

## КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

# ЗДОРОВЬЕ ВАГОНА — НАША ПРОФЕССИЯ

Современное состояние парка пассажирских вагонов вызывает у пользователя много нареканий. Пассажир сегодня требует комфорта, а его может обеспечить только высокопроизводительная, надежная, экологически чистая и конкурентоспособная транспортная система. В планах руководства ОАО «РЖД» обновление всего 25-тысячного парка пассажирских вагонов. На это потребуются не один год и громадные средства. Но самое печальное в этой ситуации, что новые вагоны приходят с большими конструктивными недостатками, с теми же болезнями, которые есть у старого парка. Производители вагонов наступают дважды на одни и те же грабли. Простое использование электроники не может сделать пассажирский вагон надежным и высокоскоростным. Это решает только часть проблем.

«Иновационно-внедренческое предприятие Э.Дергачева» («ИВП ЭД») уже 15 лет глубоко и последовательно работает над проблемами пассажирского вагона. Большой опыт разработки, внедрения и поставки на сеть железных дорог России новых систем, узлов и деталей повышенной надежности и долговечности, использование принципиально новых подходов к решению стоящих задач, современные технические возможности при проектировании и строительстве пассажирского вагона привели специалистов «ИВП ЭД» к созданию собственной «Концепции разработки и внедрения новой техники». По мнению разработчиков, при создании вагона нового поколения прежде всего необходимо создать группу экспертов из практиков — эксплуатационников, детально знающих проблемы эксплуатации, ремонта и технического обслуживания вагонного парка. Они должны заниматься экспертизой всех этапов проекта, начиная с постановки задачи. Подключение НИОКР и использование созданных в отрасли методов математического моделирования сократит время на создание и испытание прототипов узлов и деталей для поиска оптимальных параметров и сэкономит средства. Но важнейшая составляющая создания новой техники — разработка принципиально новой кинематической схемы изделия как единой системы. В ней работа каждого узла рассматривается во взаимосвязи со смежными узлами. При создании новой техники нужно в полной мере использовать последние достижения науки и техники в области триботех-

ники (снижение износа трущихся пар), новых экологически безопасных конструктивных материалов, ресурсосберегающих технологий, современных методов диагностики. Все это в комплексе позволит создать высоконадежный, комфортабельный пассажирский вагон нового поколения.

А старый парк пассажирских вагонов, модернизированный, оснащенный новыми системами и узлами, способен послужить отрасли еще не один год. Да и в новых вагонах выход из строя тех или иных деталей — не редкость. Системы и узлы «Иновационно-внедренческого предприятия Э.Дергачева» для пассажирского вагона, чья новизна и оригинальность подтверждена патентами РФ и многочисленными международными наградами, разрабатываются в соответствии с принципиальными положениями Концепции. На «ИВП ЭД» проводят НИОКР, конструируют и изготавливают опытные образцы, испытывают, дорабатывают техническую доку-

«В России есть изобретатели, практики, глубокие знатоки пассажирского вагона, со своим глубоко оригинальным, инновационным подходом к решению проблем»

ментацию, делают оснастку и через три — шесть месяцев выходят на серийное производство. Продукцию предприятия хорошо знают на железных дорогах России и СНГ. Поводок тележки, универсальный амортизатор, опора редутора, автоматизированная система заправки пассажирских вагонов водой и другие разработки предприятия уже давно эксплуатируются железнодорож-

никами и прочно заняли свое место при ремонте и строительстве пассажирских вагонов. Их поставлено на сеть дорог свыше девятисот тысяч.

Одна из перспективных разработок предприятия — аварийная низковольтная магистраль пассажирского вагона. Аварийная магистраль в вагонах постройки до 1980 года расположена под вагоном. Подключить ее можно только на остановившемся составе, причем для этого нужно подлезать под буфера сцепленных вагонов. Представьте себе работу ремонтника зимой, когда все подвагонное оборудование покрыто наледью и забито снегом. Кроме этого, существующая магистраль однопроводная, хотя еще в 1969 году на вагонах всех типов электропроводка источников питания и нагрузок стала двухпроводной. Разъемные соединения для аварийной магистрали 50 и 110 вольт на сегодня разнотипные, а на торцах каждо-

вместо пятидесяти. Аварийная магистраль «ИВП ЭД» заменит семь разновидностей низковольтных магистралей, существующих на пассажирских вагонах. При аварии подсоединение МВС не требует остановки поезда. Переоборудование парка пассажирских вагонов даст экономии черных металлов 1078,5 тонны, цветных 116 и 64 тонны — экономия изоляции провода. Кстати сказать, сегодня новые вагоны оборудуются аварийной магистралью по немецкой концепции. Она, в отличие от дергачевской, имеет конструктивные недоработки и отличается ценой — стоимость ее выше чуть ли не в 10 раз.

Это наводит на невеселые размышления. Ведь сегодня при создании высокоскоростного вагона в отрасли снова упускают на иностранные фирмы — испанские, немецкие, — забывая о том, к чему приводит подобная зависимость и во что обоглашала закупка запасных частей к немецким вагонам. Да и качество постройки вагонов было ниже всякой критики. Именно предприятие Э.Дергачева начало тогда выпуск систем и узлов по импортозамещению, причем с использованием высокотехнологичных, инновационных решений. Качество продукции «ИВП ЭД» на порядок превосходит немецкую. Это позволило сэкономить отрасли за эти годы колос-



го вагона расположено межвагонное соединение. Каждый год на восстановление этих соединений вагоноремонтными заводами и депо тратятся немалые деньги. Специалисты предприятия Э.Дергачева предложили проложить аварийную магистраль внутри каждого вагона в трубопроводах сети освещения и сделать ее двухпроводной, изолированной от корпуса вагона. Разъемное соединение едино для всех типов вагонов с напряжением 50 и 110 вольт, а колодки разъемных соединений устанавливаются над переходными площадками. Сами межвагонные соединения (МВС) должны находиться в поездной технической аптечке поезда. На состав их нужно всего лишь два комплекта

сальную сумму — около тридцати миллиардов рублей.

В России есть изобретатели, практики, глубокие знатоки пассажирского вагона, со своим глубоко оригинальным, инновационным подходом к решению проблем. За рубежом именно в малые предприятия вкладываются инвестиции. Гибкие, мобильные, с громадным потенциалом, они способны дать быструю отдачу. У нас же такие предприятия продолжают работать без финансовой поддержки, без экспериментальных цехов, на голом энтузиазме и при этом умудряются экономить для отрасли громадные деньги.

Виктория РОДИОНОВА

## ЕСТЬ ИДЕЯ

## Сила мысли

Люди творческие не оставят без внимания с виду незаметные «изъяны» орудий или технологий труда. Речь о рационализаторах. Силой творческой мысли они изо дня в день привносят технические новинки, которые облегчают работу, повышают ее качество и производительность.

До недавнего времени в эксплуатационном вагонном депо Бекасово вручную управлялись с сыпучими грузами. Пиломатериалы и запасные части к месту ремонта вагонов доставлялись на тележке. Спецтехника для планировки дорог привлекалась из сторонних организаций.

Не смирились с таким положением умельцы депо В.Кокшаров, Г.Сандо, П.Стефанков. По их предложению на ремонтном комплексе МКСМ (машина коммунально-строительная) изготовлено и установлено навесное оборудование, проще говоря, — специальный стальной ковш объемом чуть больше кубометра. Новинка позволяет механизировать все вышеперечисленные операции: и сыпучие грузы в кузов самосвала загрузить, и необходимые материалы к «больным» вагонам доставить, и планировку дорог обеспечить.

«Доводилось ли вам видеть работу кустореза? При расчистке железнодорожного полотна только сучки да щепки во все стороны летят! Весьма небезопасно для окружающих. Этот досадный технический порок исправил рационализатор Львовской дистанции пути А.Ларин. По его предложению на раму тракторного кустореза по периметру установлена транспортная лента, а на верхней части рамы прикреплен сетка. В итоге ни в стороны, ни вверх порубочному материалу хода нет.

В Брянской пригородной дирекции рационализатор Ю.Корнеев разработал приспособление, которое позволяет быстро, надежно откручивать и закручивать гайки в труднодоступных местах шкафов электропоезда.

Известно, какую важную роль для обеспечения безопасности движения играют посты электроцентрализации (ЭЦ). Для предотвращения несанкционированного проникновения посторонних на пост ЭЦ станции Очаково недавно внедрена модернизированная система контроля с применением видеонаблюдения и голосовой связи с посетителем. Она действует и в темноте благодаря скрытой инфракрасной подсветке пространства перед входной дверью. Надо отметить, что и в целом в Московско-Киевской дистанции сигнализации и связи уделяется должное внимание вопросам безопасности.

Примеров плодотворной работы умельцев можно привести множество. Все они свидетельствуют о большом творческом потенциале железнодорожников столичной магистрали.

— В принципе, — отметил начальник дорожной службы технической политики А.Щелоков, — каждый на своем рабочем месте способен внести рационализаторские предложения. Руководители структурных подразделений и предприятий дороги призваны побуждать людей к техническому творчеству, поощрять тех, кто постоянно проявляет инициативу.

Задача актуальная. На некоторых отделениях и предприятиях дороги число рационализаторов из года в год не увеличивается. Одна из причин такого положения — невнимание руководства к предложениям умельцев. А это расхолаживает последних, лишает веры в нужность рационализаторского поиска. Между тем, действуя силой творческой мысли, можно решать множество насущных производственных проблем. Непозволительно сбрасывать со счетов этот важный резерв технического обновления.

Валентин ХАЛИН,  
наш соб. корр.

## ПОЗДРАВЛЯЕМ

## Коллегам по цеху

День изобретателя и рационализатора — день тех, кто двигает вперед науку и производство.



Мозговой центр «ИВП ЭД»: Э.Э.Дергачев, Э.П.Дергачев, А.Н.Кузнецов (слева направо)

Это праздник профессионалов, которым очень непросто работать в России, в том числе и в железнодорожной отрасли. Но несмотря на сложности, изобретатель продолжает изобретать.

Московская железная дорога всегда считалась передовой в области техники и технологий. Именно потому, что здесь работают люди, для которых изобретательство стало делом жизни. Поздравляем всех изобретателей и рационализаторов Московской железной дороги с профессиональным праздником. Новых плодотворных идей и их реализации на благо отрасли, профессиональных успехов и процветания!

**Э.ДЕРГАЧЕВ,**  
президент — генеральный конструктор ООО «ИВП ЭД», почетный железнодорожник, почетный работник транспорта России, лучший изобретатель сети железных дорог, кавалер ордена «Шевалье» Королевства Бельгии

## ЛИДЕР

## Золотая колесница

В июне состоялось вручение II Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница».

Президент и генеральный конструктор ООО «ИВП ЭД» Эдуард Петрович Дергачев во второй раз стал ее лауреатом. В 2005 «Золотая колесница» впервые в истории транспортной отрасли была вручена ему в номинации «Руководитель года». В этом году Э.П.Дергачев был назван лауреатом в номинации «Лидер в области инноваций транспортной отрасли России» и награжден медалью за вклад в развитие транспортной отрасли России. Для изобретателя это признание — высокая оценка его профессиональной деятельности и интеллектуального потенциала.