



В одно «окно» — три перегона

Установочный поезд ушёл из Ростова Ярославского на станцию Шушково ещё с вечера.

Строители дорожат каждой минутой «окна» и к установке опор на перегонах готовятся заблаговременно.

С тех пор, как на электрифицируемой линии Александров—Всполье ввели так называемый скользящий график предоставления «окон», работать стало гораздо легче и электрификаторам и движенцам.

Суть скользящего графика заключается в том, что работать можно на широком фронте в 170 километров при одном двухчасовом перерыве в движении поездов. Перегон Александров—Балакирево, например, закрывается по чётному пути с 9 часов 50 минут до 11 часов 50 минут. На соседнем же перегоне Балакирево—Берендеево начинают с 10 часов 10 минут, и так «окно» как бы волной перекачивается до конечного пункта участка.

Старший диспетчер Вспольинского отделения Северной дороги Алексей Андреевич Степаненко, которому поручена координация действий электрификаторов, рассказывает:

— Электрификация почти не отражается на ритме движения поездов, а все строительные и монтажные организации, занятые на нашем участке, могут заранее планировать работы. Последнее время этими же «окнами» пользуется и путевая дорожная машинная станция № 2, которая капитально ремонтирует колею на перегоне Берендеево—Балакирево.

...Часовая стрелка в помещении дежурного по станции Шушково показывает 10 часов 25 минут. Установочный поезд под руководством мастера т. Ветренко отправился на перегон.

Вот и подготовленный котлован. Ещё не остановился поезд, а такелажник т. Тотушкин уже застропил первую опору. Машинист крана т. Петухов гудком предупреждает, что начал подъём стрелы. Огромный крюк быстро опускается над полувагоном. Зацепить им строп — дело секунды, и тринадцатиметровое тело центрифугированной опоры повисает в воздухе. Петухов расчётливо поворачивает стрелу и медленно опускает опору над котлованом. Тут её ждут бригадир т. Макиенко с такелажниками тт. Вахрамеевым и Шияновым. Едва нижняя часть опоры стала на дно, как землекопы тт. Милов, Страхов и Беднюк, ловко орудуя лопатами, начинают засыпать котлован. Они тщательно утрамбовывают грунт, закладывают лежни и остаются для окончательной отделки. А машинист крана, освободив стропы, уже развернул стрелу и ставит её в транспортное положение.

Мастер посмотрел на часы и остался недоволен: на установку опоры затрачено почти десять минут, а можно бы управиться быстрее.

Когда до открытия перегона осталось с четверть часа, Ветренко даёт команду возвращаться в Шушково. Итог — поставлено семь опор.

Установочный поезд замедляет ход на запасном пути, и сразу же начинается подготовка ко второму «окну» по нечётному пути. Скользящим графиком оно предусмотрено на перегоне Шушково—Берендеево с 14 часов 35 минут.

Вечером в контору строительно-монтажного поезда № 251 по телефону сообщили:

— На перегоне Шушково—Берендеево установлено 12 опор. Скоро можно будет сдать его под монтаж...

Скользящий график, несомненно, помогает строителям опережать план. К маю было установлено на 170 опор больше, чем требовалось по заданию. Это примерно целый перегон.

На перегон Сильницы—Итларь монтажная дрезина под водительством т. Вдовина вышла, как и предусмотрено скользящим графиком, точно в 13 часов 20 минут. Впереди неё была платформа с огромными барабанами контактного провода.

Бригадир монтажников т. Казадоев из кабины дрезины всматривается вдаль — не пропустить бы нужную анкерную опору.

Дрезина ещё не остановилась, а на вышке уже появились двое. Монтёр т. Дзыгман поднялся на опору, временно закрепил концы двух контактных проводов.

— Готово! — крикнул он сверху, и дрезина медленно двинулась вперёд.

Стоя на вышке, молодые монтёры тт. Ильичёв и Манушин хорошо натренированными движениями прикрепляют провода к несущему тросу. За их действиями внимательно наблюдает бригадир и даёт команду водителю ускорить или замедлить ход. Ещё две пары глаз неотрывно следят с раскаточной платформы за вышкой. Это — выпускники железнодорожного училища, практиканты тт. Демидов и Сафронов. Они стоят у раскручивающихся барабанов, в нужный момент притормаживают их, смотрят, чтобы нигде не заело.

Не прошло и тридцати минут, а позади уже почти полторы тысячи метров подвешенных проводов. Вот и следующая анкерная опора. На консоли опять Дзыгман. Он подхватывает концы проводов и закрепляет их. Следующий анкерный участок пропускается. Чтобы вести здесь раскатку, надо осадить дрезину назад, а это запрещено Правилами технической эксплуатации. На пропущенном участке провода будут подвешены завтра.

Производитель работ Сергей Иванович Кулик рассказывает:

— Благодаря скользящему графику каждая бригада теперь ежедневно имеет в своём распоряжении четыре часа для работы на закрытом перегоне. Поэтому мы перешли на раскатку контактного провода «наверх». Технология значительно упростилась, повысилась выработка. Вот и сегодня бригада Казадоева успела за двухчасовое «окно» подвесить контактные провода на трёх анкерных участках — около четырёх с половиной километров.

С инженером Ростов-Ярославской дистанции сигнализации и связи Александром Александровичем Пискуновым мы встретились на станции Деболовская. Бригада связистов-эксплуатационников занималась под его руководством несколько не свойственным ей делом — коренным переустройством автоблокировки, что лежит на обязанности специального строительного-монтажного поезда треста «Трансигналстрой».

Ростовские связисты проявили замечательную инициативу. Они предложили выполнить значительную часть реконструкции автоблокировки своими силами.

— Сегодня наша бригада неплохо потрудилась, — рассказывает Александр Александрович. — Заменяли сигнальный централизатор и вынесли релейный статив из помещения дежурного по станции в напольные релейные шкафы. Два стрелочных централизатора сменили на новый, унифицированный тип, сделали также многое другое. И все эти работы не отразились на бесперебойном действии устройств СЦБ.

И здесь выручил скользящий график. Операции, требовавшие выключения блокировки на перегоне, были выполнены в общее «окно».

* * *

Так в тесном производственном содружестве строителей, монтажников, связистов, движенцев рождаются новые, прогрессивные приёмы труда.

А. Тимченко.
Александров—Всполие
(спец. корр. «Гудка»).