



Дмитрий Зоричев



Александр Логутенко



Андрей Андреев

Водитель АТУ Сергей Колесниченко работает на экологичном битопливном БелАЗе два года и отмечает, что «на газу» машина стала мощнее и экономичнее.

– Идёт повеселее, особенно в гору, – объясняет Сергей. – Перевозим по 25–30 тонн груза, так что это сразу чувствуется. Двигатель на смешанном топливе работает чище. Преимущества в том, что когда заканчивается газ, автомобиль автоматически переходит на дизельное топливо и можно продолжать работу без потерь времени.

– Главные плюсы использования битоплива – его экологичность и экономичность, – дополняет коллегу бригадир цеха перевозок № 1 АТУ Николай Голябо. – По нашей просьбе завод-изготовитель оборудования для газомоторного топлива разработал газовый бак большего объёма. В ближайшее время будем его испытывать. Это было вызвано тем, что на некоторых объектах бака прежнего объёма не хватало. Смена – одиннадцать с половиной часов, а топлива хватало всего на семь. За счёт увеличения бака водитель сможет всю смену работать на битопливе.

В Автотранспортном управлении работают сто двадцать БелАЗов, но перевести все на газомоторное топливо невозможно, так как оно имеет ограничения по температурному режиму: машинам, которые транспортируют горячие шлаки, работают на доменной эстакаде и на эстакаде ККЦ, такое топливо «противопоказано», так как оборудование не может работать при высоких температурах, а вот карьерной технике в этом плане – зелёный свет.

– Техника на СПГ другая, отличается от обычной, – считает Владимир Цейтин. – Для того чтобы безаварийно на ней работать, ремонтировать, нужно её понимать. Для этого совместно с «КамАЗом» организовали обучение наших специалистов, которые занимаются ремонтом, в научно-техническом центре автозавода. Они получили соответствующую квалификацию и удостоверение на обслуживание такой техники. Специалисты «КамАЗа» приезжали и к нам, проводили обучение непосредственно на экспериментальном образце. Так что теперь мы готовы свою технику

обслуживать и оказывать такие услуги другим.

Слесарь Олег Чаплинский проходил обучение в Набережных Челнах – изучал двигатели новых видов КамАЗов. Обучение проходило в практическом режиме и это правильно, считает Олег: пока всё через руки не пропустишь, не поймёшь.

– Разбирали и собирали двигатели, – поясняет он. – Увидели, что конструктивно обычный и СПГ двигатели не отличаются, но кое-какие изменения и дополнения есть, и это необходимо учитывать.

– Переход на газовое топливо – новый этап, новая для нас технология, – отмечает начальник цеха ремонта ООО «АТУ» Дмитрий Зоричев. – Необходимо с этим разбираться, изучать. Экспериментальный КамАЗ в деле показывает себя хорошо, особых нареканий к газовому оборудованию нет. Предстоит закупка нового диагностического и ремонтного оборудования, инструментов. Есть свои требования и в плане охраны труда – наличие тех же дегазационных станций: для того, чтобы КамАЗ заехал на ремонт, необходимо откачать газовое топливо. Пока новые автомобили будут находиться на гарантии, у нас есть время обучить и подгото-

вить коллектив для полноценного ремонта автомобилей на газовом топливе.

– На месте не стоим, развиваемся, – говорит Владимир Цейтин. – Наш основной заказчик – Группа ММК – постоянно диктует новые требования по обеспечению технологических процессов. От дирекции по охране труда, промбезопасности и экологии два года назад поступило задание: решить вопрос по очистке территории ММК от пыли, которая от движения автотранспорта или сильного ветра поднимается, образуя взвесь. В рамках этого задания получили спецтехнику для уборки пыли, полива и увлажнения дорожного покрытия. Ввод аглофабрики № 5 заставил нас модернизировать старую технику и приобрести новую.

Водитель цеха перевозок № 5 АТУ Александр Логутенко с гордостью демонстрирует свой автомобиль и поясняет, что он комбинированный, то есть летом во время борьбы с пылью на нём стоит бочка с водой для полива территории аглофабрики № 5 и щётка для уборки мусора, а зимой – контейнер для посыпки дорог и скребок для уборки снега.

– Летом работаю в паре с автомобилем – пылесосом, – поясняет

Александр. – Смена – двенадцать часов. За это время успеваем дважды убрать территорию аглофабрики. У меня уходит восемь-девять бочек воды. Мужики говорят, что значительно чище стало, пыли меньше, мы же её смачиваем, собираем и вывозим, то есть она уже не лежит вдоль бордюров и в воздухе не летает.

– Работаю на вакуумной подметательно-уборочной машине, – подключается к разговору напарник Логутенко водитель колонны № 5 Андрей Андреев. – Машина очень интересная, предназначена для механизированной уборки территории, в частности асфальтных и цементно-бетонных покрытий. Можно сказать, что это огромный мощный пылесос. Собирает пыль, щебень, листья, мелкие камни – за смену около двух тонн. Всё это вывозу в отвал.

– В плане использования экологичного топлива АТУ выступает флагманом, – подытоживает Владимир Цейтин. – Следующий шаг – управление логистики, где много локомотивов на дизельной тяге. Возможно дооборудование их по той же схеме, что и автомобили, и перевод в битопливный режим.

Елена Брызгалина



Фоторепортаж смотрите на сайте [magmetall.ru](http://magmetall.ru) (16+)



Евгений Рухмалёв