

# Звезда



## Лекарство от кризиса

Прогнозы и рецепты  
Андрея Шаронова

стр.8



## Новыми маршрутами

отправляют контейне-  
ры из стран СНГ

стр.9



## Класс вождения

Валуйсков выиграл  
«серебро» в автокроссе

стр.13

# У каждого электровоза должен быть хозяин



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

## ТРАДИЦИИ

Петр Шумаков

В локомотивном депо Кавказская решили развивать добрые традиции прежних лет, связанные с уходом за электровозами.

Если понаблюдать за тем, как сдает после рейса электровоз ЭП1М 500 локомотивная бригада машиниста первого класса Владимира Бачева, то вряд ли найдешь отступления от условий и правил, предусмотренных ТО-1.

Помощник машиниста Владимир Митин тщательно приводит в порядок корпус машины, протирает лобовое стекло. А машинист Бачев тем временем похозяйски осматривает состояние головной и хвостовой секций.

Владимир Бачев из числа тех машинистов, кто еще будучи помощником, крепко усвоил лучшие традиции локомотивных бригад,

зародившиеся в коллективе депо Кавказская в начале 80-х.

В те годы колонна машиниста Юрия Бондаренко, ныне машиниста-инструктора, почетного железнодорожника, заслуженного работника транспорта России, выступила с инициативой: «Каждому локомотиву – высокую надежность!».

Уход за машинами решили обеспечить, закрепив за каждой бригадой конкретный локомотив.

Сегодня все обстоит сложнее, чем в былые годы, и график составлен так, что многие машинисты и помощники ездят на разных локомотивах. И все же электровозы и тепловозы можно закрепить за конкретными бригадами, что и сделали в депо Кавказская. Так что у 5 грузовых электровозов ВЛ60К, 70 пассажирских машин ЧС4т и 82 – ЭП1 М есть свои хозяева.

За юбилейную машину ЭП1М-500 отвечают машинист

первого класса Владимир Бачев и его помощник Владимир Митин (на фото). Этот электровоз особенно дорог деповчанам: символический ключ от него в свое время вручил кавказским машинистам на торжественном митинге в Новочеркасске президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Новое, если за ним должным образом не ухаживать, не долго будет радовать глаз.

Любому ведь нравится ехать в чистой, сверкающей свежей краской кабине. Но не только в эстетике дело, ведь грязь, пыль и прочие неблагоприятные факторы могут привести и к неправильной работе оборудования, и даже выходу его из строя.

А значит, бригады должны чувствовать себя на локомотиве хозяевами. Что неизбежно накладывает некие дополнительные обязанности. Но они для опытных и ответственных людей совсем не в тягость

– Когда захожу в кабину, рука порой сама тянется к тряпке, – улыбается Владимир Бачев, – правда, из нашей молодежи не все еще к этому привыкли. Но нужно и их приучать. Наши машины, нам на них работать, кто, как не мы, должны первыми о них заботиться.

Есть в этом и еще одна важная сторона: опытный машинист и помощник могут нередко заметить сбой и неполадки в работе оборудования тогда, когда они еще не стали критическими. В таком случае нередко можно обойтись настройкой и регулировкой и не доводить дело до внепланового ремонта и захода машины в цех.

Конечно, сегодня все это стало сложнее, потому что плечи оборота локомотивов сильно удлиннились, но опытные эксплуатационники уверены – «обезлички» в содержании машин никоим образом допускать нельзя!

## СТРОЙКИ

## Двухпутные вставки

Около 1,5 миллиарда рублей освоено на дороге в 2008 году в ходе реализации проекта «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Адлер».

Сегодня продолжает укладку второго пути (вставки) на перегоне Магеста – Хоста. До конца года планируется приступить к аналогичным работам на перегоне Хоста – Адлер.

На очереди проекты на строительство вставок на перегонах Сочи – Магеста, Шепси – Водопадный, Дагомыс – Сочи, Якорная Щель – Лоо, Лазаревская – Чемитоквадже, Туапсе – Шепси. Общая стоимость проекта превышает 13 миллиардов рублей.

Его полная реализация позволит до 2011 года существенно увеличить объемы перевозок грузов и пассажиров с учетом подготовки к Зимним Олимпийским играм.

## ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА



Для железнодорожников чрезвычайно важно получать точные и своевременные прогнозы о погоде.

Каким образом метеорологи СКЖД выполняют эту задачу? Об этом мы попросили рассказать начальника дорожной геофизической станции Людмилу Синюкович.

Интервью читайте на стр. 4