



Первый брянский

«К длинному перечню машин и механизмов — от простых до самых сложнейших, выпускаемых коллективом Брянского машиностроительного завода, прибавляется еще одно название: рудный трансферкар», — такое сообщение можно было прочесть в номере нашей газеты за 25 мая.

Прошло немногим более месяца. И вот из ворот предприятия выходит еще одна машина. (Сейчас она еще не окрашена. Это сделают после обкатки. Низ будет синий, верх — цвета слоновой кости). В глаза бросаются большие металлические буквы «ТЭМ-1». Это значит: тепловоз маневровый, с электрической передачей, первая модель.

На многих магистралях страны уже эксплуатируются мощные магистральные тепловозы для вождения пассажирских и грузовых поездов постройки Луганского, Коломенского и Харьковского заводов. Кое-где на станциях можно увидеть слабосильные, несовершенные маневровые тепловозы. Дизельные маневровые локомотивы таких технических качеств, как у «ТЭМ-1», выпускаются в нашей стране впервые. Серийное производство их поручено Брянскому машиностроительному заводу. Пройдет немного времени, и на многих станциях и узлах появятся тепловозы с маркой «БМЗ».

«ТЭМ-1» — сложная машина высшего класса точности. Это, в сущности, целый завод на колесах:

дизельная электростанция, мощные электрические двигатели, множество других механизмов и приборов.

Конструкция тепловоза разработана инженерами завода под руководством начальника конструкторского бюро В. А. Долгова и главного конструктора П. И. Аронова. При составлении проекта были учтены последние достижения отечественного и зарубежного тепловозостроения. Использовано максимальное количество узлов и деталей магистральных тепловозов постройки наших специализированных заводов. Применена, например, удачная конструкция трехосной тележки тепловоза «ТЭ-3».

Локомотив покоится на двух таких тележках с роликовыми подшипниками. Общий вес его составляет 126 тонн, давление на ось — 21 тонну. Мощность в 1.000 лошадиных сил позволяет развивать силу тяги на ободу колес в 23 тонны. Это примерно такая же мощность, что и у широко распространенного на нашей железнодорожной сети паровоза «Эм», но при этом тепловоз обладает значительно большей скоростью — 90 километров в час. Его можно будет, следовательно, использовать не только на маневрах, но и на поездной работе.

Но гораздо более важны другие преимущества дизельного локомотива по сравнению с паровым. Его коэффициент полезного действия составляет 26 процентов — почти в четыре раза выше, чем у паровоза. Даже с учетом того, что дизельное топливо дороже каменного угля, это означает, что эксплуатация тепловоза обойдется вдвое дешевле.

Емкость топливного бака «ТЭМ-1» — 5.500 килограммов. Такого запаса горючего достаточно для непрерывной работы в течение 27 часов. Но, учитывая, что двигатель тепловоза при стоянке выключается (еще одно преимущество по сравнению с паровозом), этот срок возрастает еще больше. Одной заправки воды — 950 литров — хватит на тысячи километров пробега.

Будка машиниста тепловоза имеет

хороший обзор в обе стороны — опять-таки немаловажное преимущество, особенно при маневровой работе. При всем множестве приборов управлять им легко смогут один — два человека.

Локомотивы «ТЭМ-1», равно как и магистральные машины, можно использовать по системе многих единиц, т. е. при необходимости сцеплять их по два или больше (практически число это не ограничено) и управлять с любого из них.

Первый брянский тепловоз собирался в турбинном цехе. Но в его создании фактически участвовал весь многотысячный коллектив предприятия. Литые детали поставляли литейщики металлургических цехов, каркасы корпуса изготовляли мастера цеха энерговагонов, энергооборудование собиралось в цехе энергомонтажа. Над изготовлением других деталей и узлов трудились рабочие рессорно-метизного, кузнечно-прессового, инструментально-штампового и других цехов. Впоследствии локомотивы будут собираться на Брянском машиностроительном заводе в специальном тепловозном цехе. Сейчас он уже оборудуется.

Первенец брянского тепловозостроения ушел на обкатку. Но у конструкторов завода дел не убавилось. Они снова сели за чертежные доски и сейчас разрабатывают проект нового маневрового локомотива мощностью 1.100—1.200 лошадиных сил. А уже в будущем году им предстоит сдать чертежи тепловоза с принципиально новой системой передачи — гидромеханической. Подобных машин у нас еще не создавалось.

Три типа тепловозов за три года! Такая задача под силу только вполне зрелому коллективу инженеров и рабочих.

На снимке: первый тепловоз конструкции и постройки Брянского машиностроительного завода на испытательном стенде.

Фото И. Рабиновича.