

# За свой электровоз – отвечаем!

## ТРАДИЦИЯ

Юрий Бондаренко,  
машинист-инструктор депо  
Кавказская

Индивидуальное закрепление приписного парка подвижного состава за локомотивными бригадами депо Кавказская положительно сказывается на культуре содержания, техническом состоянии электровозов и тепловозов.

Мы давно убедились в эффективности этого метода. Помнится, еще в восьмидесятые годы машинисты возглавляемой мной колонны Наумов, Ралько, Вартанов, Иванов и другие убедились на собственном опыте в пользе работы на закрепленных электровозах. И тогда через дорожную газету «Звезда» они обратились с открытым письмом к локомотивным бригадам дороги с призывом: «Обеспечить хозяйский уход каждому локомотиву».

Конечно, многое изменилось за эти годы в организации работы локомотивных бригад, но, что главное для нас – традиция отвечать за закрепленный электровоз в коллективе цеха эксплуатации жива.

В сегодняшних условиях легче всего обеспечить закрепление локомотива на электровозах ВЛ60К – рельсосмазывать, постоянно работающих на «плече» Кавказская – Батайск, Кавказская – Белореченская. На них постоянно работают локомотивные бригады старших машинистов Валерия Шутенко



и Александра Агаркова. Можно в любой момент подняться в кабины этих электровозов, чтобы убедиться: там действительно везде и во всем ощущается хозяйский уход. И вот, несмотря на специфику работы электровоза-рельсосмазывателя и то, что локомотивам этим уже не один десяток лет, выглядят эти машины прекрасно.

Хорошо зарекомендовала себя практика закрепления локомотивов на замкнутых участках обслуживания – маневровых тепловозов ЧМЭ-3 и подвижного состава, который работает в Армавирском участке нашего депо.

– Это уже внутренняя потребность локомотивных бри-

гад – находиться в кабине, где чистые и натертые до блеска лобовые стекла, ухоженная приборная панель и идеальный порядок в отсеках, – считает старший машинист колонны Валерий Шутенко.

Во время инструкторских занятий он подчеркивает также, что бригады привыкают к чистоте, и тогда уже никого не нужно заставлять наводить порядок в кабине – это делается в автоматическом режиме.

Разумеется, и к работе слесарей-ремонтников локомотивные бригады относятся очень внимательно. Они не только знают в лицо и по имени тех, кто обслуживает их машины, но и нередко бок о бок

трудятся с ними в ходе подготовки электровозов к комиссионным осмотрам, во время нахождения на плановых видах ремонта.

Такое взаимодействие на пользу всем, ведь в конечном счете не только обеспечивает надежность работы оборудования в ходе эксплуатации. В ходе совместной подготовки машин к комиссионному осмотру локомотивные бригады совершенствуют навыки устранения возникших в поездке дефектов и технических проблем.

Сложнее – с бригадами и локомотивами, которые трудятся в пассажирском движении, потому что тут машины

регулярно попадают на другие участки и эксплуатируются не только коллективом депо.

И все же даже в этой ситуации в депо практикуется закрепление. А как же иначе, ведь те же электровозы ЧС4Т в большинстве своем уже работали свой ресурс, и тщательный уход им просто необходим. Бригады обеспечивают собственными силами ремонт оборудования кабин, в том числе кресел для сидения, покраску кузовов. Как правило, ремонтные работы на закрепленных электровозах эксплуатационники выполняют во внеурочное время. Активно занимаются этим бригады машинистов-инструкторов Виктора Авилова, Андрея Жарикова, Игоря Шейченко, Анатолия Казанцева и Анатолия Алешина. Эти коллективы обеспечивают надежный пробег электровозов на полигоне от Кавказской до депо Узуново Московской дороги (расстояние более 1200 километров).

На особом положении в депо электровозы нового поколения – ЭП1М, которые обслуживают самые грамотные и достаточно квалифицированные бригады колонн, которые возглавляют машинисты-инструкторы Виталий Точилкин, Валерий Гончаров, Виталий Воронов, Андрей Рубцов и другие.

Они накопили солидный опыт работы с закрепленными электровозами. И не только на длинных, но и на таких коротких участках, как, например, Кавказская – Минеральные Воды, Кавказская – Иловайская.

# Наводим порядок в кабине

## ОПЫТ

Юрий Синенко,  
машинист-инструктор депо  
Кавказская

В Кавказском депо и по сей день жива практика закрепления электровоза и тепловоза за локомотивной бригадой.

За счет чего удалось добиться этого? Отчасти – за счет так называемого административного ресурса – машины закреплены за локомотивными бригадами приказом начальника депо. Отчасти – благодаря традициям, сложившимся на предприятии.

При разборе эксплуатационной деятельности на Днях безопасности закреплению локомотивов уделяется должное внимание, на всех уровнях в депо следят, чтобы соблюдался график захода машин на все виды ремонта. К слову, в последние годы заходы закрепленного электровоза на внеплановый ремонт

кого локомотивного депо происходят исключительно редко и воспринимаются как настоящее ЧП.

Конечно, нельзя сказать, что у нас все идеально, но эксплуатационники в депо относятся к машинам, на которых ездят, равнодушно. Считаю, что, какие бы изменения на сети не происходили, нельзя допустить массовой «обезлички» электровозов. И нужно внушить локомотивным бригадам, особенно молодым, что у каждого электровоза должен быть свой хозяин.

Наши машинисты стоят тут на принципиальных позициях. К примеру, не так давно машинист Армавирского участка депо Юрий Городний вынужден был записать в «Книге замечаний машиниста» упреки в адрес коллег из Тихорецкого депо. 1 ноября во время приемки локомотива на станции Кавказская Юрий Городний обнаружил, что коллеги-тихорецане сдали электровоз и не протерли корпус

тоши для этого было достаточно. На этот сигнал был получен ответ от руководителя колонны Александра Шелапутова и заместителя начальника депо по эксплуатации Александра Филадельфа, что с машинистом и помощником проведено собеседование о том, что необходимо выполнять в ходе цикла ТО-1, а при проведении Дня безопасности машинист и помощник были вынуждены дать объяснения по этому поводу.

А ведь, судя по отзывам, тихорецкая бригада в своем депо не на плохом счету, и произошедшее можно объяснить лишь тем, что уборке и наведению порядка они не придают важного значения. И еще: у этой бригады нет своего закрепленного локомотива, а поэтому и понижено чувство ответственности за состояние машин в целом. И вот даже добросовестные, в общем-то, машинисты могут оставить кабину после поездки без уборки.

С подобными случая-



сталкиваются, когда принимают в Лихой электровозы ЧС4Т, обращающиеся на полигоне Минеральные Воды – Узуново. Увы, с соседних дорог машины, закрепленные за нашим депо, нередко приходят грязными.

Бывает и хуже: в ряде случаев имеет место под-

новых на более старые и изношенные. А порой приходится даже иметь дело с хищениями. Например, снимают с электровоза часть медных заземляющих шин – локомотив работает, но в любой момент может произойти беда и возникает прямая угроза безопасности движения.

проблему закрепления локомотива необходимо ставить и решать в масштабе всей сети, чтобы поднять ответственность всех бригад за эстетическое и техническое состояние машин, обращающихся на больших полигонах. Параллельно, уверен, снизится количество заходов на внеплановый