

К 90-летию железнодорожного транспорта ММК

Представители самых разных профессий – машинисты, осмотрщики вагонов, диспетчеры, монтеры пути, составители, электромонтеры СЦБ – круглосуточно несут свою вахту, обеспечивая безопасность железнодорожных перевозок. Многие из них отметили профессиональный праздник на рабочем месте, ведь жизнь на «железке» не замирает ни на минуту.

Профессии разные – путь один

Железная дорога – это не просто рельсы, шпалы, локомотивы и вагоны – это в первую очередь люди



То, что я люблю

Виталий Филиппов ещё со школьных лет знал, что будет машинистом электровоза. Его всегда завораживали тяжёлая железная техника, масляный блеск рельсов, уходящих в горизонт, специфический запах – дерева, мазута, железа. После окончания училища, получив «корочки» помощника машиниста, пришёл на ММК – ещё и восемнадцати не было. Разумеется, сразу помощником не поставили, отправили слесарем в депо, отсюда через несколько месяцев ушёл в армию. Демобилизовавшись, вернулся в цех, работал помощником машиниста электровоза на участке шихтоподачи мартеновского цеха, затем перешёл на поездную работу. Окончил курсы и десять лет проработал машинистом электровоза.

– Изучил промплощадку от Агаповки до Магнитогорска-Грузового. В нашей работе любой участок – ответственный, – подчёркивает Виталий Петрович. – Со временем машина становится продолжением тебя – все рычаги, контроллер, экран. Ты чувствуешь, как каждый контактор включается, как стучит каждое колесо, как работает двигатель, – то есть возникает полное единение с техникой.

Последние годы Виталий Филиппов трудится в должности машиниста-инструктора. За его поездной колонной закреплено больше десятка электровозов, которые эксплуатируют около шестидесяти машинистов. Вопросы безопасности движения, практическая экзаменовка будущих машинистов времени для скуки не оставляют, но нет-нет, да и вспомнятся Виталию Петровичу годы, проведённые за пультом электровоза. Особенно период, когда испытывали модернизированные электровозы НПП-2, созданные на основе асинхронного бесколлек-



Виталий Филиппов



Андрей Иванов

ФОТ Андрей Серебряков

торного двигателя. Выполненный на отечественной элементной базе с использованием комплектующих японской компании «Хитачи», НПП-2 до сих пор считается уральским ноу-хау. Одним из машинистов, участвовавших в освоении

нового электровоза, был Виталий Филиппов.

– Такой уровень комфорта, что возникло ощущение, будто оказался в пассажирском вагоне, а не в рабочей кабине, – вспоминает Виталий Петрович первые минуты

знакомства с НПП-2. Аббревиатура означает: Новочеркасский промышленный Магнитогорский. – И при этом все механизмы находились на привычных местах, разве что контроллер изменился: штурвал заменили удобным джойстиком. Но главное новшество – асинхронный привод, который при меньших габаритах и при той же мощности отличается от своих предшественников надёжностью.

К слову, осваивая машины нового поколения, железнодорожники бережно относятся и к локомотивам, отработавшим на промплощадке много лет – в заботливых руках они продолжают трудовую вахту, не уступая современным собратьям. О работе, коллегах и электровозах Виталий Петрович говорит с увлечением и признаётся, что ни разу не пожалел о том, что однажды принял решение связать свою жизнь с железной дорогой: «Это то, что я знаю, понимаю, люблю».

В основе – порядок

Андрей Иванов на «железку» пришёл после службы в армии. Профессию выбрал случайно, прочитав в газете объявление о наборе в группу помощников машинистов, но вот уже более двух десятков лет не устаёт благодарить судьбу за эту счастливую случайность.

– Поступил в училище № 39 и через одиннадцать месяцев получил диплом, – рассказывает Андрей Михайлович. – Пришёл на первый мартен помощником машиниста электровоза. Поддавали мутьевые составы к печам. Летом в кабине температура поднималась выше сорока градусов. То есть в буквальном смысле горячие смены были. Проработав девять лет, ушёл на поездной круг, который охватывает весь комбинат. В качестве помощника машиниста выводил тяжёлые составы – больше сорока вагонов общим весом четыре тысячи тонн – с готовой продукцией на ЮУЖД. Через тринадцать лет сам стал управлять локомотивом IV-КП, выпущенным в 1950-х годах.

Стать машинистом локомотива сможет далеко не каждый. Учиться этой профессии приходится всю жизнь – не случайно железнодорожников называют вечными студентами. Главным учителем выступает сама железная дорога, которая экзаменует их каждую смену. Машинисту необходимо быть максимально сосредоточенным, не теряться в сложной ситуации, уметь не только провести поезд, но и при необходимости устранить неисправность в локомотиве. Электровоз хоть и огромная машина – весом под сотню тонн, но до внимания чуткая.

– Андрей Михайлович работает машинистом электровоза почти двадцать лет, более десяти из них – старшим машинистом. Надёжный работник, грамотный специалист, ответственный человек. В числе первых осваивал новые виды тяги, сейчас передаёт свой опыт молодым, – характеризует коллегу Виталий Филиппов. – Он работает на самых ответственных участках, обслуживает четвёртый и пятый листопрокатные цехи и стан «5000».

На электровозе Андрей Михайлович старший, отвечает за исправность и внешний вид локомотива и радуется, что бригада содержит машину в образцовом порядке, вовремя устраняя неисправности. Дисциплина начинается с чистоты и порядка, уверен машинист. А дисциплина – это первое правило безопасности движения на железной дороге.

Помимо профессиональных знаний и навыков машинист локомотива должен обладать богатырским здоровьем. Вибрация, шум, гиподинамия приводят к утомляемости. «Исдержки производства», – улыбается Андрей Михайлович и добавляет, что в любой профессии свои сложности.

– На работу вот уже тридцать лет хожу с удовольствием, – признаётся Андрей Иванов. – И люди радуют, и электровозы.

Протянувшиеся по комбинату километры железнодорожных путей поддерживают жизнедеятельность всей технологической цепочки ММК – от горно-обогатительного производства до прокатного. За стабильными перевозками миллионов тонн грузов – от сырья до готовой продукции – стоит ежедневный труд рабочих, специалистов и руководителей всех подразделений управления логистики и ООО «Ремпуть».

Елена Брызгалова

Профессионалы

Лучшая локомотивная бригада

В преддверии Дня железнодорожника на ММК в технической школе ЖДТ провели конкурс профессионального мастерства



Трудовые состязания такого формата стали первыми – обычно соревнуются или машинисты, или помощники. Для победы локомотивные звенья демонстрировали не только знания и навыки, но и показали слаженность совместных действий. Организатором конкурса выступил корпоративный центр подготовки кадров «Персонал».

Вопросы получасового тестирования охватывали такие профессиональные области, как правила технической эксплуатации железных дорог, требования к инструкции по движению поездов и маневровой работе, устройство тепловозов, охрана труда и пожарная безопасность. За верные ответы и быстрое прохождение теста насчитывали баллы, а за ошибки – штрафовали. Таким же образом оценивали практические испытания.

– Участвуют пять бригад локомотивного цеха, три – цеха железнодорожного транспорта, а также одна из цементно-огнеупорного завода, – рассказал член судейской коллегии, исполняющий обязанности тепловозной службы ЛЦ ПАО «ММК» Михаил Ерышев. – В практической части ребята демонстрируют навыки по приёмке локомотива, прицепке и отцепке вагона, определению неисправностей, а также определению жидкостей по ГОСТу о допустимых нормах.

Для определения неисправностей специально для конкурса подготовили тепловоз. Поиск несоответствий не должен оказаться сложным заданием, потому что с этим конкурсанты сталкиваются в повседневной работе и могут сразу же устранить, добавил Михаил Ерышев. Такие навыки важны для минимизации брака и безопасности на железной дороге.

На тренировочном тепловозе машинисты осматривали дизельное и аккумуляторное помещения, высоковольтные камеры, кабину управления. Зона ответственности помощников включала экипажную часть и автосцепное устройство. На каждого в локомотивном звене пришлось по десять неисправностей, которые старались выявить не дольше чем за десять минут.

После участники перемещались к другому тепловозу. Машинист управлял, помощник подавал сигналы жёлтым флажком. Задача – остановить локомотив ровно в десяти метрах от другого состава. За каждый плюс-минус метр судьи высчитывали по одному баллу. Затем следовали манёвры: прицепка локомотива к вагону и уборка тормозных башмаков, закрепление вагона на пути и отцепка локомотива. А под конец

практики осматривали образцы воды, песка, масла и дизельного топлива, чтобы определить соответствуют те требованиям или же отбракованные.

– Команды хорошо подготовились, – поделился мнением член судейской коллегии, исполняющий обязанности инструктора локомотивных бригад тепловозной службы ЛЦ Сергей Воропаев. – Разрыв идёт в один-два балла, оценивать бригады сложно. Трудно даже сказать, кто станет победителем, явных лидеров нет. Хотя волнуются, а потому допускают ошибки.

Однако по результатам судьи всё-таки назвали бескомпромиссных лидеров конкурса. Это работники ЦЖТ – машинист Виктор Павлов и помощник Александр Медведев. На втором и третьем местах их коллеги из ЛЦ: машинист Александр Сазонов и помощник Денис Егоров стали серебряными призёрами, машинист Игорь Гайнанов и помощник Артём Устинов взяли бронзу.

Лауреатов наградили дипломами и премировали. Кроме того, хорошее выступление на конкурсе, как сообщили в судейской коллегии, – это перспективы карьерного роста.

Максим Юлин