



Зона ответственности локомотивных бригад – без малого 800 километров железнодорожных путей от Нижнего Бестяха до Нерюнгри.

С недавних пор жителям Центральной Якутии стали доступны путешествия по железной дороге. Подбрав удобное расписание, в любое время можно отправиться в плацкартном вагоне или в уютном купе в Нерюнгри, Благовещенск, Иркутск и Хабаровск. На днях журналисту «Якутии» довелось побывать там, где рождается движение пассажирских и грузовых поездов акционерной компании «Железные дороги Якутии» – в локомотивном депо Алдана.

АЛЕКСЕЙ РУДЫХ

Наше знакомство с депо началось с тех, кто управляет локомотивами, что называется, отвечает головой за бесперебойное движение по железной дороге, сохранность техники, грузов и людей.

НА РАБОТУ, КАК НА ПРАЗДНИК

Тарас Слепцов родом из Белой Горы Абыйского района. В 2011 году сразу после школы поступил в Транспортный техникум Нижнего Бестяха. Отучившись и отслужив в армии, устроился на работу в АК «Железные дороги Якутии». И вот уже шестой год работает помощником машиниста тепло-

Локомотивное депо: там, где рождается движение

вагона. Впрочем, Тарас и сам без пяти минут машинист, и в скромном времени будет назначен на эту должность. Чтобы повысить свой профессиональный рейтинг, он дополнитель но прошёл обучение в городе Тынде и, конечно же, давно прочувствовал, каково это: нести ответственность за поезд и пассажиров.

– Мечтал о железной дороге и о том, чтобы водить поезда, с подросткового возраста, – признается Тарас Евгеньевич. –



Мама у меня из Украины, поэтому, когда мы ездили в отпуск, то от Москвы всегда перемещались на поездах. Так и влюбился в рельсы, шпалы, тепловозы и мерный стук колес. Выбирал



Раскраска вагонов будет стилизована под флаг республики, а на тепловозах ещё и нарисуют герб «ЖДЯ».

я профессию целенаправленно, поэтому каждый рабочий день для меня – праздник! Родители полностью поддержали меня в выборе. Правда, из Белой Горы переезжать ко мне в Алдан не торопятся. Основная моя задача – возить грузы и пассажиров. Таков мой скромный вклад в развитие родной республики. Размер зарплаты позволяет откладывать сбережения, поэтому недавно с женой приобрели квартиру в Алдане, растим дочку. Ребятам, мечтающим водить поезда, советую делать упор на физику и математику, так как эти пред-

меты помогают понимать технику. Особых экстремальных случаев вспомнить не могу. Бывает, в холода бегаешь по составу, чтобы не проморгать утечку в тормозной магистрали. Единственное, к чему никак не могу привыкнуть, это когда из-за напряжённого графика редко видишь свою семью.

ГЛАВНЫЙ НА ПОЕЗДЕ

Солимжон Бобоев – машинист тепловоза, а значит – главный в локомотивной бригаде и на поезде. Приехал он в Якутию из Таджикистана в 2002 году на заработки, да так здесь и остался. Солимжон – многодетный отец, у него две дочери и два сына. Старший из сыновей также связал свою жизнь с железной дорогой и работает помощником машиниста.

– Первое мое впечатление о Якутии – ужасно холодно, – улыбается собеседник.

– Впрочем, к холдам я привык довольно быстро. За 20 лет стала воспитать трёх помощников машинистов. Сейчас я уже пенсионер, но на покой уходить и не думаю. Даже представить не могу, что я буду делать без тепловозов и вагонов, без своей локомотивной кабины.

К слову, о кабине. В поезде она так и называется – кабина, как, скажем, и в самолете. А вот управляющие поездом машинист и его помощник отнюдь не экипаж, а – локомотивная бригада.

– Перед вами – пульт управления тепловозом, это реверс, это газ, восемь позиций набора скорости, – проясняет Тарас Слепцов, когда мы оказываемся в кабине локомотива. – Машинист сидит справа, помощник слева. Оранжевые рычаги – краны машиниста: большой управляет всем составом, а который поменьше – тормозами. Педали – отвечают за приборы безопасности, а также подачу песка под первую ось колесной пары. Нажатием на вот



Специфика локомотивной службы строго регламентирована и никаких посторонних дел не допускает.

ФОТО АВТОРА И АО «ДАК ФОТО»

эту оранжевую кнопку мы подтверждаем диспетчеру, что не спим и наблюдаем за дорогой. Реально ли уснуть во время управления составом? О таких случаях не слышал, хотя порой монотонность дороги может вызывать чувство сонливости.

На сегодняшний день в компании трудятся порядка 80 локомотивных бригад. Зона их ответственности – без малого восемьсот километров железнодорожных путей от Нижнего Бестяха до Нерюнгри. С ростом объемов перевозок и парка тепловозов число бригад в компании будет только увеличиваться. Благо, что Транспортный техникум Нижнего Бестяха исправно пополняет коллектив «Железных дорог Якутии» молодыми и подающими надежды специалистами.

ЗАДАЧА – ВЫПУСТИТЬ ИСПРАВНЫЙ СОСТАВ

Локомотивная служба компании как обособленное подразделение образована в 2002 году, а непосредственно локомотивное депо Алдана – в 2003-м. Начальником службы является Шухрат Ташпулатов.

– Задачей нашей службы является выдача на линию исправного тягового подвижного состава под все категории поездов, – рассказывает Шухрат Исакжонович. – На сегодняшний день в штате трудятся 274 человека. В депо проводят техническое обслуживание ТО-2, ТО-3 и ТО-4, а также углубленный текущий ремонт ТР-1.

У нас в распоряжении два цеха. Один занимается техническим обслуживанием и ремонтом тепловозов, другой – эксплуатацией, это машинисты и помощники, те, кто непосредственно управляет поездами.

Специфика локомотивной службы строго регламентирована. Гонять чаи, смотреть телевизор, прохладиться на диванчике – такого у нас не принято, время буквально расписано поминутно. Например, локомотив, закрепленный в пассажирском движении, проходит техническое обслуживание ТО-2 с периодичностью в 48 часов, а в грузовом движении – с периодичностью в 72 часа.

В этом году мы планируем открыть и аттестовать новый цех, который позволит осваивать более сложные виды ремонта. Сейчас при тяжёлой поломке приходится снимать с тепловоза тот или иной агрегат, чтобы отправить его в ремонт на завод. Открытие но-

вого цеха позволит проводить ремонт агрегатов на месте. Отметчу, что все виды фрезерных, токарных и иных станков, ко-

торые располагает депо, исключительно российского производства.

В марте у нас традиционно беспокойный график, связанный с закрытием переправ. В этом году в марте через ремонт прошло 424 секции подвижного состава. Что касается непосредственно тепловозов, то на сегодня в парке у нас 49 магистральных локомотивов и 18 маневровых. Средний возраст локомотивов – понятие относительное. Есть такие, что служат с 70-х годов прошлого века. Однако все они прошли модернизацию, что автоматически продлило их эксплуатационный срок. Конструкции и детали, подверженные тяжёлому износу – рамы тележек, оси, колеса – постоянно проходят диагностику и в случае необходимости заменяются. Не так давно на тепловозы были установлены силовые установки компании «General Electric». Основным преимуществом таких установок является надёжность в сочетании с экономичным расходом дизтоплива и смазочных материалов. Так что при ответственной эксплуатации, своевременном ремонте и модернизации дата выпуска локомотивов особой роли не играет.

ПРИРАСТАТЬ ВАГОНАМИ

С работой вагонно-пассажирской службы компании ознакомил её начальник Алексей Соколов.

– Основной задачей нашей службы является обеспечение перевозки пассажиров и грузов в исправном подвижном составе, – говорит Алексей Евгеньевич. – На сегодняшний день у нас организованы перевозки пассажиров по направлению Нижний Бестях – Нерюнгри и далее в вагонах беспересадочного сообщения до Хабаровска, Благовещенска и Иркутска. В ближайшем будущем появится новый маршрут Нижний Бестях – Владивосток. Дело в том, что в связи с предстоящим ограничением работы аэропорта Якутска и полным закрытием аэропорта в Нерюнгри у нас имеется поручение правительства республики: обеспечить перевозку пассажиров до Владивостока. Путь будет занимать порядка двух с половиной суток. Улучшится логистика и до Благовещенска, туда и обратно поезд будет идти на 12 часов меньше. Учитывая, что стоимость билетов у нас в разы дешевле, чем на самолете, думаю, на этих направлениях мы составим авиаторам серьёзную конкуренцию.

Сейчас в активе компании 30 пассажирских и 150 грузовых вагонов. Однако мы и дальше планируем, скажем так, пристраститься вагонами. Новые плацкартные вагоны, построенные в соответствии с требованиями регламента Таможенного союза ЕАЭС, приобретались в 2019 и 2020 годах. Там имеются система кондиционирования воздуха, биотуалеты, розетки для зарядки гаджетов на нижних, верхних и боковых местах, а также система индивидуального освещения. Одним словом, в них намного комфортней, чем в старых вагонах. В ближайшей перспективе также запланировано приобретение новых вагонов. Например, в 2021 году будет куплено пять плацкартных и купейных вагонов, а также вагон-ресторан.

По словам Алексея Соколова, в настоящее время с ОАО «Российские железные дороги» ведётся переговорный процесс с целью передачи якутской компании 25 новых вагонов. Они будут построены в 2021–2022 годах на Тверском вагоностроительном заводе специально для АО «Железные дороги Якутии». Причём раскраска вагонов будет стилизована под флаг республики, а на тепловозах ещё и нарисуют герб «ЖДЯ». Таким образом, в ближайшее время произойдет кардинальное обновление вагонного парка якутских железнодорожников!



«Ребятам, мечтающим водить поезда, советую делать упор на физику и математику, так как эти предметы помогают понимать технику».



В марте этого года через ремонт прошло 424 секции подвижного состава.