

К 90-летию железнодорожного транспорта ПАО «ММК»

Специалисты службы СЦБ ООО «Ремпуть» имеют дело с устройствами сигнализации, централизации и блокировки – сложнейшей системой технических средств, используемых для обеспечения надёжной и безопасной работы железнодорожного транспорта. Нередко электромонтёров СЦБ называют железнодорожным «спецназом», потому что отвечают они за системы и механизмы, сбои в работе которых могут повлечь за собой катастрофические последствия. Уровню ответственности соответствуют и требования, предъявляемые сотрудникам. Наблюдательность, выдержка, склонность к кропотливой, иногда монотонной работе – без этих качеств в службе СЦБ делать нечего.

– В настоящее время в штате 130 человек – все опытные, грамотные специалисты, которым по плечу любые задачи, – отмечает начальник службы СЦБ ООО «Ремпуть» Владимир Шарабуряк. – Обслуживаем всю железнодорожную автоматику, которая находится на железнодорожных станциях ММК, обеспечивая тем самым ритмичное и бесперебойное движение поездов. Диспетчер нажимает буквально две кнопки, в результате чего срабатывают сотни реле, переводятся стрелки, загорается зелёный сигнал светофора, открывая дорогу локомотивам. За всем этим стоит гигантская, но незаметная работа коллектива СЦБ.

В ведении службы СЦБ более полутора тысяч централизованных стрелок, 2200 светофоров, более 1800 рельсовых цепей, пятьдесят устройств автоматической переиздающей сигнализации, сотни километров кабельных сетей, 28 станций, включённых в автоматизированную систему диспетчерского контроля.

Профессия электромонтёра СЦБ сравнительно молодая, она появилась на железной дороге вместе с электричеством. В эпоху паровозов светофоры переключали вручную, как, впрочем, и стрелки. На железнодорожных путях ММК первые зачатки сигнализации, централизации и блокировки появились ещё в начале тридцатых годов.

– Контроль за положением стрелок, их запираением и увязкой с сигналами осуществлялся стрелочными контрольными замками Мелентьева и соответствующими им замками на стрелочном посту, – рассказывает Владимир Николаевич. – С того времени техника шагнула далеко вперёд. На данном этапе мы развиваем в комбинате микропроцессорную централизацию. Сейчас эта система внедрена на станциях Северная и Тонколиствая. Фактически всю работу по подготовке безопасных маршрутов выполняет компьютер, проверяет зависимости, переводит стрелки, открывает сигналы. За этим направлением – будущее.

ММК стал первым предприятием в стране, применившим в системе железнодорожного транспорта микропроцессорное оборудование

В этом специалисты СЦБ ООО «Ремпуть» намного опередили своих коллег с других предприятий. В начале 2000 годов они успешно внедрили на комбинате автоматическую систему диспетчерского контроля, которая в настоящее

Железнодорожный «спецназ»

Профессия электромонтёра СЦБ сравнительно молодая, она пришла на железную дорогу вместе с электричеством



© Евгений Рухманов

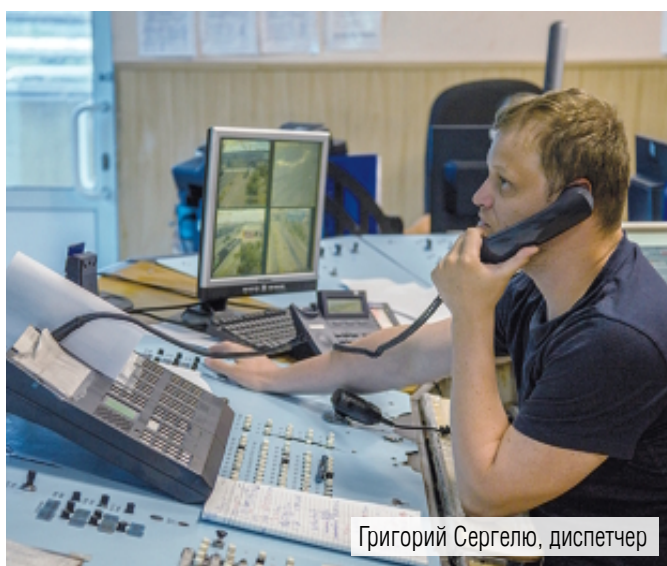


Владимир Шарабуряк



Юлия Ковалёва

Сергей Карпенко, – электромонтёр по обслуживанию и ремонту устройств СЦБ



Григорий Сергелю, диспетчер

время охватывает практически все станции ММК. Благодаря ей информация о ситуации на железнодорожных путях комбината трансформируется в цифровой формат и выводится на мониторы компьютеров. Данные хранят в архиве до шестидесяти дней. В течение этого времени можно посмотреть, какой поезд, когда и куда был отправлен, «вспомнить» ситуацию на той или иной станции и многое другое.

– Несмотря на высокий уровень автоматизации, человек по-прежнему остаётся главным, – подчёркивает Владимир Шарабуряк. –

Когда автоматика даёт сбой, на помощь приходят специалисты СЦБ. Они работают непосредственно «в поле», потому что на расстоянии отремонтировать светофор, стрелку или повреждённый кабель невозможно. Начинаем внедрять выдачу заданий в электронном виде, но связка «человек-устройство» остаётся.

Учитывая внушительные размеры территории комбината, масштабность железнодорожной инфраструктуры, протяжённость путей, устройства СЦБ находятся на большом расстоянии друг от друга. При малейших неполадках или

отклонениях показаний от нормы на дистанцию выезжает бригада электромонтёров. Опытному специалисту иногда достаточно просто взглянуть на прибор, чтобы понять, где возникла неисправность или возможна проблема. Кроме того, специалисты СЦБ проводят полную проверку оборудования согласно графикам технического обслуживания и ремонта.

– В плане ремонтов техника развивается и обновляется, но ручной труд всё равно присутствует, к примеру, когда нужно подтянуть гайку или прозвонить кабель, а у нас его по комбинату – сотни ки-

лометров, часть закопана, скрыта конструкциями, – объясняет Владимир Николаевич. – У нас есть механизированное устройство на базе трактора МТЗ, которое может копать траншеи, что ускоряет работу и улучшает условия труда. Но на железнодорожных путях в условиях действующего производства техника не везде может проехать.

Владимир Шарабуряк пришёл в комбинатскую службу СЦБ по примеру тестя. И вот уже 27 лет остаётся верен своему выбору. Десять лет отработал электромонтёром на путях и признаётся, что работа в «поле» дала колоссальный опыт и знания.

– Кадровый вопрос остаётся для нас актуальным, – констатирует начальник службы СЦБ. – Раньше электромонтёров готовило профессиональное училище № 13, но, к сожалению, это направление было закрыто. На данный момент подготовку специалистов по нашему профилю проводит центр подготовки кадров «Персонал». Иногда приезжают с лекциями преподаватели из вузов Екатеринбург, Новосибирск. Чтобы подготовить грамотного эсэбиста, нужно не менее пяти лет, поэтому каждый специалист у нас на вес золота.

Сергей Владимирович Карпенко – электромонтёр СЦБ с 36-летним стажем. На «железку» попал после службы в армии по рекомендации знакомого. Пришёл, посмотрел, решил попробовать. И прикипел – к людям и технике. На электромонтёра выучился сразу после школы и даже успел немного поработать в одной из городских организаций. Но всё это сильно отличалось от задач, которые стоят перед электромонтёрами СЦБ.

– Потребовалось время, чтобы всё изучить и освоить, – признаётся Сергей Владимирович. – Поначалу смотрел, как работают опытные специалисты, помогал, запоминал. Потихоньку втянулся, стал выполнять задания самостоятельно. Мы и светофоры, и стрелки, и рельсовые цепи обслуживаем. Всё строго по технологическим картам. Работаем в любую погоду и время суток. Устраняем неисправности оперативно. Ведь, если, к примеру, стрелка не сработала, то состав будет стоять и ждать, пока мы эту неисправность устраним.

За годы работы Сергей Владимирович успел поработать на разных станциях. До мелочей изучил техническую составляющую многочисленных механизмов и систем, «узкие» места и возможные «капризы» сложного оборудования.

– Мы, эсэбисты, должны не только свою работу знать, но и деятельность, и устройство всей железнодорожной системы комбината в целом, – подчёркивает Сергей Карпенко. – И расписание движения поездов, ведь мы подстраиваемся под этот график. Работа у нас непростая, ответственная и очень интересная. Коллектив отличный, грамотный. У нас зачётных людей нет, они здесь просто не держатся. Эту работу надо понимать, любить.

– Задача у службы СЦБ одна – обеспечение безаварийного, ритмичного движения железнодорожного транспорта на путях комбината, – подытоживает Владимир Шарабуряк. – А что касается планов на будущее, то это – дальнейшее развитие техники и повышение профессиональных возможностей коллектива службы.

Елена Брызгалина