозах 2ТЭ10.

В июне Пензадизельмаш планирует выпустить партию из 10 новых турбокомпрессоров типа ТК32-07.

*Департамент по связям с общественностью  
ЗАО «Трансмашхолдинг»*