

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

«Ермак»: преимущества
оценили высоко

Евгений Асташин,
и. о. начальника
эксплуатационного
локомотивного депо
Кандалакша

– Ровно год назад в распоряжение нашего депо поступили первые магистральные электровазны серии 2ЭС5К. Все локомотивы этой новой для ОДТ серии сосредотачиваются исключительно у нас, ведь ТЧЭ-5 – единственный паркодержатель электровазнов переменного тока на ОЖД. Сегодня у нас их 31 единица, ещё пять только что отправлены в Кандалакшу с Новочеркасского электровазостроительного завода. До конца года поступят 20 уже не двухсекционных, а трёхсекционных «Ермаков» – 3ЭС5К. К началу 2018-го в депо должен работать 51 «Ермак». Но уже сегодня мы ощущаем все огромные преимущества этой новинки, которая постепенно заменит собою устаревшие ВЛ80с и ВЛ80т.

В частности, с приходом «Ермаков», которые оборудованы системой электрического торможения, у предприятия значительно выросли объёмы возвращённой в контактную сеть электроэнергии. Этот эффект называется рекуперацией. Если по итогам I квартала 2017-го прирост рекуперации в целом по депо к уровню аналогичного периода 2016-го составлял 13,2 % (187,8 тысячи кВтч против 174,3 тыс.), то уже за пять минувших месяцев года – 60,8 % (592,3 тыс. кВтч против 368,4 тыс.). И ведь столь ощутимого эффекта нам удалось добиться благодаря эксплуатации всего двух локомотивов 2ЭС5К на Апатитском узле! Эти два электровазона осуществляют вывозную работу на участке Апатиты – Титан. Применение рекуперативного торможения, а также рациональное вождение тяжёловесных поездов (массой до 5 200 тонн) электровазонами 2ЭС5К на участках Кандалакша – Оленегорск и Кандалакша – Кемь позволяют нам из месяца в месяц снижать удельный расход затрачиваемой на тягу электроэнергии по отношению к локомотивам серии ВЛ80с и ВЛ80т, эксплуатирующимся на этих же плечах. Если за январь снижение составило 2,4%, то за февраль уже – 8,7%. И далее из месяца в месяц этот показатель увеличивается, что обусловлено вводом в работу всё большего количества «Ермаков». Расход электроэнергии, затрачиваемой на так называемый «горячий простой» электровазнов 2ЭС5К, снижен по отношению к сериям ВЛ80с и ВЛ80т на 35,3%. Если у «Ермака» часовой расход на одну секцию составляет 44 кВтч, то у ВЛ80с и ВЛ80т – 68 кВтч. Как показали экспериментальные поездки, двухсекционные «Ермаки» способны водить без толкача поезд весом до 5 200 тонн, ну а трёхсекционным толкач не потребуется при весе до 7 500 тонн. Кроме того, этот электровазон может работать 240 часов без захода на ТО-2, в то время как ВЛ80 отправляется на него уже через 96 часов. ВЛ80 следует в сервисное депо на ТР-1 после пробега в 27 500 км, а «Ермак» – в 50 000 км. То есть, благодаря увеличению межремонтных пробегов «Ермаку» нужно заходить на ремонт почти в два раза реже! Это позволяет снизить затраты ОДТ на сервисное обслуживание локомотивов и увеличить количество перевозимых ими составов.

Локомотивным бригадам работать на 2ЭС5К комфортно. Новинка оснащена холодильником и современным санитарно-техническим оборудованием, на стенах и полу смонтированы панельные нагреватели. С помощью системы микроклимата в кабине управления поддерживается оптимальная температура. Кабина просторна и надёжно защищена от шума. Лобовое и боковые стёкла, а также зеркала заднего вида снабжены электрообогревом. Зеркала оборудованы ещё и электроприводом поворота, а боковые окна – стеклоподъёмниками. Для работы на «Ермаках» обкатано 98 бригад, причём некоторые машинисты и машинисты-инструкторы прошли обучение на заводе. Обкатка продолжается, вскоре все остальные машинисты, находящиеся сейчас в отпусках, будут обучены управлению «Ермаками».

Работа на общий результат

Даже холодное лето – горячая пора для коллектива Санкт-Петербургской дистанции гражданских сооружений

Ещё не закончился первый месяц лета, а в Санкт-Петербургской дистанции гражданских сооружений уже во всю готовятся к предстоящим холодам. Начали промывку внутренних систем отопления и ревизию электросетей на всех участках. В зоне обслуживания дистанции семь направлений – на Выборг, Новгород, Мгу, Приозерск, Кириши, Светогорск и Окуловку.

До 1 октября подготовка к зиме должна быть закончена, а это значит, что надо успеть к этому сроку привести в порядок все 126 постов ЭЦ, 63 котельные, 8 домов отдыха локомотивных бригад, 854 служебно-бытовых здания, 6 жилых домов и другие объекты, находящиеся на балансе НГЧ-3. Конечно, аномальная погода не может повлиять на выполнение запланированных мероприятий, но дожди изрядно мешают проведению наружных работ.

Время летит быстро. Не так давно приоритетным объектом для Санкт-Петербургской дистанции гражданских сооружений был детский оздоровительный лагерь «Маяк», который она наряду с другими структурными подразделениями полигона дороги готовила к сезону первой смены. А сейчас уже на пороге вторая смена!

Большой объём работ коллектив НГЧ-3 выполнил к предстоящему столетию станции Любань. Здесь приведены в надлежащее состояние три объекта: полностью отремонтировано здание конторы дорожно-мастера, проведены ремонтные работы и благоустройство территории поста ЭЦ, обновлён фасад дома отдыха локомотивных бригад. Едва закончили в Любани, а на повестке дня уже десятки новых объектов.

Надо постараться, чтобы холода не застали врасплох жильцов шести домов – на станциях Окуловка, Чудово, Рябово, Формосово и во Мге. Это жильё технологическое, а значит, проживают здесь работники, наиболее значимые для дороги, и условия для них должны быть созданы соответствующие.

На готовность к зиме будут проверены все встроенные котельные – газовые, электрические и на твёрдом топливе, которых на балансе НГЧ-3 более шести десятков, и другие технические и служебно-бытовые здания.

В коллективе дистанции 246 человек. Поездо 30% из них составляет молодёжь и столько же работников до 50 лет. Есть и представители более старшего поколения, которые передают свой опыт молодым коллегам. Доукомплектованием штата до требуемых 267 человек занимаются и руководители НГЧ, и начальники участков, которые сами подбирают нужных им людей. Им есть чем мотивировать новичков: это – стабильность и хороший соцпакет, гарантируемый Коллективным договором.

По итогам первого квартала 2017 года Санкт-Петербургская дистанция гражданских сооружений заняла третье место в отраслевом соревновании. И, судя по предварительным данным, будут выполнены все основные показатели и во втором квартале. А это значит, что при отсутствии аварийных ситуаций, производственно-транспортных травматизма и случаев хищений собственности компании (плюём через левое



Детский лагерь «Маяк» – один из приоритетных объектов НГЧ-3

плечо, чтоб не сплзлы!), коллектив снова может претендовать на призовое место в сетевом соревновании. На это надеются и делают всё от них зависящее и рядовые работники, и начальник предприятия Александр Соломин.

С НГЧ-3 фактически связана вся жизнь Александра Александровича. Здесь трудился плотником его отец. В Санкт-Петербургской дистанции он проходил производственную практику во время учёбы в ПГУПСе. Закончив вуз по специальности «Промышленное и гражданское строительство», работал здесь освобождён-

в рабочем порядке. Спецдежду получаем согласно нашим заявкам. Оборудованием и инструментом обеспечены, иначе чем бы мы работали? С автотранспортом проблем нет: имеем свой собственный и при необходимости обращаемся в Кадровый центр. Для поощрения лучших работников используем моральную и материальную мотивацию. А выделять кого-то не буду – весь коллектив у нас хороший и дружный...

В августе будет 45 лет, как пришла в НГЧ-3 Любовь Астафьева. Из них последние 23 года коллектив избирает её председателем своей профсоюзной органи-

Судя по предварительным данным, коллектив Санкт-Петербургской НГЧ выполнит во 2 квартале все основные показатели

ным бригадиром, мастером, начальником участка, затем заместителем начальника дистанции, главным инженером. А в марте 2017-го возглавил этот коллектив. Здесь же, на первом производственном участке, работает бригадиром его жена. У них трое маленьких детей: десятилетний сын и две дочки – пяти и двух лет.

На вопросы о том, чего не хватает коллективу дистанции и часто ли её критикуют во время комиссионных осмотров, Александр Соломин отвечает уверенно и спокойно:

– Те замечания, которые высказываются во время проверок, оперативно устраняем

заци. Она отлично знает дистанцию, нередко выезжает на линию со специалистами по охране труда, помогает оформлять на местах информационные стенды. За счёт средств профсоюза для участков приобретаются микровольновые печи, электрические чайники и другие бытовые приборы. Организуются экскурсии, одна из последних, которая всем очень понравилась, была по маршруту Витебск – Полоцк. Профсоюз поздравляет работников с днём рождения, а к юбилейным датам выделяет материальную помощь.

Особое внимание в коллективе уделяют ветеранам, уважая их опыт и цена

большой вклад в развитие дистанции. На учёте в Совете ветеранов, который возглавляет старожил предприятия Галина Пиннигина, 250 пенсионеров, 32 участника войны. Каждый год коллеги поздравляют их с Днём железнодорожника, с праздником Великой Победы. Ко многим приезжают домой с сувенирами и подарками, что до слёз трогает ветеранов, отдавших родной дистанции не один десяток лет.

Руководство и профсоюз одинаково заинтересованы в том, чтобы лучшие традиции продолжались, а недостатки устранялись в рабочем порядке. В этом им помогают уполномоченные по охране труда. Они выявляют нарушения в организации работ, в обеспечении людей спецодеждой и обувью или случаи отказа их носить. И доводят эту информацию до начальников участков, которые быстро реагируют и принимают необходимые меры.

В числе самых активных уполномоченных – Лариса Борисова на Выборгском участке и Светлана Севастьянова на Приозерском, которые в 2015 и 2016 годах занимали третьи места в соревновании общественников Октябрьской дирекции по эксплуатации зданий и сооружений.

Так, общими усилиями, коллектив Санкт-Петербургской дистанции гражданских сооружений выполняет поставленные перед ним задачи и решает вопросы по мере поступления, не возводя их в ранг застарелых проблем.

ЕЛЕНА АНУФРИЕВА

ПРОШУ СЛОВА

Незначительных неисправностей не бывает!



Общественные инспекторы приходят к выводу, что в сервисных депо наблюдается дефицит запчастей

Моя работа в качестве общественного инспектора по безопасности движения поездов заключается в осуществлении контроля технического состояния тепловозного парка, в оценке качества ремонта локомотивов, поддержании их в надлежащем культурном и противопожарном состоянии, а также в обеспечении безопасности движения.

В первом и во втором кварталах 2017 года я провёл по три проверки на участке от Бабаево до Ефимовской, в ходе которых было выявлено 26 и 22 замечания соответственно, документально оформленных и переданных в смежные предприятия для принятия мер по их устранению. Так, в апреле на станциях Подборовье и Бабаево были обнаружены неисправности стрелочных переводов, при которых не допускается эксплуатация подвижного состава. Тогда же в Бабаево была выявлена неисправность пути – уширение колеи, просадка пути. Все эти замечания были оперативно устранены.

Осматривая тепловозы, я пришёл к выводу, что проблемным вопросом в части содержания их в технически исправном состоянии является неудовлетворительное снабжение сервисных локомотивных депо запасными частями и материалами для качественного ремонта техники. В то же время должен отметить положительную тенденцию в поддержании локомотивов в надлежащем культурном состоянии работниками бригад. Хочется пожелать им не ограничиваться при сдаче тепловозов стандартным набором выявляемых замечаний, которые они вносят в журнал формы ТУ-152, а указывать абсолютно всё, даже самые незначительные неисправности. Тогда при производстве ТО и ТР произведут их качественное устранение, и локомотив будет выдан на линию полностью технически исправным и соответствующим всем нормативным требованиям.

Одним из лучших общественных инспекторов по безопасности движения поездов в нашем регионе является электромеханик района контактной сети станции Колчаново Волховстройской дистанции электроснабжения Сергей Становой. Во время своих проверок он выявляет неисправности не только контактной сети и оборудования энергоснабжения, но и объектов СЦБ, грузового и пассажирского подвижного состава. Ему есть дело и до цистерны с неисправной сливной крышкой на станции Волховстрой-2, и до разбитой красной линзы светофора на перегоне Колчаново – Мурманские Ворота...

Должен добавить, что вот уже более шести лет наши общественные инспекторы работают только на собственном энтузиазме, без какой-либо мотивации. Мне доверили эту работу и я выполняю её добросовестно, но тем не менее считаю, что мотивация необходима в интересах нашего общего дела.

Руслан Мамедов,
машинист тепловоза эксплуатационного
локомотивного депо Бабаево, общественный
инспектор по безопасности движения

БЕЗОПАСНОСТЬ

За полугодие – более 100 трудновыявляемых дефектов

С начала июня осмотрички вагонов полигона Октябрьской дороги обнаружили 110 трудновыявляемых дефектов деталей и узлов подвижного состава. В их числе 13 неисправностей исправленного вагона и более 25 – колёсных пар.

16 июня осмотрички-ремонтники ПТО Беломорск эксплуатационного вагонного депо Петрозаводск Илья Воронович при техническом обслуживании вагона № 51278646 обнаружил в раме с трещиной во внутреннем радиусе R-55. Этот опасный дефект настолько сложно выявить, что Павел Николаевич представлен к поощрению и получит максимальную сумму премии, предусмотренную за выявление в размере 9 000 рублей. Цистерна № 51278646 с трещиной боковой рамы была построена в 1999 году АО «Завод металлоконструкций» (г. Энгельс), а депо-

ской ремонт прошла совсем недавно – в марте прошлого года в вагонном ремонтном депо Тольятти Куйбышевской дороги.

Старший осмотрички-ремонтник вагонов ПТО Оленегорск эксплуатационного вагонного депо Апатиты Николай Иванов 20 июня при осмотре поезда № 3364 обнаружил трещину обода колеса у вагона № 54152400. Николай Михайлович трудится на ПТО Оленегорск 27 лет.

С начала нынешнего года на его счету уже 16 трудновыявляемых дефектов. На станции Бологое-Московское 2 июня при техническом обслуживании поезда № 2285 осмотрички-ремонтник вагонов Вячеслав Кочнев выявил у вагона № 56135254 трещину центрирующей балочки. Вячеслав Анагорович более четверти века трудится в вагонном хозяйстве, в эксплуатационном вагонном депо Бологое его считают профессионалом высокого класса. За неполные шесть месяцев 2017 года он обнаружил 11 трудновыявляемых дефектов подвижного состава, обеспечение его безопасного проследования до следующего пункта технического обслуживания.

Вагонники полигона ОЖД бдительно несут свою службу, предотвращая возможные тяжёлые последствия сходов подвижного состава.

ГАЛИНА АНДРЕЕВА