

ХАРАКТЕР

Начальник и его школа

ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ ДОКАЗАЛ, ЧТО НОКАУТ НЕУДАЧИ ПРЕОДОЛИМ И МОЖНО ОПЯТЬ ТВЁРДО ВСТАТЬ НА НОГИ

28 марта 2012 года, посетив Воронежскую дортехшколу, старший вице-президент — главный инженер компании Валентин Гапанович оставил памятную запись в Книге почётных гостей:

«Уважаемые коллеги! Приятно удивлён увиденным. Откровенно — не ожидал. Делаете большое и крайне важное дело — и не только в вопросах профессиональной подготовки, но и в воспитании настоящих железнодорожников. Желаю успехов и большое спасибо за ваш труд».

Железнодорожная ветка, тянущаяся от основных путей к заводу, — рядом с домом. Но как мичуринским пацанам обойти вниманием такую предоставленную роскошь?! Под бесперебойный перестук колёс — подсчёт вагонов. Ожидание локомотива, из которого вдруг махнёт ладонью машинист, приглашая в кабину. И такое мимолётное счастье случилось не раз!

Маленького масштаба железнодорожных путей хватило на огромную мечту — связать свою жизнь с магистралью. И он осуществил своё желание, став первым в семье железнодорожником. Ни цветение яблонь мичуринских садов, ни работа родителей на военном заводе не остановили получившего школьный аттестат прийти в локомотивное депо Кочетовка, чтобы учиться на помощника машиниста.

Затем поступил на очное отделение Ростовского института железнодорожного транспорта. Пять лет учёбы незабываемой юности. Не просто зубрил науку факультета электрификации: был в гуще общественной жизни института. В своей группе избран комсоргом. Два года подряд студенческое братство выбирало его командиром строительного отряда. Уже по окончании института не студенту Новикову, а Михаилу Валерьевичу официально предложили остаться на кафедре. Отказался. Отказался даже передавать одну четвёрку, чтобы получить красный диплом: работа ждёт — сидеть на шее у родителей уже стыдно!

По распределению в локомотивное депо Мичуринск пришёл мастером автоматнo-автостопного цеха. Творчество учёбы плавно перетекло в рабочую стезю. С военных заводов переманиваются толковые специалисты. В депо создаётся лучший цех электроники на сети! Логично вступает в должность главного инженера, а с 2000 года встаёт во главе депо. Лёгких времён никогда не бывает, когда к работе приходишь конкретно. Справлялись! И дома хозспособом строили, и котельную с паровозных котлов переоборудовали на современный лад, и строительный цех добротнo отделали. Много было добрых начинаний и свершений. Не только производством жили: к юбилею Победы в Великой Отечественной войне открыли в депо мемориальный комплекс. Как забыть тех, кто жизнь подарил? Как забыть родного деда, который, пройдя



ФОТО: СЕРГЕЙ КОСЕЛОВ

годы войны, до Дня Победы тридцать дней не дошёл?..

В 2002 году грубейшее нарушение машиниста, проехавшего на запрещающий сигнал, перечеркнуло все планы. Новиков, как начальник депо, с рядом руководителей понёс ответственность, покинув занимаемый пост. Нокаут был сильнейшим, но человек не опустил руки, вновь крепко встав на ноги. Работал в Мичуринске заместителем начальника отделения... Благодарен руководству дороги: предложили должность начальника Мичуринской дирекции пригородного сообщения, а вскоре эту же службу возглавил в Воронеже. В 2007 году последнее назначение, которое раскрыло Новикова как организатора-созидателя далеко не в производственной сфере.

— Михаил Валерьевич, понятное дело, что для человека, которому предлагали остаться на кафедре института, — школьные вопросы не так и далеки. И всё же: начальник депо и начальник дорожной технической школы — разнополярные направления.

— Я знаю дело не со стороны, а из глубины событий. Ведь не музыкантов готовим, а специалистов, которые придут на магистраль, придут вершить наше общее дело. Не скрою, изначально направил все усилия на развитие материально-технической базы. Но это лишь одна сторона медали: без учебно-методической составляющей процесс будет «пробуксовывать». Это понял я и нашёл понимание со стороны руководства дороги. Среди технических школ мы первые, кто ввёл должность методиста. Периодически проводятся школы молодого препода-

Взгляд в будущее крепится делами

вателя. Педагоги-наставники проходят обучение в Москве. Мы первые из школ, кто внёс в штатное расписание должность педагога-организатора. Не только учить, но беспрестанно учиться самим. Не только требовать знания, но создавать все условия, чтобы человек получал их в максимально доступной, комфортной обстановке.

— Это всегда требует жертв: ломаются стены, увольняется прежний персонал!

— В нашем случае совсем не так. Преподавательский состав остался. Более того: это моя опора, молодые педагоги — наша надежда. На каких бы должностях ни работал — не видел смысла и не мог замыкаться в бумагопроизводстве. Только живое общение с людьми даёт результат. Инициативам, идущим от преподавательского коллектива, — благодарен. Как не отметить председателей цикловых комиссий, которые по сути дела являются мотором нашего поступательного движения? Ведущий локомотивный цикл Алексей Потанин, вагонный цикл — Татьяна Прокуракова, отвечающая за обучение движенцев Людмила Шерстюкова и ведущая курсы по путевому хозяйству, контактной сети Зоя Титова. Именно они формируют преподавательский состав, который весомо заявил о себе далеко за границами дороги.

— Но ведь стены ломались! Капитальная реконструкция была грандиозна. Площади школы некогда сдавались в аренду. Кстати, почему от этого отказались? Ведь разве лёгкие деньги могут помешать?

— Вспоминаю слова начальника до-

роги. Анатолий Иванович Володько на открытии школы после реконструкции сказал: «Вы должны сохранить и приумножить, не останавливаясь на достигнутом». Это остаётся актуальным и сегодня и будет направлением в завтрашний день.

Нельзя сказать, что школа была в упадке: среднее учебное заведение своего профиля на уровне других аналогичных... Именно это и не удовлетворяло. В подвалах сдавались площади под магазины. Сторонние люди торговали плиткой, обоями. Сейчас на этом месте оборудован спортивный тренажёрный зал для курсантов, аудитория для творческой студии «Фантазия», которую реально ведёт за собой педагог-организатор.

На территории школы... была автомастерская. Какой учебный процесс, когда шум, стук, гам? Отказались от такого «счастья». Вывезли порядка семнадцати грузовиков мусора и на расчищенной площади создали учебно-демонстрационный центр, включивший в себя лабораторию пути контактной сети, лабораторию тягового подвижного состава, лабораторию вагонного хозяйства, локомотивного, электрификации... Побочные лёгкие деньги никогда не помогут основному направлению, а вот увести в кювет — могут.

Открыли новую аудиторию по расшифровке скоростемерных лент, кабинет по приборам безопасности, где проходит отработка навыков локомотивных бригад при нестандартных ситуациях. Именно этот кабинет коллега из Саратова воссоздал в своей школе. Даже тех же подрядчиков, что и мы,

нанял! Его труду дал высокую оценку президент ОАО «РЖД». И мы рады: значит, следуем правильному направлению. Нам не жалко делиться опытом: мы открыты.

Где была свалка и гаражи, ныне положено порядка 60 метров железнодорожного пути: заработал школьный полигон. Более того, второй полигон создали на тупиковом пути станции Воронеж-Курский. Отрабатывать навыки составителя поездов, осмотрщика-ремонтника, слесаря... невозможно, сидя только в аудитории. Необходима практика. И натуральные узлы, детали полигонов со своей задачей справляются наглядно.

Не с аренды надо получать деньги, а со своей работы. Стали готовить электромонтёров контактной сети. Не скрываем своих планов: хотим полностью забрать подготовку этих специалистов (и повышение их квалификации) из кабинетов техникума. Таких полигонов, аудиторий, которые мы создали для обучения, — на ЮВЖД нет. Зачем всё это? Это наши объёмы. Это достойная заработная плата преподавателя. В конце концов, это грамотные специалисты на выходе. Идём навстречу любым начинаниям. Нам поставили задачу по подготовке приёмщиков локомотивов. Съездили на стажировку, освоили дело: по всем основным группам достойно провели как подготовку, так и курсы повышения квалификации.

Обратились локомотивщики за помощью: подготовить ребят на конкурс профессионального мастерства. Организовали три этапа, занимаясь по спецплану. Участники заняли достойное место. В этом году запустили электронный тренажёр, какого нет ни у кого на сети дорог. Кабина локомотива ЭП-1 «завязана» с учебной аудиторией. Тренажёр на втором этаже. Занятия в классе — на первом. Горизонты разбора конкретных ситуаций наглядно расширены по максимуму.

Ставим глобальные задачи по созданию кабинета нового поколения с интерактивной доской, сенсорной панелью. Впрочем, и сегодня каждый из наших кабинетов — далеко не вчерашний день: от тряпки с мелом давно отказались. В 2005 году, когда были приобретены два тренажёра, ввели должность инженера по эксплуатации. Сегодня тренажёров новейшего поколения семь. Один человек обслуживать не успевают. Нужна ещё штатная единица. Так же решаем вопрос влияния в штат психолога. Не деповского уровня, который совмещает по характеру локомотивные бригады. Подход иной, индивидуальный. Оттачивается собранность, внимание как машиниста, так и осмотрщика вагонов. Есть определённые для этого программы. Есть специалист.

РАЗБОР

Опять проехали красный

>Начало | 1

Но они ухитрились не наблюдать за показаниями выходного светофора с «запретом». И в 06.20 при скорости семь километров в час допустили его проезд и взрез стрелочного перевода.

Кто они, антигерои дня? Иваньшин – не новичок на «железке». Ему – 40 лет. Имеет среднее профессиональное образование, второй класс квалификации. В должности трудится с января 2000 года. Ключанскому – 22. Образование – среднее специальное. Стаж работы – с 2008-го. Вместе бригада существует с середины позапрошлого года. Впору говорить о служебной спайке, сработанности, психологической совместимости. Однако чем дальше шёл разбор, тем больше можно было прийти к убеждению, что в кабине машины оказались случайные попутчики, совсем не желавшие честно и ответственно трудиться.

Время явки на работу бригады значилось на 22.30 10 апреля. Предыдущая поездка была закончена 25 часов 30 минут назад. Времени вполне достаточно для отдыха. Однако, как признался Иваньшин, он отправился в рейс не подготовленным, попросту не отдохнувшим. В такой ситуации не грех попросить и о замене. Этого он не сделал.

Выяснилось, что за последний год Иваньшин получил шесть замечаний. В их числе – отключение исправно действующего прибора безопасности при подъезде к запрещающему сигналу, нарушение пробы автотормозов, слабая запись писца скорости на ленте и другие.

И машинист, и помощник при красном огне светофора не выполняли установленный регламент переговоров.

Они нарушили также требования пункта 12 памятки для локомотивных бригад по предупреждению проездов светофоров с запрещающим



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

показанием, утверждённым распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2001 года № 6. То есть не приняли меры к снижению скорости до трёх-пяти километров в час за 100 метров до светофора с «красным сигналом» и остановке локомотива за 50 метров до него.

К моменту происшествия находились на работе семь часов 50 минут. Проследовали на локомотиве до станции Касторная-Новая с цистерной дизельного масла и возвращались обратно в депо.

Итог печальный – когда тепловоз приняли на второй путь станции Ведуга, то машинист, в условиях плохой видимости, не остановился в ожидании разрешающего сигнала. Не вызвал поездного диспетчера, чтобы выяснить обстановку. Мало того что проехал выходной светофор с запрещающим показанием (скорость снизилась с

38 до семи километров), так ещё миновал проходной и двинулся метров 900 по перегону, пока не остановился перед подъёмом. Мог столкнуться с пассажирским поездом № 123.

Бригада находилась в сонном состоянии – так однозначный вывод. «Человеческий фактор» вновь подставил подножку достойной эксплуатационной деятельности ЮВЖД.

На разборе был поднят вопрос качества оздоровления обслуживаемой техники. Тепловоз ЧМЭ-3 № 2937 – «участник» происшествия – прошёл техническое обслуживание (в объёме ТО-3) 28 марта в ремонтном локомотивном депо Воронеж. В книге замечаний машинисты фиксировали несколько неполадок в отношении локомотива – в частности, не развивает обороты на четвёртой позиции. Причём, эти замечания повторялись.

Руководство ТЧР обязано их своевременно устранять.

Слово – заместителю начальника железной дороги – главному ревизору по безопасности. Юрий Анучин обратил внимание на то, что за сегодняшнюю трибуну вставали и заместитель начальника ТЧЭ Воронеж-Курский, и машинист-инструктор, однако они дальше попыток изменить лишь данную конкретную ситуацию не идут. У них нет в голове практического решения проблемы. Поэтому если говорить, что нужно сделать, то следует перечислить пункты, по которым работает эксплуатационное депо. Сделайте ту же проверку на качество состава техников-расшифровщиков. Это те люди, которые указывают на вопросы, существующие у машинистов локомотивов перед поездкой. Но техники-расшифровщики также не без замечаний в профессиональном плане. Им нужно помогать со стороны руководства депо. Что касается машинистов-инструкторов, то им нельзя закрывать глаза на недостаток взаимодействия между членами локомотивной бригады.

Руководитель региональной дирекции медицинского обеспечения на ЮВЖД Наталия Старых сказала о том, что подготовлен проект памятки для работников локомотивных бригад по основным приёмам снятия усталости, профилактики засыпания.

К работникам, так или иначе причастным к ЧП на станции Ведуга, приняты меры дисциплинарного характера. Непосредственные виновники – Иваньшин и Ключанский – уволены с железнодорожного транспорта.

* * *

18 апреля начальник дороги провёл совещание в ТЧЭ Воронеж-Курский, локомотивная бригада которого допустила проезд запрещающего сигнала. Разговор шёл не только о случившемся, но и о том, как не допустить подобного впредь.

Виктор Минаков

Доска почёта

Начальник и его школа

>Начало | 4

– Ваши желания, новшества с расширением штата... всегда находят понимание у вышестоящих инстанций?

– Мы не раздуваем штат, а наполняем его конкретной работой, но... вновь людей не хватает. Однако наше штатное расписание было признано близким к идеалу и взято за основу по всем школам ОАО «РЖД». А то, что слова мои не пустой восторг, подтверждает рейтинг, проведённый департаментом управления персоналом совместно с Центром корпоративной подготовки профессионального развития, согласно которому в 2010 году наша школа заняла первое место на сети дорог. Набранные обороты мы не сбрасываем.

– Кроме основных четырёх циклов – освоение каких специальностей вы можете предложить сегодня?

– Это будет более чем обширный список. Скажу одно: в 2011 году мы получили новую лицензию на обучение по 46-ти профессиям. Но и о проблеме умалчивать не резон: в общежитии всего 180 койко-мест, что не позволяет

школе работать в полную мощность. Мы можем обучать до 500 человек. Сегодня курсантов – ровно половина. Наша проблема понятна: строительство нового общежития заложено планом на 2013 год.

Обучение не ради показательного рейтинга «валового продукта». Получил тройку – вопрос о присвоении квалификационного разряда не рассматривается. Последние события на дороге более чем красноречиво говорят о халатности не только тех, кто создал экстремальные ситуации, но и тех, кто послал в рейс бригады недоучек-троечников. Получил двойку – не пересдача, а прохождение заново курса обучения. Понимаю занятость начальников депо, их заместителей: за всеми не уследишь. Но наши курсанты – это их работники. Создали школьный сайт, зайдя на который, как на ладони вся успеваемость обучающегося. Образовалась связь с предприятиями, которая весомо помогает.

Создали свой сайт и в Интернете. Двенадцать с половиной тысячи пользователей. Значит, мы интересны, востребованы!

– Второй год проводите конкурс профессионального мастерства среди учащихся школы. Это инициатива ваша. Но ведь есть и другие конкурсы!

– На которые не просто хватает времени, но и желания участвовать хоть отбавляй. Три года подряд на сети дорог проходили конкурсы профессионального мастерства среди преподавателей. Все три года призовые места у нашей школы. Первым победу принёс Александр Титов, затем подтвердили уровень Людмила Шерстюкова и Зоя Титова. В прошлом году лучшей оказалась работа вашего покорного слуги. Верю в своих преподавателей, десять из которых – специалисты высшей категории. Верю в курсантов, которые в массе своей вырастают в профессионалов.

Без приказного порядка даже в таких конкурсах, как благоустройство территории... Первое место в районе. Второе место по городу. Первые среди железнодорожников приняли участие в конкурсе «Уютный дом» и – третье место по городу!

Дом наш воистину уютен! И это об-

щая заслуга. Более 150 курсантов оздоровились в санатории-профилактории «Дон»: после занятий желающих везёт автобус на процедуры, ужин, ночлег. Поутру – завтрак. Доставка к первому уроку... О спортивных мероприятиях, турнирах, культмассовой работе – всё можете узнать на нашем сайте. В стенах школы вас ждёт созданная электронная библиотека. Но повторюсь: достигнутое – не остановка. Переменки между занятиями должны привести к лучшим переменам в работе.

– Понятно – школа стала неотъемлемой частью жизни – были?

– Скорее – по работе. Благодарен Борису Сергеевичу Шатилову. Начальник депо уходил в отпуск. Я работал старшим мастером. Не заместителя по ремонту, эксплуатации, не главного инженера: Шатилов оставил меня... исполнять обязанности. Доверие окрылило. Было крайне тяжело, но перечень поставленных вопросов решил. А ещё заместитель начальника депо по ремонту Иван Ефимович Созыкин. На своём примере человек показывал, как работать с коллективом, поставить

себя, самому трудиться. Если бы не эти люди... плохо ли, хорошо, но факт – сформировался бы я по-другому...

* * *

...Для начала разговора ожидал окончания лекции. И вновь звонок на очередной урок. Оказывается, «тренинговый игравший»: для вагонников читает правила технической эксплуатации, ведёт общий курс железных дорог, преподаёт электротехнику... А ещё, к чему это человеку надо: шефствует над железнодорожными детскими садиками, школами-интернатами. Не только концерты, спектакли, поставленные силами курсантов дортехшколы, но и материальная помощь в приобретении необходимого инвентаря. Улыбается удивлению:

– Так я ещё династию железнодорожников персоную своей открыл: брат – начальник ремонтного локомотивного депо Мичуринск, супруга, сын – железнодорожники, старшая дочь – первокурсница МИИТа и... младшая дочка в детский железнодорожный садик ходит! А всё ж оно... с детства начинается.

Константин Ефремов