

# Поздравляем с днём рождения завода!



Издается  
с 3 марта  
1930 года

вторник  
24 июня  
2025 года

№ 2

ГАЗЕТА ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

*Красноярский ЭВРЗ – старейшее предприятие Красноярского края, чья история отражает развитие промышленного производства в нашем регионе.*

*Поздравляем работников с днём рождения родного завода! Пусть каждый год расширяет перспективы, приносит новые возможности и укрепляет целеустремленность к успеху! Сплоченности и уверенности всему коллективу, ответственности и профессионального роста каждому работнику!*

*Здоровья, благополучия и успеха в любимом деле!*

Администрация, профком



## Новое назначение

### • ТРЕТЬЯКОВ СЕРГЕЙ ГЕННАДЬЕВИЧ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ И РАЗВИТИЮ

*Сергей Геннадьевич получил две специальности – техника-механика в Дивногорском гидроэнергетическом техникуме и инженера-строителя в Красноярской архитектурно-строительной академии. Трудовая деятельность связана с Красноярским металлургическим заводом и подразделениями компании РУСАЛ. В 2002 году, будучи еще студентом-практикантом, трудоустроен инженером в отдел главного теплотехника КраМЗ, далее переходит на должность главного энергетика предприятия по производству алюминиевых автомобильных дисков «К&К». Через 10 лет возвращается на КраМЗ главным теплотехником, и позже, техническим директором литейно-механического завода «СКАД». В апреле этого года вступил в должность заместителя генерального директора по технической политике и развитию нашего завода.*



## ТЕХНИЧЕСКАЯ ПРОГРАММА

— ЭВРЗ интересен своей историей, услуги завода востребованы предприятиями железнодорожной отрасли и сегодня. Предприятие движется вперед, и для этого нужны современные технологии, более высокая производительность труда и качество продукции. Поэтому работа по развитию направлена на обучение персонала и увеличение производительности труда за счет оптимизации производственных процессов, начиная с обеспечения инструментом и заканчивая построением такого потока движения продукции, который исключает лишние перемещения и простои.

Для достижения поставленных целей основное производство нуждается в эффективном развитии вспомогательных производств, обеспечивающих его заготовками, полуфабрикатами, технологиями, бесперебойной работой оборудования.

Важна четкая, прозрачная система управления производством и выполнением плановых показателей, когда каждый работник понимает свои задачи и способы их выполнения. Если допущено невыполнение, то достигнуто понимание причин и приложены все силы к их устранению. Сейчас процесс идет без четкого планирования и контроля, и проблемы не устраняются, а повторяются.

Настолько же четкой, документированной должна быть и система материально-технического обеспечения. Чтобы все понимали, что и на каком основании они заказывают, срок поставки. Только при наличии этой информации возможно эффективное планирование производства.

Сформирован план внедрения новых технологий. Это поэтапный процесс, который связан не только с финансовыми вложениями, но и соглашениями с Центром технического аудита РЖД, так как у нашего основного заказчика есть четкие предписания по процессу ремонта подвижного состава, которые мы должны неукоснительно выполнять. Поэтому все изменения в техпроцессе мы обязаны не просто внедрить и отработать, но утвердить в ЦТА и легализовать через регламентные документы на рабочих местах.

Начата подготовка программы модернизации цехов. Первоочередное внимание уделено электромашиному цеху, так как его продукция маржинальная и высокооборотная, дает самую быструю прибыль. Здесь предстоит выполнить наиболее крупный проект – модернизацию участка разборки двигателей. Для этого разработана новая планировка участка, уже демонти-

ровано «лишнее» оборудование, закупается новое. На участок разборки будет перенесена печь нагрева, чтобы исключить ненужные движения двигателей по цеху и направлять детали в ремонт без лишних перемещений. Прорабатывается решение для автоматизации ручного труда по продорожке коллектора, операции поджатия клина якоря и кантователя на участок разборки.

В кузнечно-механическом цехе идет проработка приобретения нового станка с программным управлением для изготовления валов, что позволит обеспечить необходимый объем продукции для электромашиного цеха, а также расширить объемы реализации продукции сторонним организациям.

В проработке и применение новых технологий в вагонно-сборочном цехе, в частности, проведено тестирование лазерного оборудования для резки и сварки.

Серьезные обновления ожидают и испытательные стенды с целью продления срока эксплуатации. Разработан график ремонта и брендирования техники в транспортном цехе.

Принято решение централизовать вспомогательные службы. В частности, это коснется отдела главного технолога. Толчком послужил опыт ремонта вагонов новых серий, когда встала необходимость обновления большого объема документации: заводских регламентов, инструкций. Например, для проектирования рабочих схем подвагонного электрооборудования привлечли специалистов со стороны. В ОГТ проводится работа по обеспечению всех рабочих мест инструментом в соответствии с нормативами. Ведется анализ имеющегося инструмента, определяются потребности каждого подразделения, каждой операции, формируются нормы расхода инструмента.

Планируется объединение ремонтных служб на базе ремонтно-механического цеха, который и будет отвечать за сервисное обслуживание и модернизацию оборудования.

Важнейшей задачей является устранение перекосов в нормировании и расходах фонда оплаты труда. Люди должны четко понимать критерии и размер оплаты труда на любом этапе работы. Все производственные операции должны быть проанализированы и объективно оценены относительно их сложности. Адекватность вознаграждения – неперемное условие укрепления коллектива и повышения производительности труда.

Опираясь на опыт и устремленность, мы возродим производственные мощности по выпуску востребованной продукции и услуг для железных дорог.

## Производство

### • БАГАЕВ ЕВГЕНИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ, НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ

## ЦЕЛЬ – УСТРАНИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ БРАКА

— Зона ответственности отдела технического контроля – входной контроль качества поступающей на завод продукции, испытание и приемка заводской продукции на всех этапах ремонта, испытание и приемка готовой продукции, сдача продукции инспекторам ЦТА (Центра технического аудита РЖД). Поскольку наш отдел несет ответственность за качество перед заказчиками, к нам и поступают уведомления об обнаруженных заказчиком неисправностях. Рассмотрение претензий – важная часть работы отдела, возглавляет которую заместитель начальника ОТК Иванова Т.В.

Для разрешения вопроса мы выезжаем к заказчику, чтобы увидеть проблему на месте ее возникновения. До недавнего времени завод осуществлял только ремонт электрических машин, поэтому работа велась по этой позиции, и здесь – заказчики по всей России. Как правило, еду я или заместитель начальника Бурбах А.В., контрольный мастер, реже – представитель цеха. По статистике, около 40 % претензий «снимается» на уровне проверки документов, когда есть нарушение режимов эксплуатации локомотива, нарушение регламентных работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту. Еще 40% претензий оказываются бездоказательными, в этом случае наш представитель пишет «особое мнение», где обосновывает свое несогласие с выводами заказчика. Реальный брак мы возвращаем на завод и устраняем неисправности.

Но задача ОТК гораздо шире, чем просто выявление дефектов ремонта. Она заключается в устранении их причин. Поэтому специалисты отдела анализируют каждую неисправность, выявленную либо на этапе ремонта, либо по претензии заказчика. В конце года информация систематизируется по видам оборудования, по неисправностям, по ответственности. И на следующий год разрабатываются мероприятия, рекомендованные для устранения причин брака. Они могут касаться как производственных операций, так и внесения дополнений в инструкции контрольного мастера ОТК. Таким образом был устранен брак в ремонте двигателя ТДК-417, коллекторно-щеточного аппарата.

А по причине повторяющегося прогара манжеты нажимного конуса на якоря двигателя ЭД-133 было остановлено производство до момента изготовления корректной прессформы, исключившей брак. Эта крайняя мера была

Продолжение на стр. 2

## Производство

Продолжение. Начало на стр. 1

предпринята по распоряжению ЦТА РЖД, с инспекторами которого мы очень тесно взаимодействуем. Результаты приемки продукции РЖД мы в обязательном порядке подтверждаем у них.

Ключевые позиции – такие, как статор, ротор генератора, сборка тягового двигателя и вспомогательных электрических машин инспекторы ЦТА проверяют в стопроцентном объеме, остальные операции и детали – частично, как предписывает инструкция. Контрольный мастер ОТК после приемки

детали приглашает инспектора ЦТА для итоговой проверки.

Система контроля работает четко – все детали проходят испытание и контроль качества после каждой технологической операции: катушка до сборки и после сборки, якорь после укладки секций, после бандажировки, до пропитки, после пропитки и так далее. Подробно и последовательно проверяется каждая деталь подвижного состава. Деталь «не пройдет» на следующую операцию, если в ремонтном листе нет отметки испытателя и контрольного мастера о приемке пред-

дуслей операции. Для исключения подделок подписей каждый испытатель и мастер имеет номерную печать.

С приходом вагонов работы прибавилось, изучаем инструкции к новым для нас модификациям, слушаем опытных специалистов.

Наши контрольные мастера – люди профессиональные и принципиальные, за честь завода готовы постоять. А принцип наш простой и понятный – лучше все вопросы решить на заводе, путем переговоров и совместной выработки наилучшего решения проблемы, чем вывозить брак заказчику и принимать

претензии. Негатив со стороны коллег в нашу сторону бывает, но мы умеем отстоять свою позицию. Сегодня коллектив отдела составляет 21 человек, и все понимаем, что успех предприятия зависит от добросовестного выполнения каждым своих обязанностей.

Итоги работы ОТК – рост качества продукции завода. В 2023 в электромашинном цехе отремонтировано 330 вспомогательных машин, получено 33 претензии по качеству. В 2024 году отремонтировано 654 вспомогательные машины, получено 47 претензий, из принято 20.

## ВХОДНОЙ КОНТРОЛЬ

• **БЫКОВА ДАРЬЯ АЛЕКСАНДРОВНА, ИНЖЕНЕР ПО РЕКЛАМАЦИЯМ И ВХОДНОМУ КОНТРОЛЮ**

– Всего на предприятии 5 складов, куда поступает продукция для производства. Отдел технического контроля проверяет входящую продукцию на каждом из них. Мы находимся на складе № 12 с целью проверки качества изоляционной пленки полиамидной с липким слоем ППМ-180. При внешнем осмотре с пленкой все в порядке, целостность упаковки не нарушена. А вот документы о качестве отсутствуют. Это замечание я вношу в акт приемки и передаю в отдел снабжения. После того, как поставщик доставит необходимые документы, я подпишу акт, и пленка уйдет в производство.

Есть продукция, которая требует более глубокой проверки. Например, краски, лаки, металл... Образцы такой продукции я направляю в лабораторию службы качества на анализ. И только после положительного заключения заводской лаборатории продукция пойдет в производство. Такой процесс ожидает, например, партию металла, которая пришла одновременно с пленкой.



• **МАУРЕР ПОЛИНА АЛЕКСАНДРОВНА, КОНТРОЛЬНЫЙ МАСТЕР**

## МЕЛКИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

– Задачи ОТК в колесно-тележном цехе – пооперационный контроль в процессе ремонта и входной контроль готовой продукции.

При пооперационном контроле проверяется каждая деталь колесной пары на соответствие требованиям регламентных документов по ремонту колесных пар. Перед монтажом буксового узла проводим полный обмер колесных пар, используя специальный мерительный инструмент, контролируя каждое значение. Итог – допуск или брак. В контроль входят замеры ширины, толщины колесных центров, диаметры осей, расстояние между колесными центрами и т.д.

Колесные пары отличаются по назначению в эксплуатации, а на заводе делим их по типу и корпусу буквы до монтажа перед ремонтом.

В основном выявляются мелкие замечания, которые быстро устраняются. Допускаются, как правило, новичками, когда не хватает знаний и опыта. Но и работники с достаточным опытом работы могут ошибаться. Поэтому ответственность – на контрольном мастере.

• **ПОРОШИН СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ, КОНТРОЛЬНЫЙ МАСТЕР**

## ПРОВЕРКА КАЖДОЙ ОПЕРАЦИИ

– В вагонсборочном цехе контроль качества ремонта осуществляется пооперационно, по позициям, обозначенным во внутризаводском паспорте вагона. Начинаем с кузовных работ, затем стоярные, монтажные, завершаем покрасочными работами. Детали, например, крепеж, алюминированную раскладку, перегазку мебели проверяем непосредственно на стоярном участке, в обойном отделении.

Непосредственно на вагоне сморим все промежуточные этапы ремонта. Установили обрешетку пола, стен, потолка –



## ОВАЛЬНОСТЬ В НОРМЕ

• **РЯКО АЛЕКСАНДР ГРИГОРЬЕВИЧ, КОНТРОЛЬНЫЙ МАСТЕР**

– Перед нами остов двигателя ЭД-118 после разборки. Моя задача – проверка геометрии, а именно, определение степени овальности диаметров моторно-осевой горловины, в которую вставляется ось колесной пары, и моторно-якорной горловины, где располагается якорь.

С помощью нутрометра я делаю три замера в конкретных местах отверстия и вычисляю показатель овальности. Если он в пределах нормы – до 20 «соток», остов пойдет в дальнейший ремонт, если превышает норму – будет направлен на наплавку, т.е. наплавление металла и обтачивание до нужных размеров. В этом остане овальность допустима, он пойдет в дальнейший ремонт.

## МЕТОД ВЗАИМНОЙ НАГРУЗКИ

• **АРТЕМЕНКО ДМИТРИЙ ВАЛЕРЬЕВИЧ, НАЧАЛЬНИК ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ СТАНЦИИ, ЛУЗИН НИКОЛАЙ СПИРИДОНОВИЧ – ИСПЫТАТЕЛЬ**

– Мы находимся на испытательной станции электромашинного цеха, где проходят испытания тяговых двигателей и вспомогательных машин для электровозов и тепловозов. Каждый агрегат перед отгрузкой заказчику в обязательном порядке побывает на этом стенде. Испытание заключается в проверке технических частей электромашин на соответствие заданным параметрам. Сначала осматриваем агрегаты, затем пару двигателей размещаем на стенде, один из них используется в качестве генератора. По завершении испытания одного двигателя меняем их местами. Такая схема имеет название метода взаимной нагрузки.

Первая испытательная операция – нагрев, следом идет коммутация, далее – проверка механической прочности частей двигателя под динамической нагрузкой на повышенные обороты, затем нагрев подшипников. На этом этапе мы приглашаем инспектора ЦТА, отсоединяем двигатели друг от друга и запускаем процесс заново. Инспектор проверяет 100% тяговых двигателей именно в режиме динамической нагрузки. После положительного заключения ЦТА мы проверяем сопротивление и передаем двигатель в цех для дальнейшей приемки ОТК и ЦТА.

Длительность пребывания агрегатов на стенде разная – от 1,5 часа до 3, 5 часа в зависимости от модели машины и регламента испытаний, установленного ЦТА РЖД.

Сейчас на стенде стоят ЭДУ-133. В течение часа будут длиться испытания на нагрев. Пока все в норме.



На фото слева направо: Лузин Н.С., Артеменко Д.В.

проходит проверка ОТК, отдельно смотрим котельное отделение. Положили утендатель – снова проверка, произведена внутренняя обшивка вагона – новая процедура контроля. Тщательно проверяем качество ремонта и установки окон и дверей. При наличии сколов, трещин, царапин должен быть заменен стеклопакет, декоративный резиновый профиль должен обеспечить герметичность установки окна. Все замечания записываем во внутризаводской паспорт для дальнейшего устранения.

Вот сейчас контрольной комиссии в составе контрольного мастера ОТК, мастера производства цеха и инспектора ЦТА предстоит проконтролировать такую важную позицию, как влагонепроницаемость вагона. Для этого вагон отправится на мойку, где с помощью компрессорной установки под давлением окна и двери будут проливаться водой объемом не менее 100 л в течение 1 минуты каждое. Мы будем находиться внутри вагона и внимательно смотреть, нет ли течи. Такую процедуру проходит каждый вагон.

## Экскурсии

### ВЫХОДИМ НА МАРШРУТ

Мы продолжаем знакомить читателей с опытом проведения экскурсий работниками предприятия. Никто не может рассказать о профессии интереснее и познавательнее самого мастера, профессионала, который прошел все этапы обучения и освоения ее на практике, все трудности «вста», преимущества «профи», знает заводскую жизнь во всем ее многообразии. Такой человек и может поведать молодому поколению суть профессии, особый мир производства, содержательно ответить на вопросы. Ведь именно за этим приходит к нам молодежь на профориентационные экскурсии. Они хотят увидеть своими глазами, понять, что же такое завод на самом деле.

• **КУСКОВА ТАТЬЯНА АЛЕКСАНДРОВНА, ДЕФЕКТОСКОПИСТ**

### «НЕТ ИНТЕРЕСА? ВОВЛЕЧЕМ»



• **РОГОЖНИКОВ АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ, ТЕХНОЛОГ ОТГ**

### ГОВОРИЮ ПО СУТИ ТЕХПРОЦЕССА



– На заводе я работаю с 1979 года. Вся трудовая жизнь прошла в должности мастера и технолога колесно-тележного цеха. Сейчас еще и экскурсиями здесь провожу для подрастающего поколения. Я знакомлю с цехом студентов профильных учебных заведений – Красноярского многопрофильного техникума имени Астафьева и Красноярского железнодорожного техникума и института, будущих электрослесарей, инженеров и технологов железнодорожного транспорта. Надеюсь, что интерес к профессии удастся поддержать. Ребята и девочки слушают, задают вопросы по теме. Студенты из института ИрГУПС повзрослее, и вопросы у них посерьезнее, общение – более предметное.

Экскурсию провожу в соответствии с технологическим процессом, рассказываю суть операции, какое оборудование и инструменты применяются на данном участке. Конечно, радует, когда есть вопросы. Значит, ребята что-то хотят понять, применить для учебной работы.

То, что у студентов есть возможность познакомиться с заводом, – это хорошо. В мои студенческие годы нас на экскурсии не водили. Я окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, где учебным планом были предусмотрены две производственные практики. Особо любознательные ходили в депо, и там изучали ремонтный процесс.



– В 15 лет я начала работать почталлоном. Мне нравилось, что почта находилась в нашем доме, что сама распоряжалась своим рабочим временем, даже сумка с корреспонденцией не была в тягость. В 1989 году первый раз устроилась на ЭВРЗ в механический цех токарем, и с интересом осваивала эту профессию. Затем

• **СОРОКИН БОГДАН СЕРГЕЕВИЧ, ТОКАРЬ-НАЛАДЧИК СТАНКА С ЧПУ**

### ИНТЕРЕС К ПРОИЗВОДСТВУ НАЧАЛСЯ С ЭКСКУРСИИ

– Первые в своей жизни экскурсии я проводил по школьному музею, будучи в должности... министра этого музея. Школа, в которой я учился, необычная. В ней организована президентская республика, министерства по всем сферам школьной жизни, «гражданам» республики выдаются паспорта, в обороте действует внутришкольная валюта. Министерство музея отвечало за поддержание исторического облика школы, музейшей имя Зоя Космодемьянской, осуществляло экскурсионную программу, и мне очень нравилось учиться интересно рассказывать о школе, о войне, чувствовать аудиторию...

Поэтому я с готовностью взялся за проведение экскурсий по своей профессии. Я сам недавно сидел за партой, и это помогает мне найти общий язык и со школьниками, и со студентами. Многие из них на крупном заводе оказались впервые, им все интересно и необычно. Для младших классов экскурсия на завод – это такое же развлечение, как выезд в театр или зоопарк. Такой Диснейлэнд, только «покрепче». Поэтому я им больше показываю: внутреннее строение станка, детали, которые на нем изготавливаются, оснастку... Старшеклассники уже стоят перед выбором «а что делать дальше, в чем себя реализовать?». Для них больше рассказываю о заводе, профессии, делюсь личным опытом. Помню себя 9-классником, вопросов было много. Нас часто водили на экскурсии знакомиться с различными производствами – от хлебопекарен до изготовления газобетонных блоков. Именно с той поры возник интерес к производству.

Я окончил Санкт-Петербургский техникум отраслевых технологий, финансов и права по специальности «строительство и эксплуатация зданий и сооружений». Но случай привел меня на завод осваивать новые китайские станки лазерного раскроя металла, где я с интересом проработал два года. Затем волею судьбы оказался в Красноярске и увидел

• **ЛЬВОВА НАТАЛЬЯ ВИКТОРОВНА, СЛЕСАРЬ-ЭЛЕКТРИК ПО РЕМОНТУ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ АППАРАТНОГО ЦЕХА**

### МНЕ ВСЕГДА НРАВИТСЯ МОЯ РАБОТА

мама позвала работать на железнодорожную станцию оператором, где по ходу поезда нужно было записать номера вагонов и подготовить документы на весь состав. Целый день на ногах, «пробежки» по всей станции. Зато здесь я натренировала свою внимательность и концентрацию. Но обстоятельства снова привели на завод. Папа работал заместителем начальника аппаратного цеха и предложил мне работу слесаря-электрика на участке ремонта и намотки катушек. Сначала, как это обычно со мной бывает, я решила: не смогу, сложно. Установив катушку в специальном гнезде, нужно на скорости во время вставлять прокладки и ровно наматывать провод. Меня «прикрепили» к опытной намотчице Любе Коньковой. Она показала принцип работы с катушкой и, не откладывая «до длинной янчи», усадила меня за станок. Я попробовала, мне понравилось. Работа только кажется однообразной: на самом деле катушки разного формата, и операции разные, а когда приходится восстанавливать каркас, то проявляешь настоящее техническое изобретательство.

– Я 35 лет работаю на заводе, приходилось обучать и новичков, и студентов-практикантов. Опыт общения с молодежью есть. Но главное то, что мне нравится моя работа. Я выбрала ее осознанно, поработав после окончания железнодорожного техникума и института в отделе технолога, и в лаборатории неразрушающего контроля. Предпочла дефектоскопию, где требуются серьезные знания физики, навыки работы с электричеством и изучение методов дефектоскопии. Большая номенклатура деталей исключает всякую рутину. Практически весь подвижной состав в деталях «проходит» через руки дефектоскописта.

Поэтому я с готовностью рассказываю о профессии, делюсь опытом, а также охотно демонстрирую методы контроля и вовлекаю наиболее активных ребят. Сначала мы применяем визуальный метод – внимательно осматриваем деталь. Затем переходим к магнитопорошковой методу контроля для обнаружения поверхностных дефектов. Сле-

дом идет вихретоковый (поверхностный), позволяющий «поймать» дефект на определенной глубине. Завершает диагностику ультразвуковой (внутренний) контроль, позволяющий обнаружить поры и другие дефекты, из которых могут развиваться трещины.

На самом деле ребятам интересно именно поучаствовать – потрогать своими руками: подержали роликовое колесо, ощутили на вес, загрузили ролики в автоматизированный вихретоковый дефектоскоп, опробовали силу магнита в аппарате для размагничивания деталей – демагнитизаторе. Так что в нашей лаборатории есть, чем заинтересовать, найти искорку в глазах и сделать экскурсию живой, запоминающейся. В итоге «уходит» барьер перед производством, а ручной труд, о котором современная молодежь знает мало, уже не страшит. Поэтому когда говорят, что молодежь у нас «потеряна», я не согласна. От нас многое зависит. Если сам любишь то, что делаешь, проявляешь интерес к будущим специалистам, то сможешь и передать эстафету.



вакансию оператора лазерной резки на ЭВРЗ. Меня приняли в кузнечно-механический цех, где и тружусь оператором установки плазменной резки металла и токарно-фрезерного станка с программным управлением.

– **А МОЖНО ПОПРОБОВАТЬ? – МОЖНО!**

– Для большего погружения в тему мы разработали вариант интерактивной экскурсии – предлагаем ребятам выполнить два конкретных производственных задания: первое, с помощью замеров штангенциркулем отработать детали, чьи размеры не соответствуют чертежу; и второе, собрать приводной блок со сверлом. Самые смелые пробуют силы в управлении установкой для лазерной резки металла MicroStep. Даже девочки охотно включаются «в работу».



оставила два года назад все инструменты, так и лежали все на своих местах. Взглянула на детали, разложенные для ремонта, сразу мозг заработал, где что нужно отремонтировать. Включилась мгновенно. Готова была тут же остаться работать! Когда на следующий день в цехе меня увидели ребята, искренне обрадовались: «Наконец-то ты пришла, мы все «уши прожужжали» начальнику, чтобы вернул нам Наталью». Давай меня обнимать...

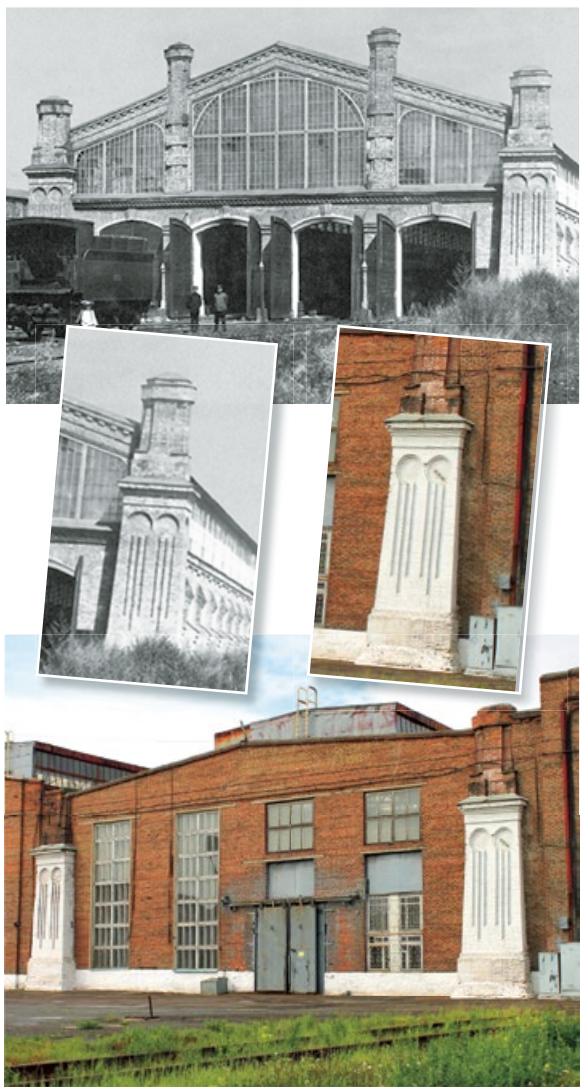
Тогда на участке скопилось много деталей, я целый месяц просто «жила» на работе, пока выполнила этот объем.

Работа мне интересна, потому что требует и умения, и смекалки, и изобретательства. Инструкции описывают ремонт поверхности, а каждая неисправность особая, и надо подумать, как восстановить деталь.

Помимо катушек я сейчас делаю ремонт трансформаторов. Вес их – до 100 кг. Сама не двигаю, зову ребят. Всегда помогают. У нас очень дружный коллектив.

## История

## ЗАВОД-МУЗЕЙ



Старинное и современное здания вагоносборочного цеха

На территории нашего завода находится целый ансамбль старинных зданий, и все они являются действующими производственными цехами. Самые «старшие» датируются 1897, 1898 годами, о чем свидетельствуют выложенные кирпичом надписи на фронтонах. Здесь находится инструментальный цех. Памятниками архитектуры являются здания кузнечного и литейного участков кузнечно-механического цеха, колесный цех, труба первой котельной. Венчает ансамбль здание электромашинного цеха – объект культурно-исторического наследия федерального значения. Заводские цеха изначально были продуманы и эффективны, с большим количеством окон для естественного освещения и вентиляции. Со временем они претерпели серьезную реконструкцию: внутренние деревянные опоры заменены на металлические для установки грузоподъемного оборудования, на крышах заменена кровля и надстроены остекленные галереи, забетонированы полы, укреплены стены. Но внешний облик остался практически неизменным.

Любой внимательный человек отметит совершенно иную, щедрую на архитектурные украшения и конструктивные «излишества» эстетику старинных зданий в сравнении с современной простотой и функциональностью. Кто-то из гостей завода воскликнул: «Да это просто дворцы по нынешним временам!» Трудно не согласиться. Среди историков архитектуры есть мнение, что на рубеже XIX – XX веков этот стиль отразил важность промышленности в развитии общества и принес в архитектуру не просто эстетику, но и новые материалы, технологии и конструктивные приемы. Промышленная архитектура стремилась создать впечатляющие и красивые сооружения. Поэтому большие здания из нештукатуренного красного кирпича с их витринными фасадами, аркадами и узорчатыми деталями привлекают внимание и выглядят, как настоящее украшение городов. Территория нашего завода является сегодня действительно уникальной и исторически ценной.

На одном из корпусов вагоносборочного цеха привлекают внимание белые колонны, не соответствующие основному стилю сооружения. Оказывается, это вовсе не историческая реплика современного проекта, а остатки прежнего здания сборочного цеха. Хорошее решение.

## Хорошие новости



База отдыха «Жандат» после двухлетней практики сдачи в аренду возвращена в ведение завода. «Жандат» находится в Уярском районе, на берегу лесного озера в одном часе езды от Красноярска. На базе один 4-комнатный дом на 8 мест, и 2 двухэтажных домика по 5 мест, дом повышенной комфортности на 4 места, баня, беседки, мангалы. Есть места для установки палаток. На озере хорошая рыбалка и комфортное купание в теплой воде. В планах – организация катания на катамаранах, верховой езды, контактного зоопарка для детей, завтраков из деревенских продуктов.

База отдыха «Жандат» после двухлетней практики сдачи в аренду возвращена в ведение завода. «Жандат» находится в Уярском районе, на берегу лесного озера в одном часе езды от Красноярска. На базе один 4-комнатный дом на 8 мест, и 2 двухэтажных домика по 5 мест, дом повышенной комфортности на 4 места, баня, беседки, мангалы. Есть места для установки палаток. На озере хорошая рыбалка и комфортное купание в теплой воде. В планах – организация катания на катамаранах, верховой езды, контактного зоопарка для детей, завтраков из деревенских продуктов.

И хотя работы по благоустройству территории и пляжа продолжаются, летний сезон в «Жандате» успешно открыт, и база будет работать круглый год.

Автомобильная парковка, что за теплицей, стала заводской. Ее территория расчищена и расширена до 50 парковочных мест, будет отсыпана щебнем, закрыта шлагбаумом с доступом только для работников нашего завода.

Многие обратили внимание, что на территории завода отреставрированы скамейки, установлены новые урны, высажены цветы.

## Спорт

## ЗАВОДСКАЯ СПАРТАКИАДА

## Итоги двух первых этапов заводской спартакиады

Вид спорта	Общее количество участников	Место	Подразделение
ДАРТС	9	1	ВСЦ
		2	ЭСЦ
		3	РМЦ
		4	ЭМЦ
		5	КМЦ
СТРЕЛЬБА ИЗ ПНЕВМАТИЧЕСКОГО ПИСТОЛЕТА	8	1	РМЦ
		2	ЭМЦ и ВСЦ
		3	ЭСЦ
		4	КМЦ



Скворцов Ю.А., механик РМЦ



Барыбина Ю.С., бригадир ЭМЦ

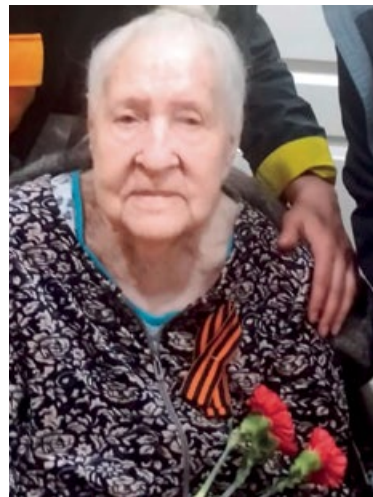


Кустов А.М., столяр ВСЦ

## 80-лет Победы

## «В 41-М МНЕ БЫЛО 10 ЛЕТ»

Дильбара Карибовна Амирова, или Дина Васильевна, как называли ее на заводе, – одна из двух очевидцев Великой Отечественной войны, которых мы поздравили с 80-летием победы.



В 1941 году Дильбаре было 10 лет. В начале года дивизию, в которой служил отец, с Дальнего Востока перебросили на запад страны, где и застала их война. И снова путь на восток – эвакуация в Канск. Дильбара Карибовна вспоминает, как вместе с мамой и двумя младшими братьями 4 лет и 6 месяцев ехали в теплушках. В пути сопровождающие эшелон солдаты приносили воду. Вот и все удобства. В Канске на станции эшелон встречали местные жители, помогали выносить вещи и маленьких детей. Эвакуированных отвезли в фойе местного драмтеатра, откуда и «разбирали» приезжих по домам. Семью Дильбары приютила бабушка в комнатке 12 кв.м. Жила бабушка одна, три ее сына были на фронте. Мама Дильбары работала на сельхозработках, поэтому мало бывала дома. Девочка была за хозяйку и воспитательницу. Утром главная задача – отстоять

очередь за хлебом, 200 г на человека по карточке. Редко давали сахар. Работы было много, а работников не хватало. Дильбара вместе с другими подростками и детьми помогала взрослым на уборке урожая. Собирали картошку, ездили на сенокос, «лопатали» зерно в вагонах, чтобы не загорелось. Работали с утра и до наступления темноты. Весь сентябрь длилась страда, и только 1 октября начинались занятия в школе.

Дильбара Карибовна отчетливо вспоминает 9 мая 1945 года, когда объявили о победе над фашистской Германией и об окончании войны. Люди шли на центральную площадь, где репродуктор вещал долгожданную весть. Все радовались, обнимались. С тех пор День Победы остается главным праздником в жизни Дильбары Карибовны.

Дильбара Карибовна получила педагогическое, музыкальное, бух-

галтерское образование, выучилась и на мастера-маслодела, но предпочла бухгалтерию.

В 1967 году приехала в Красноярск. В 1975 году пришла на ЭВРЗ табельщицей в транспортный цех, в 1978-м переведена на должность бухгалтера в главную бухгалтерию завода, а в 1988-м – в ЖКО. После расформирования ЖКО ушла на пенсию в 64 года. 20 лет Дильбара Карибовна–Дина Васильевна проработала на заводе. В заводском торговом доме работала ее дочь Неля. От завода семья получила квартиру, по льготному железнодорожному билету мама с дочерью объездили все республики Советского Союза. С большой теплотой вспоминает Дильбара Карибовна работу, своих коллег, очень благодарна и за то внимание, которое завод оказывает ей сегодня, и передает свои наилучшие пожелания всем заводчанам.