

КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР

К назначенному сроку локомотивы будут готовы



Павел Кондрахин, начальник отдела планирования и контроля ремонта локомотивов Октябрьской дирекции тяги

– Павел Олегович, почему в нынешнем году были несколько расширены рамки весеннего комиссионного осмотра (ВКО) электровозов и тепловозов парка Октябрьской дирекции тяги?

– Осмотр начался у нас 3 апреля и должен завершиться не в конце мая, как обычно, а 15 июня. Продление сроков обусловлено тем, что увеличенные межремонтные пробеги локомотивов новых серий уже не позволяют провести ВКО всего парка при плановых видах ремонта за двухмесячный период.

– Выдерживается ли сегодня график осмотра?

– В основном выдерживается. Однако имеются некоторые трудности с выпуском тепловозов и, соответственно, небольшие отставания по этим позициям, что связано и с необходимостью проведения дополнительных работ, таких как промывка водяной системы и замена секций холодильников. У предприятий Северо-Западного филиала ООО «ТМХ-Сервис» на эти дополнительные объёмы недостаточно человеческих ресурсов. В настоящее время по графику проходят осмотр локомотивы парка таких депо, как Санкт-Петербург-Пассажирский-Московский и Кандалакша. Ну а небольшие отставания имеются у таких предприятий, как Великие Луки, Дно и Санкт-Петербург-Варшавский.

– Каковы отличия ВКО-2017 от проводившихся в предыдущие годы?

– Отличий несколько. В частности, теперь по-новому выводится оценка противопожарного состояния локомотивов. Риски рассчитываются по специально разработанной методике. Осматриваются все пожароопасные узлы каждого из локомотивов и по результатам составляются контрольно-оценочные карты. То есть, каждый локомотив получает такую карту. Это новшество позволяет получить действительно объективную картину со всеми её нюансами, в то время как в прежние времена на комиссионных осмотрах выставлялись лишь две полярные оценки противопожарного состояния: «удовлетворительно» и «неудовлетворительно», без каких бы то ни было подробностей.



В зоне ответственности локомотивной бригады – состояние кабины управления

Интересным новшеством стала и установка на все нуждающиеся в этом технологические отверстия локомотивов заглушек, выполненных из полимерных материалов. Раньше на локомотивах стояли лишь металлические заглушки, которые то и дело терялись. Вот в качестве решения этой проблемы локомотивное депо Дно и освоило собственными силами выпуск полимерных. Более того, это предприятие уже успешно поставило выпуск недорогого аналога «на поток».

Большая работа ведётся сейчас по введению в порядок систем жизнеобеспечения локомотивных бригад в кабинах управления. Так, в апреле Северо-Западный филиал ООО «ТМХ-Сервис» приступил к восстановлению в кабинах управления нуждающихся в этом биотуалетов. Что же касается кондиционеров, то та часть имеющихся в наличии, которая подлежит ремонту в условиях сервисных локомотивных депо, будет приведена в рабочее состояние до конца ВКО. Но те кондиционеры, вместо ремонта которых дешевле купить новые, будут заменяться лишь при производстве капитальных ремонтов локомотивов на заводах. До этого, в качестве временной меры, будем задействовать вместо них простые вентиляторы.

– А количество секций локомотивов, которые должны быть осмотрены, отличается от того, что было год назад?

– Всего в ходе ВКО-2017 будет осмотрено 2 240 секций локомотивов парка ОДТ, это практически те же объёмы, которые подлежали осмотру весной 2016-го. И у нас нет оснований сомневаться в том, что к назначенному сроку все наши электровозы и тепловозы успеют пройти через необходимую процедуру и будут выпущены в эксплуатацию.

**БЕСЕДОВАЛА
Ирина Верховная**

ОПЫТ
Всё гениальное – просто

Как сэкономить миллион рублей для предприятия и исключить из техпроцесса операции с применением тяжёлого ручного труда



Благодаря созданной командой Комарова установке, обточку колёсных пар можно производить без отцепки вагона

Неутомимый рационализатор, слесарь Валерий Комаров уже более тридцати лет трудится на Финляндской ремонтной площадке моторвагонного депо Санкт-Петербург-Московское. Его совместная с коллегами разработка, занявшая первое место в сетевом конкурсе «Эффективность производства – дело каждого», – лишь одна из многих на счету талантливого изобретателя. Установка для устранения остроконечного наката на гребнях колёсных пар сэкономила предприятию немалые средства и время.

Страсть что-то создавать, улучшать – наследственная, признаётся Валерий Феодосиевич. Отец работал плотником, постоянно что-нибудь мастерил и приучал сына работать руками. Полученные навыки с малых лет приносят пользу. Например, для дворовых «баталей» ребята сами вырезали из деревяшек автоматы, ружья и шли «громить врага». В школе Валерий с большим интересом постигал азы рабочих профессий на уроках труда.

– Сейчас всё электрическое, каждый может справиться, а у нас этого не было. Надо заготовке придать форму – бери рубанок, стройай, надо отпилить – вот тебе ножовка, – вспоминает он. – Тогда же, в юности, подружился с техникой. Был во дворе у то-

если случаются какие-то специфические неисправности, требуются особенные знания и навыки. Ну а моя «изюминка» – в процессе работы постоянно что-то придумывать, изобретать.

– Победившая в конкурсе разработка – установка для устранения остроконечного наката на гребнях колёсных пар. По технологии вагоны с дефектами колёс нужно выцеплять и загонять на специальный станок для обточки, – объясняет Валерий Феодосиевич. – А это расцепка состава, лишние маневры. Обточка остроконечного наката – довольно сложная процедура, особенно на прицепных вагонах, ведь там нет двигателя, который может вращать колесо. В итоге это выглядело так: колёсная пара вывешивается, а потом один слесарь вручную её прокручивает, а второй – тоже вручную – обтачивает гребень с помощью шлифовальной машины.

– Процесс трудоёмкий, да ещё и опасный. Как облегчить эту работу? Комаров достаёт придуманное приспособление и показывает всё наглядно:

– Вот так устанавливается под колесо и фиксируется на головке рельса. Ролик с помощью пружины прижимается к поверхности колеса и вращает его. А сюда ставится «болгарка», закрепляется в нужном положении и включается. Получается, мы крутим колесо и тут же его обтачиваем.

» **Помимо плодотворных идей, грамотного инженерного подхода и финансовой поддержки, важную, если не главнейшую роль играет помощь коллег, вместе с которыми реализуются новые задумки**

варища велосипед, но он его всё время ломал, починить же сам не мог. А у меня с лёгкостью получалось. Я ему всё ремонтировал, а он мне за это давал кататься.

Окончив железнодорожное училище, Комаров пошел по распределению в моторвагонное депо Ленинград-Финляндский – слесарем. Позднее ремонтный цех передали в Санкт-Петербург-Московское депо. Но, несмотря на все реорганизации, Валерий остался верен выбранной профессии и работает на Финляндской площадке, где начал трудовой путь. Как, впрочем, и многие его коллеги, уверяющие: «Как нас не переименовывай, стараемся держаться вместе, сохранить коллектив».

– Когда только начинал, старшее поколение здорово помогало освоиться в профессии. У нас были такие «зубры», как Кононков, Яковлев, Николаев, Коротков, – вспоминает Валерий Феодосиевич. – Был такой Монахов, пенсионер, который всегда показывал, как руками работать, а не просто «бери да делай». Не получится – он двадцать раз тебе покажет!

Сейчас Комаров работает в цехе по ремонту и эксплуатации вспомогательной техники, обслуживает электропогрузчики и электрокары, используемые в депо для перевозки крупных и тяжёлых грузов.

– В начале 2000-х руководство предприятия решило выделить отдельный цех, чтобы упорядочить использование и ремонт спецтехники, и я взял его в свои руки, – рассказывает он. – По необходимости привлекаюсь и на смотровые каналы,

Вместо двоих работников теперь справляется один – но и тот находится в стороне, контролирует процесс и выключает машину в нужный момент. То есть удалось не только сократить трудозатраты и облегчить всю операцию, но и значительно повысить безопасность работ. Да ещё и делать всё без отцепки вагона и гораздо быстрее выпускать состав из ремонта.

Конструкция машины проста, как всё гениальное. В основании – тиски, к ним приварен стальной каркас, в роли двигателя – обычная электродрель, к которой присоединена муфта с резиновым роликом, вращающая колесо, сбоку закреплён поворотный зажим для шлифовальной машины. Собственно, всё!

– У нас лишних деталей нет – каждый гвоздь идёт в дело! – говорят коллеги Комарова, участвующие в проектах инноваций.

– Действительно, мастерим из подручных материалов! – поддерживает Валерий. – Если чего недостаёт – выкручиваемся как можем: где-то «по сусекам поскребёшь», что-то из дома принесёшь... За счёт необходимости, наверное, мы и выиграли этот конкурс. Это ведь как художник рисует, так и мы – нашли железяку и думаем, что к ней можно приделать. Творим!

Помимо изобретения новых приспособлений, деповчане совершенствуют имеющиеся. Та же установка для обточки колёс победила в конкурсе ещё в первом своём исполнении. А Валерий уже демонстрирует обновлённую модель – вместе с коллегами переработали конструкцию привода, что позво-

лило избавиться от громоздкого редуктора весом в несколько килограммов. «Хорошо, когда это всё работает, но хочется же сделать так, чтобы было ещё удобнее, ну и надёжнее, конечно. Так и тут получилось – сделали по-быстрому, чтобы успеть отдать на конкурс, а сейчас в разработке новая версия – хотим улучшить, вес минимизировать...»

Всего за 2016 год Валерий подал 35 рацпредложений. Одна из последних идей, которую сейчас «доводят до ума» – установка для заливки масла в редукторы тяговых передач на рельсовых автобусах РА-2. Электронасос, ёмкости с маслом, аккумуляторы, пульт управления – всё собрано на тележке для быстрого перемещения. Полная автономность, никаких проводов! Вместо того, чтобы заливать масло вручную из маслёнки, порой в неудобных местах, достаточно будет подкатить тележку, вставить шланг и включить насос, остальное – дело техники!

– Комаров у нас не единственный рационализатор, многие принимают сейчас участие в подобных проектах. Костяк этой команды составляют «старички», но Валерий Феодосиевич активно вовлекает молодёжь, объясняет, что это нужно и полезно прежде всего им самим! – говорит Ольга Дьячкова, сотрудник химической лаборатории, член профкома депо.

– У многих рождаются дельные идеи, но не все готовы их воплощать, – говорит Валерий Комаров. – Кто-то считает, что это никому не надо. Бывает, времени не хватает. Часто не знают, как правильно оформить своё рацпредложение. Кто-то чертить не умеет, а у меня это легко получается – так я помогу! С чертежами, с документацией. Вместе всё сделаем! Мы ведь стараемся не для конкурсов и даже не ради денег (хотя и это важно), а в первую очередь для себя, чтобы облегчить свою же работу. Выход из каждой нестандартной ситуации уже подразумевает «рацуху». Поэтому я всегда говорю: давай оформи, чтобы твои же коллеги в подобной ситуации имели готовое решение, чтобы идея не пропала!

– А чертит у нас Валерий Феодосиевич как настоящий инженер! Он вообще «мозговой центр» рационализации в коллективе, – уверяет Ольга Николаевна. – Кстати, рационализаторство у нас сейчас становится не только почётным, но и выгодным. Когда начисляют премии – это всё учитывается. Мы проводим большую работу, объясняем людям: можно не только облегчить свой же труд, но ещё и что-то за это получить – двойная выгода, понимаете? Комаров никому не отказывает, я всем говорю: есть такой человек – с руками, с мозгами, подходи – и оформим, и отправим куда надо. И люди потянулись в последнее время... Процесс должен идти с двух сторон – чтобы не только снизу шла инициатива, но и сверху это поддерживалось.

– Конечно, рационализаторство способствует карьерному росту, улучшает репутацию работника, – добавляет Комаров. – Но конкретно для меня важнее всего то, что я получаю удовольствие от процесса.

Рационализатор причаёт и молодых работников самостоятельно находить решения. Бывают сложности – запчастей нет, а делать надо. Поезда ведь должны ходить, возить людей. «Надо не опускать руки – мол, я ничего не могу сделать, – а подумай, посоветоваться с коллегами и решить, как тут выкрутиться».

Валерий Комаров пользуется авторитетом не только среди коллег-рабочих, но и у начальства, которое хорошо осознаёт, насколько выгодно поддерживать рационализаторское движение в коллективе.

– Он вообще уникальный человек, таких единицы, – говорит заместитель начальника депо по ремонту, руководитель Финляндской площадки Сергей Хваль. – Он всегда ищет и находит, как что-то сделать ещё лучше, но самое главное – он ведёт за собой весь коллектив. От этого мы все выигрываем.

Сам Валерий Феодосиевич отмечает, что в последние годы отношение руководства к бережливому производству, рационализации всё больше «теплее»:

– Когда я сюда только пришёл, это было не очень популярно, многие вообще меня не понимали – мол, ерундой занимаешься... А теперь бережливое производство и рационализаторство поощряется, конкурсы вот периодически проводятся. Конечно, не все предложения могут «состояться» и принести ожидаемый эффект, но наши специалисты и руководители отбирают лучшие. Хотя мы и стараемся, но не всё же можно сделать своими руками – на некоторые вещи нужны деньги – и я всегда могу обратиться с каким-то проектом. Без финансирования ничего бы не было. Так что хочу особо отметить тех руководителей, которые наиболее активно содействуют нашей деятельности: это и Сергей Хваль, и начальник депо Егор Шкроб, и председатель профсоюзной первички Юрий Зимарев. Кстати, профсоюз принимает в этой работе активнейшее участие.

Но помимо плодотворных идей, грамотного инженерного подхода и финансовой поддержки, важную, если не главнейшую роль играет помощь коллег, вместе с которыми и реализуются новые задумки.

– Один ничего не сделаешь, так что хочу упомянуть людей, с которыми мы воплощаем наши проекты: это Виталий Соловьев, освобождённый бригадир, слесарь тормозного участка Александр Красковский, токарь Сергей Шиндин – какое же рацпредложение без токаря, который выточит любую деталь? Алексей Мясников, наш сварщик – без сварщика что сделаешь? Станислав Ясинович, Дмитрий Лукшейдер – это слесари, Ольга Евсюкова – контролёр качества, Дмитрий Демченко – токарь, обтачивающий колёсные пары. Сергей Король, мастер – если надо что-то узнать, что-то достать – это к нему!

Подводя итог, можно уверенно сказать: нет ничего удивительного в том, что именно команда Валерия Комарова выиграла в конкурсе с говорящим названием «Эффективность производства – дело каждого». Сплочённый коллектив Финляндской ремонтной площадки ТЧ-10 неустанно подтверждает этот лозунг своими успехами.

Артём Семёнов