

Сделал запись – получил премию

БДИТЕЛЬНОСТЬ

Александр Панченко

Машинист электропоезда Сергей Шарин и его помощник Михаил Угорчук из цеха Туапсе моторвагонного депо Белореченская Краснодарской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении поощрены руководством за качественную работу с книгой замечаний машинистов.

Наша беседа состоялась в Туапсе, сразу после возвращения бригады из очередной поездки. Они привели электропоезд из Адлера. На этот раз машинисты обнаружили четыре дефекта, угрожающих безопасности движения. Например, на станции Якорная Щель, платформах ВВС и Аше не было щита, указывающего место останковки первого вагона, а на 1977-м километре, наоборот, стоял желтый щит, который обозначает ограничение скорости, хотя предупреждения об этом машинисты не получили.

– Бригада в числе лидеров по выявленным в поездках нарушениям. Только за три месяца Сергей Шарин сделал более тридцати записей в книгу о замеченных им недостатках, – рассказал нам машинист-инструктор цеха Туапсе депо Белореченская Игорь Зудников и привел следующие факты. – Например, на 1782-м километре перегона Комсомольская – Тверская не был установлен знак, который должен обозначать конец опасного участка, согласно выданному на станции Белореченская специальному бланку. На перегоне Шепси – Водопадный не было

знаков, оповещающих о начале и конце опасного места, согласно справке, данной на станции Туапсе. На 1955-м километре перегона Сочи – Дагомыс отсутствовал километровой столбик...

Именно за работу с книгой замечаний поощрили бригаду приказом начальника депо. Согласно существующему положению, машинист и помощник получили премии. А ведь в депо много людей, которые также серьезно занимаются безопасностью движения. Значит – эти лучшие!

И ко Дню железнодорожника в нынешнем году Сергей Шарин был поощрен грамотой от руководства Краснодарской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении.

В книге замечаний машинистов есть и другие записи, которые были сделаны Шариним после возвращения из поездок. Многие, о чем он сигнализирует, непостоянным покажется мелочью, но любой недочет может привести к серьезным последствиям. Поэтому четкая и принципиальная позиция машиниста, общественного инспектора по безопасности движения поездов – не прихоть, а необходимость. А когда человек привыкает к постоянной бдительности, то не пропускает ни мелких, ни серьезных недостатков. Конечно, причины бывают разными: где-то представители какого-либо хозяйства не так сделали, например, в случае неправильного установленного знака, а где-то вовремя не заметили, не устранили, например, обрыв струнки контактной сети. Но и в том, и в другом случае ситуация может воз-



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Машинист первого класса Сергей Шарин привел электропоезд из Адлера

никнуть чрезвычайная. Не раз попадал в такие и Сергей Шарин.

– Это было несколько лет назад, зимой, когда на Белореченском участке закрывали движение в связи с реконструкцией тоннеля, а мы там тогда работали – были посланы в командировку, – вспоминает машинист. – По участку курсировали электрички, одна до въезда в тоннель, а другая – от выезда из него. Мы ехали утром и вдруг увидели, что впереди произошел сход земполотна (по всей видимости, речка подмыла пути, и рельсы ушли в сторону). Применили экстренное торможение, остановились. Осадили поезд назад на станцию.

Благодаря бдительности машиниста таким образом был предотвращен возможный сход поезда.

А однажды, когда он работал еще помощни-

ком, кто-то положил на рельсы километровые столбики. Тогда бригада оказалась на высоте, вовремя заметила опасность, остановилась, удалось избежать беды.

Шарин работает на железной дороге 20 лет, а машинистом – последние восемь. Водит в основном скоростные электропоезда на участке от Адлера до Майкопа. Он потомственный железнодорожник. Его отец – Николай Алексеевич – всю жизнь работал на транспорте, водил пассажирские поезда, почетный железнодорожник. Семь лет назад он ушел на заслуженный отдых. Так что Сергею Шарину было с кого брать пример.

С экономией электроэнергии у машиниста тоже все в порядке. Каждый раз у него есть положительный результат. Сберегает он от трех-

сот киловатт до тысячи и двух. Самое главное тут – знание профиля пути, а тут опыта у Сергея достаточно. В рейсах на скоростных электричках экономить порой непросто. Потому что здесь более жесткое время хода, и любое отставание от графика чревато тем, что придется нагонять, как говорится, любой ценой, а в этом случае расход электроэнергии увеличенный.

Бригада работает на участках с непростым профилем, она водит поезда как на побережье, так и в горах. Мы поинтересовались у машиниста, где приходится сложнее всего?

– Профиль, конечно, играет важную роль, – считает Сергей Шарин, – но главная проблема – не природа, а люди. И самые тяжелые участки – это перегоны Водопадный – Лазаревская и Хоста – Адлер,

потому что там чаще всего отдыхающие перебегают дорогу перед проходящим поездом. Там уже тропы народные проложены, – огорчается машинист. – С другой стороны, наверное, и мы, железнодорожники, не все правильно делаем. На шестикилометровом участке имеется всего один переход, который проложен под мостом. Естественно, что многие, чтобы сократить путь, идут на пляж напрямую через пути. А есть ведь среди них и товарищи в нетрезвом состоянии, и разморенные солнцем и жарой, и «воткнувшие» наушники в уши, ничего не слышащие. И вот, едем мы по перегону с установленной скоростью 80 километров в час, а сердце не на месте. Вы обязательно напишите об этом, нужно же что-то делать, – попросил нас машинист.

Обнаружили разбитую линзу светофора

ПРОВЕРКИ

Александр Николаев

В локомотивном депо Тихорецкая с начала года только в ходе проверок общественниками было выявлено более трехсот недостатков в обеспечении безопасности движения поездов.

В коллективе депо – 65 общественных инспекторов по безопасности движения. Это те люди, на которых всегда

можно положиться, которые активно помогают руководству предприятия.

Советом разработан план действий, в соответствии с которым и выполняют свои поручения инспектора. Например, они ведут проверки на участках Тихорецкая – Батайск и Тихорецкая – Котельниково, а также на других участках.

Можно привести много положительных примеров их деятельности. Так, локомотивная бригада в составе машиниста Игоря Шпака и помощника Сергея Пирогова, следуя по пере-

гону Агроном – Динская, обнаружила разбитую линзу зеленого огня, о чем немедленно доложила дежурной по станции Динская.

На их счету немало других обнаруженных недостатков.

Каждый квартал в депо проходят заседания совета, на которых подводятся итоги и определяются лучшие инспектора. Четверо из них в первом полугодии были поощрены теркомом Краснодарского отделения, шестеро – руководителем предприятия, пятеро – профкомом депо.

– Общественники активно участвуют в тех собраниях, которые проводятся в колоннах, цехах и отделениях депо, и посвящены обеспечению безопасности движения поездов, соблюдению трудовой и технологической дисциплины. Сегодня коллектив депо принимает активное участие в отделенческом смотре-конкурсе общественного контроля за состоянием безопасности движения поездов, – об этом рассказал нам машинист – общественный инспектор Александр Чубуков.