

# От идеи до Внедрения

## Самые разнообразные продукцию и услуги предоставляет для нужд отрасли железнодорожное научно-производственное предприятие ИРТРАНС

Поставка новых грузовых вагонов на железные дороги России с 52 тысяч в 1990 году уменьшилась до 1 тысячи в прошлом. Правда, след производства в промышленности и сокращения объёмов перевозок на какое-то время создали видимый благополучия с подвижным составом. Но наступивший экономический подъём показал, что старение вагонного парка идёт гораздо быстрее, чем обновление. В этих условиях особую значимость приобретает проблема продления срока службы наиболее важных узлов и деталей дефицитного подвижного состава.

Да и одобрённая правительством стратегия развития железнодорожного транспорта на основе его структурной реформы предусматривает в частности, активизацию работы по замене морально устаревших основных фондов, имеющих износ от 55 до 62 процентов, на современные технические средства и ресурсосберегающие технологии. Это позволяет повысить устойчивость функционирования транспорта, качество и конкурентоспособность предоставляемых им услуг, обеспечить дальнейшую интеграцию Российских железных дорог в международную транспортную систему.

Значительный вклад в решение этих проблем вносит научно-производственное предприятие ИРТРАНС. Здесь собрались специалисты железнодорожники, хорошо знающие проблемы вагонного хозяйства и стремящиеся путем различных новаций или усовершенствований продлить срок службы или предложить взамен устаревших более прочные и работоспособные узлы и детали. Причём они сами разрабатывают техническую документацию, проверяют работоспособность узлов, изготавливают и внедряют новую продукцию.

За десять лет существования ИРТРАНС его специалисты актив-

оборудования для создания 16 участков восстановительного ремонта клинвые тягового хомута.

В кратчайшие сроки было организовано производство новых высокопрочных и износостойких штампов, подобраны профили поверхностей пуансона и матрицы, позволяющие ремонтировать клинья с гораздо большим износом, чем раньше, созданы автоматизированные закально-отпускные комплексы электропечей с компьютерными системами управления. В результате задание МПС было выполнено — на дороги поставлено 18 комплектов оборудования, и теперь на каждой из них будет минимально одно депо с участком восстановительного ремонта клинвяв тягового хомута. Учитывая высокую производительность участка и низкую стоимость восстановленных клинвяв (20 — 30 процентов от стоимости новых), это позволит значительно снизить потребности в них.

В рамках программы ресурсосбережения на нынешний год ИРТРАНСу поручено поставить та-

кое же оборудование ещё для 12 участков. ИРТРАНС объединит опыт специалистов, прошедших в своё время школы МПС, ВНИЖТА, МИИТа, ряда оборонных машиностроительных объединений. Именно поэтому удалось успешно решить довольно разнообразные задачи.

Железнодорожники знают, в каком виде в депо попадают вагонные бусы. Не то что починить — даже осмотреть невозможно, так как они покрыты толстым слоем промасленной грязи. Шаг за шагом конструкторы ИРТРАНСа создавали комплекс оборудования для де-

монтажа, разборки и мойки бус. Это входит механизированная эстакада с подъёмно-поворотными устройствами, на которой колёсная пара автоматически переводится с одной ремонтной позиции на другую, стэнд демонтажа с электромеханическими ганговёртами, позволяю-



**ИРТРАНС 10 лет**

**Оборудование для предприятий железнодорожного транспорта**

- Стандартное оборудование (095) 262-1115
- Сварочное оборудование, электропечи (095) 262-7513
- Твердосплавный инструмент, станки (095) 262-2733
- Дефектоскопы, приборы (095) 262-7513
- Шаблонны, калибры (095) 262-9390

щими механизировать отворачивание всех крепёжных деталей бусы, буксосъёмник, снимающий бусу с оси колёсной пары и помещающий ее на устройство для выпрессовки подшипников, с которого корпус бусы и подшипники автоматиче-ски передаются на мощные машины. В конечном итоге все эти операции сумели выстроить в необходимую технологическую последовательность на специальном участке, объединённом единой системой автоматики. Причём он может быть приспособлен к конкретным условиям депо.

В результате разборка и мойка бусовых узлов теперь полностью механизированы.

Как говорят сами разработчики этого уникального оборудования, «...мы уже вплотную приблизились к тому, чтобы монтировать поточные линии для ремонта колёсных пар». А о том, насколько это актуальная задача в условиях дефицита нового подвижного состава, говорить не приходится.

Для безопасной эксплуатации подвижного состава необходимо своевременно выявлять возникающие дефекты, надо точно знать, каков износ его ходовых частей. С этой целью на предприятии вагонного и локомотивного хозяйства ИРТРАНС поставил за последние два года около 1000 приборов и установок неразрушающего контроля, а также загущающие и комплектованные узлы к ним. Железнодорожники всегда могут приобрести здесь любой необходимый измерительный инструмент, шаблоны и калибры.

Так что продукцию ИРТРАНСа (статьи, в названии заложен смысл — «изобретательство» и рационализация на транспорте) хорошо знают и в России, и в странах СНГ. Главное, что здесь оперативно реагируют на возникающие в отрасли проблемы и быстро находят пути их решения.

**Николай ДАВЫДОВ.**