



НОВОСТИ ТРАНСМАШХОЛДИНГА

НА КОЛОМЕНСКОМ ЗАВОДЕ ИЗГОТОВЛЕН ТЫСЯЧНЫЙ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОР 1А-9ДГ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

7 июля 2009 г. ОАО «Коломенский завод» отправил на Уссурийский локомотиворемонтный завод тысячный по счету дизель-генератор модели 1А-9ДГ (исп. 3).

Шестнадцатицилиндровые четырехтактные среднеоборотные дизели 1А-9ДГ (исп. 3) устанавливаются на тепловозы 2ТЭ10 взамен выработавших ресурс дизелей 10Д100 в рамках комплексной программы модернизации тягового подвижного состава железных дорог России. Серийное производство двигателей 1А-9ДГ третьего поколения для российских железных дорог началось в 1998 г. Эксплуатация тепловозов типа 2ТЭ10 с дизель-генераторами 1А-9ДГ показала эффект снижения эксплуатационного расхода топлива на 15,5 % и расхода масла на угар — в 1,9–2,8 раза в сравнении с тепловозами, оборудованными дизелями 10Д100.

Усовершенствования, внесенные в конструкцию дизель-генератора 1А-9ДГ (исп. 3), позволили существенно снизить затраты на технические обслуживания и ремонты, улучшить экономические показатели, увеличить межремонтные сроки эксплуатации. Экологические показатели дизеля 1А-9ДГ соответствуют современным национальным и международным стандартам. Срок окупаемости затрат на капитальный и вос-

становительный ремонт, включая ремоторизацию (установка дизель-генератора 1А-9ДГ) составляет не более 5–6 лет.

Первоначально модернизация тепловозов 2ТЭ10 производилась в депо Сольвычегодск Северной железной дороги. В настоящее время установка дизель-генераторов 1А-9ДГ (исп. 3) на тепловозы типа 2ТЭ10 при проведении капитально-восстановительных ремонтов осуществляется на Уссурийском локомотиворемонтном заводе.

Тепловозы типа 2ТЭ10 с дизель-генераторами 1А-9ДГ (исп. 3) эксплуатируются на Северной, Октябрьской, Московской, Горьковской, Приволжской, Северо-Кавказской и Дальневосточной железных дорогах, а также в Белоруссии и Узбекистане.

Помимо дизель-генератора 1А-9ДГ, Коломенский завод разработал целый ряд модификаций дизель-генераторов с дизелями типа Д49 для модернизации тепловозов различных типов, в том числе М62, 2ТЭ116, ЧМЭЗ, ТЭМ2 и др., которые эксплуатируются в России и за рубежом (Германия, Узбекистан, Белоруссия, Литва, Монголия и др.). Дизель 1А-9ДГ производится еще в двух вариантах (исп. 2), которые используются для ремоторизации парка тепловозов 2ТЭ116.

Характеристики	1А-9ДГ, исп. 3	10Д100
Полная мощность, кВт (л. с.)	2206 (3000)	2206 (3000)
Частота вращения коленчатого вала, об/мин	850	850
Масса дизель-генератора, кг	28900	28000
Габаритные размеры дизель-генератора (L×B×H), мм	6652×2040×2897	6714×2610×3185
Удельный расход топлива на режиме полной мощности, г/кВт·ч	198	226
Часовой расход топлива на холостом ходу, кг/ч	13,5	23
Удельный расход масла на режиме полной мощности, г/кВт·ч	0,9	1,74
Ресурс до первой переборки, тыс. км пробега	400	200
Ресурс до капитального ремонта, тыс. км пробега	1600	800

ТРАНСМАШХОЛДИНГ ПОСТАВИТ 90 ТЕПЛОВОЗНЫХ ДИЗЕЛЕЙ В УЗБЕКИСТАН

Узбекские железные дороги (УЖД) приобретут у ЗАО «Трансмашхолдинг» 90 дизель-генераторов 1А-9ДГ (исп. 3) производства Коломенского завода.

Дизели будут устанавливаться на тепловозы типа 2ТЭ10, которые проходят капитально-восстановительный ремонт на Ташкентском тепловозоремонтном заводе.

По условиям контракта Коломенский завод должен осуществить поставку всей партии дизель-генераторов в январе 2010 г. Однако завод выражает готовность исполнить договор до конца текущего года. Кроме того, ранее Коломенский завод заключил с Узбекскими железными дорогами контракт на поставку в 2009 г. двух тепловозов ТЭП70БС.

Коломенский завод серийно производит шестнадцатипцилиндровые, четырехтактные среднеоборотные дизели 1А-9ДГ (исп. 3) более 10 лет. Узбекские железные дороги уже имеют опыт эксплуатации тепловозов различных модификаций после ремоторизации.

Продукция Коломенского завода поставляется в Узбекистан долгие годы, со времен существования Советского Союза. Особенно хорошо за-

рекомендовали себя в эксплуатации на УЖД пассажирские тепловозы ТЭП70, которые поставлялись заводом в 1970–1980-х гг. Один из таких тепловозов ТЭП70 № 8 установлен в Ташкентском музее железнодорожной техники. Коломенский завод также осуществлял поставки дизель-генераторов 3-36ДГ и 4-36ДГ для модернизации маневровых тепловозов, запасные части и другую продукцию.

БМЗ ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ НА ОПЫТНЫЕ ОБРАЗЦЫ ГРУЗОВОГО ТЕПЛОВОЗА «ВИТЯЗЬ»

Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РС ФЖТ) выдал сертификат соответствия на магистральные грузовые тепловозы 2ТЭ25А «Витязь», созданные на Брянском машиностроительном заводе (БМЗ).

После получения сертификата на установочную партию локомотивов в Брянске будет развернуто серийное производство «Витязей». В мае 2008 г. между Трансмашхолдингом и ОАО «Российские железные дороги» было заключено предварительное соглашение, предусматривающее передачу железнодорожникам 100 тепловозов 2ТЭ25А. В настоящее время подготовлен проект контракта на поставку этих локомотивов российским железным дорогам в 2009–2011 гг.

Магистральный грузовой тепловоз 2ТЭ25А «Витязь» — первый в истории российского транспортного машиностроения грузовой локомотив этого класса с асинхронными тяговыми двигателями. «Витязь» полностью создан на отечественной технологической базе. Тяговый преобразователь, который является ключевым инновационным элементом «Витязя», разработан в ОАО ВНИКТИ и изготовлен компанией

«ЭлектроСИ» (Москва). В конструкции тепловоза применяется дизель Коломенского завода с электронным управлением топливоподачей и тележки новой конструкции.

По основным узлам тепловоз «Витязь» унифицирован с серийным тепловозом 2ТЭ25К «Пересвет», который выпускается на БМЗ с 2007 г. В дальнейшем на основе 2ТЭ25А предполагается создать целое семейство современных российских тепловозов, в том числе еще более мощные локомотивы типа ТЭ35 в односекционном и двухсекционном исполнениях.

В ходе испытаний тепловоз 2ТЭ25А продемонстрировал потенциал вождения поездов повышенной массы, которая значительно превосходит возможности тепловозов эксплуатируемого парка ОАО РЖД. Использование нового мощного локомотива позволит железнодорожникам значительно увеличить пропускную способность неэлектрифицированных участков сети железных дорог, увеличить вес поездов на тепловозном полигоне сети железных дорог, а в конечном итоге — сократить сроки доставки грузов.

ТРАНСМАШХОЛДИНГ УЧАСТВУЕТ В СОЗДАНИИ МАНЕВРОВЫХ ТЕПЛОВОЗОВ ДЛЯ ЛИТОВСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В Вильнюсе (Литва) созданы две модификации маневровых тепловозов, получивших название ТЭМ ТМХ. Это совместный проект Брянского машиностроительного завода, компании CZ ЛОКО и Вильнюсского депо по ремонту локомотивов.

Тепловоз ТЭМ ТМХ-001 предназначен для эксплуатации на железных дорогах России, а ТЭМ ТМХ-002 для Литовской железной дороги.

Различие между модификациями тепловозов заключается в том, что на локомотиве ТЭМ ТМХ-002 применен модуль тормозного оборудования системы ДАКО, а на тепловозе ТЭМ ТМХ-001 экспериментальный тормозной модуль российского производства.

ТЭМ ТМХ сконструирован на базе тепловоза ТЭМ18 Брянского машиностроительного завода

с использованием его главной рамы и колесных тележек. Тепловоз имеет модульную конструкцию, что позволяет установить башенную кабину машиниста и низкий капот. Локомотив оснащен двигателем **Caterpillar 3512B DITA** мощностью 1455 кВт или **Caterpillar 3508 B DITA** мощностью 970 кВт. Оба двигателя соответствуют требованиям экологического стандарта ЕС2004/26/EGC (3-я ступень). На тепловозе используются электродинамическая система торможения, автономный подогреватель кабины машиниста и кондиционер. Эксплуатационный расход топлива снижен на 30 %, масла на 60 % по сравнению с серийным тепловозом ЧМЭЗ чешского производства.

В настоящее время ТЭМ ТМХ проходит процедуру сертификации на соответствие требованиям российских стандартов.

Тепловоз ТЭМ ТМХ-001 экспонировался на выставке «ЭКСПО 1520», которая прошла с 9 по

12 сентября в г. Щербинка Московской области на экспериментальном кольце ВНИИЖТ.

ТРАНСМАШХОЛДИНГ И РЖД ПРИМУТ УЧАСТИЕ В МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МОНГОЛИИ

ЗАО «Трансмашхолдинг», ОАО «Российские железные дороги» и АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) подписали 25 августа 2009 г. меморандум о сотрудничестве в сфере обеспечения парка УБЖД современным высокоэффективным подвижным составом.

Меморандум подписали председатель Совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг» Андрей Бокарев, президент ОАО РЖД Владимир Якунин и начальник АО «Улан-Баторская железная дорога» Ванчигдорж Отгондэмбэрэл.

Подписанием этого документа стороны выразили намерение совместно реализовывать программу комплексного развития Улан-Баторской железной дороги по оснащению ее современной железнодорожной техникой.

Согласно меморандуму, на территории Монголии должны появиться сервисные центры, специализирующиеся на обслуживании и ремонте поставляемой на УБЖД продукции.

Стороны подчеркивают необходимость сохранения в долгосрочной перспективе унификации железнодорожного хозяйства УБЖД и ОАО РЖД,

которая будет способствовать развитию международного железнодорожного сообщения и повышению транзитной привлекательности проходящих через территорию России и Монголии транспортных коридоров. В меморандуме отмечается необходимость создания технических условий для увеличения объемов перевозок по Улан-Баторской железной дороге.

Для реализации положений меморандума стороны договорились о создании в течение 15 дней после подписания документа совместной рабочей группы.

АО «Улан-Баторская железная дорога» — совместное советско-монгольское предприятие, созданное в 1949 г. В собственности каждой из сторон находится по 50 % акций компании. После 1991 г. советская доля перешла в собственность Российской Федерации. Общая протяженность железнодорожных линий составляет 1815 км. Численность работников — 15 940 человек. Эксплуатируемая инфраструктура и подвижной состав — преимущественно советского и российского производства.

КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД ПЕРЕДАЛ ЗАКАЗЧИКАМ СОТЫЙ ТЕПЛОВОЗ МОДЕЛИ ТЭП70БС

23 сентября 2009 г. Коломенский завод передал в депо Тында Дальневосточной железной дороги тепловоз модели ТЭП70БС № 100.

Выступая на торжественной церемонии передачи тепловоза ТЭП70БС № 100, первый заместитель начальника Департамента локомотивного хозяйства ОАО РЖД поздравил коллектив предприятия с профессиональным праздником — Днем машиностроителя и знаменательным юбилеем — 140-летием локомотивостроения на Коломенском заводе.

На рубеже XX и XXI веков, впервые после длительного перерыва в создании новых моделей тепловозов, был разработан и построен на Коломенском заводе пассажирский тепловоз ТЭП70БС с системой энергоснабжения вагонов поезда. Новый локомотив был представлен руководству ОАО РЖД в ноябре 2002 г. Испытания тепловоза продемонстрировали его высокий технический уровень и потребительские качества.

В марте 2006 г. началось серийное производство ТЭП70БС и его модификации ТЭП70У (без энергоснабжения вагонов поезда). Тепловозы ТЭП70БС и ТЭП70У имеют сертификат соответствия Регистра сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте. Локомотивы, в зависимости от требований заказчика и района эксплуатации, могут производиться в двух модификациях с разной конструкционной скоростью — 120 и 160 км/ч. В процессе производства конструкция тепловоза ТЭП70БС совершенствуется, вносятся конструктивные изменения, направленные на повышение надежности и качества. Так, в последние годы внедрены усовершенствованные технологии электромонтажа, термоэлектрический кондиционер с системой климат-контроль, введена связь системы пожаротушения с радиостанцией и т. д.

За 140 лет локомотивостроения на Коломенском заводе изготовлено в общей сложности около 14 000 локомотивов различных типов — паровозы, тепловозы, газотурбовозы, электровозы.