



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

3 10 лет развития

3 Профи за рулем

4 Крепкое звено мехколонны

№
12 (60)
ОКТАБРЬ 2013

БамСтройМеханизация

На реконструкции трассы «Лена»
задействованы МК-74, МК-94, ДСУ



Прямая вдоль Желтулака

На 2 километра
сократится дорога
между Большим
Невером и Тындой
после реконструкции
трассы «Лена»

За год участок 93—123 км федеральной трассы «Лена» изменился до неузнаваемости. Еще в конце 2012 года здесь была узкая дорога, на которой едва разъезжались большегрузные фуры. Сегодня же на большинстве участков этого 30-километрового отрезка просматривается широкополосная трасса. На ряде километров уже открыт проезд по обновленной магистрали, хотя сдача участка с асфальтобетонным покрытием по проекту запланирована на 2015 год.

Если следовать графику финанси-



За счет отсыпки земполотна механизаторы поднимают высоту трассы и на большинстве участков ее спрямляют

рования, разработанного заказчиком в прошлом году, то в 2013 году был бы выполнен лишь небольшой фронт работ. Но у «Бамстроймеханизация» иной почерк, здесь привыкли работать по-другому: практически сразу же после заключения контракта разворачиваются мощности мехколонн и других субподрядчиков, которые по максимуму начинают выполнять строительные работы. На реконструкцию 93—123 км автодороги Большой Невер — Якутск сначала были передислоцированы МК-16 и МК-74 вместе с взрывниками группы компаний «Взрывпром». Позже к ним присоединились ХРУ-1 и мостостроители. На 106 км были разбиты вахтовые поселки мехколонн, и началось строительство выемки на 100—101 километре. За год механизаторы «прогрызли» в перевале выемку практически до проектной отметки в 34 метра и сегодня здесь уже можно увидеть очертания будущего транспортного коридора, который значительно облегчит условия проезда автомобилистам.

В очередную поездку на участок «Желтулак» мы отправились с директором МК-74 Леонидом Петровым. Сам Леонид Иванович сюда ездит почти каждый день: нужно проконтролировать ход работ, на месте увидеть возникшие проблемы на стройплощадках и сразу совместно с коллегами по возможности их решить. С наступлением осени и выпадением первых осадков в виде снега у строителей появляется новая проблема, которую решить они не в силах. Это дальнбойщики из южных регионов России, зачастую не имеющие представления о климатических условиях вдоль трассы «Лена».

— Едут на север и без цепей на колесах. К чему это приводит при гололеде? Многотонную фуру заносит, и она полностью

перегораживает дорогу. Встают и наши самосвалы, которые работают на отсыпке земполотна, — объясняет Леонид Петров.

Реконструкция действующей автодороги доставляет много проблем строителям. Чего только стоят многочисленные объезды, которые приходится строить в обход монтируемым водопропускным трубам и мостам. На участке МК-74 искусственных сооружений — 17, а это значит, что столько же нужно построить объездов. Получается, почти на каждом километре, учитывая, что 74-я мехколонна работает на 100—116 километрах. На одних площадках трубы уже смонтированы и ведется их засыпка, на других — в процессе строительства, на ряде участков механизаторы только готовят котлованы под будущие ИССО.

— Вот здесь одна масть, приходится работать в месиве грязи, — показывает на котлован машинист экскаватора Андрей Ярмолюк. — Из-за этого страдает ходовая часть экскаватора, надо постоянно ее очищать от кусков слипшейся земли.

► Продолжение на стр. 2



Директор МК-74 Леонид Петров практически каждый день прямо на стройплощадках решает с коллегами рабочие вопросы

Натиск воды

Компания «Бамстроймеханизация» приняла участие в защите населенных пунктов Хабаровского края от мощного наводнения, которое накрыло этим летом дальневосточные регионы. По просьбе «РЖДстрой» с 5 по 14 сентября механизаторы оказывали содействие в укреплении дамб в пригороде Комсомольска-на-Амуре.

На устройстве водоудерживающих дамб были задействованы восемь автосамосвалов МК-7, которая работает на строительстве развязки Хумма и реконструкции станций Гурское и Кун в Комсомольском регионе Дальневосточной железной дороги. За девять дней из местного карьера в тело дамбы было вывезено 10 тысяч кубометров грунта, самосвалами выполнено 996 рейсов.

Также из Хабаровска в село Ягодный и поселок Селихино Комсомольского района на самосвалах «Бамстроймеханизации» были вывезены дизельные электростанции для обеспечения бесперебойной подачи электричества в этих населенных пунктах.

Для погрузки думпкаров на станции Гурское мехколонной был выделен экскаватор New Holland-385. За 10 дней было погружено 11 тысяч кубометров скального грунта для защиты железной дороги от натиска воды.

Руководил работой механизаторов Иван Романишак, на экскаваторе работали Д. Рассказов, В. Санников, на самосвалах VOLVO и ASTRA — Р. Горобей, С. Мезинов, П. Никитюк, М. Калужный, И. Дружинин, В. Агеев, О. Гробов, А. Выхубов, В. Иванов, П. Осокин, Р. Подкопаев, Ю. Михалев.

— Мы благодарны «Бамстроймеханизации», что в чрезвычайной ситуации, когда вода вплотную подходила к железной дороге, объектам инфраструктуры, жилым домам, была оказана большая помощь в погрузке скального грунта, строительстве дамб, — говорит заместитель главного инженера дороги по Комсомольскому региону Андрей Семенец. — Таким надежным партнером железная дорога дорожит.

В МК-7 создан фонд помощи пострадавшим от наводнения. Сейчас составляется список работников, которые пострадали от паводка, для оказания адресной помощи.

ЦИФРА НОМЕРА

996

самосвалов с грунтом
перевезли водители МК-7 из
карьера в тело водоудерживающей
дамбы в пригороде Комсомольска-
на-Амуре, чтобы спасти город
от наводнения.

Прямая вдоль Желтулака

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Окончание. Начало на стр. 1

Марь, вода, негабариты...

30-километровый отрезок трассы «Лена» вобрал в себя множество преград для механизаторов. Если на одном участке — марь, то на другом, наоборот, — труднопреодолимая скала. Плюс ко всему — подземные воды, которые выходят наружу даже при минус 50 градусах.

— Одна из серьезных проблем — это негабариты в выемке. Даже после мощных взрывов остаются огромные валуны, которые нужно либо опять взрывать либо дробить гидромолотом, — говорит заместитель директора по производству МК-74 Дмитрий Петров. — Сейчас мы вышли на место, где будет максимальная глубина выемки — 34 метров и скала здесь очень крепкая. Но, как показывает практика, все препятствия преодолимы, поэтому надо работать.

Дмитрий вместе с Леонидом Ивановичем в диспетчерской обсуждают производственные вопросы, которых каждый день накапливается десятки. Здесь и ремонт техники, и поставка запчастей на участок, и проблемы отсыпки земполотна.

— Строительство автомобильных дорог, на мой взгляд, сложнее, нежели сооружение железных дорог, — говорит Леонид Петров. — Сама структура земполотна вместе с дорожной одеждой состоит из нескольких слоев и к каждому предъявляются свои требования, поэтому, чтобы построить один километр автодороги надо гораздо больше сил и времени, чем при железнодорожном строительстве.

Инженерный корпус «Бамстроймеханизации» и мехколонн в буквальном смысле следят за каждым миллиметром при реконструкции трассы «Лена». Казалось бы, можно было где-то закрыть глаза на отступления, но в «Бамстроймеханизации» привыкли работать на качество, ведь построенные автомобильные и железные дороги потом становятся визитной карточкой компании. Поэтому такое пристальное внимание директора МК-74 Леонида Петрова к каждой стройплощадке. За время нашей поездки он остановился возле каждого экскаваторного комплекса, побеседовал с машинистами экскаваторов. Здесь важно вовремя дать напутствия, чтобы потом не пришлось исправлять ошибки, которые могут допустить мастера вместе с механизаторами.

На реконструкции трассы «Лена» МК-74 в месяц перерабатывает 150—180 тысяч кубометров грунта. Можно было и больше, но в последнее время стала подводить техника, особенно самосвалы.

— У нас на участке «Желтулак» 50 самосвалов, треть из них постоянно находится в ремонте. То есть получается, что на линию выходят 30—35 машин. В ре-



Уже через несколько месяцев на этом месте будет широкополосная трасса «Лена»

зультате это сказывается и на объемах работы, и на зарплате водителей. Мы закрыли сентябрь и почти у всех водителей всего 80 рабочих часов, остальное время — ремонт, простой, — рассказывает директор МК-74. — «Астры» мы получили в 2007 году, за 6 лет при круглосуточном режиме работы они уже полностью исчерпали свой ресурс. Необходимо скорейшее обновление парка. С бульдозерами и экскаваторами ситуация чуть лучше, но и здесь тоже надо постоянно ремонтировать технику. Те экскаваторы, которые сегодня мы получаем, по качеству уступают Kobelco, поступившим в начале 2000-х годов на строительство железной дороги Улак—Эльга.

Сильная команда

Объемов работ для МК-74 на трассе «Лена» осталось на несколько месяцев. До нового года планируется выполнить основные работы по отсыпке земполотна, а уже в начале 2014 года заниматься отделочными работами и подготовкой полотна под укладку дорожной одежды. Летом на 93—123 км необходимо будет уложить первые километры асфальтобетонного покрытия, а в 2015 году полностью завершить реконструкцию участка и сдать его заказчику — Дирекции строительства дорог «Дальний Восток» Росавтодора. Пока же здесь вовсю кипит работа. Вместе с механизаторами работают

мостостроители, они сооружают мосты через реку Желтулак и ручей Кипучий, ХРУ-1 монтирует водопропускные трубы. Всего на реконструкции 30-ти километров трассы «Лена» задействовано около 500 человек, которые приехали на север Приамурья с разных регионов России. В МК-74 больше всего строителей из Забайкальского края и Амурской области. Например, водитель вахтового автомобиля «Урал» Владимир Зырянов приехал из поселка под Читой, а водитель «Астры» Игорь Жашков из Райчихинска.

— Раньше я работал на угольном разрезе, потом начались проблемы с выплатой зарплаты, сокращения, приехал работать в МК-74. Посмотрим, как будет дальше, но пока меня здесь все устраивает, — говорит молодой водитель Игорь Жашков.

— В Забайкалье работы нет, большинство предприятий развалились, а если и работают, то там зарплату не дают. Поэтому приезжаем на север. Я три года на самосвале в МК-15 работал, потом в МК-74 перевелся, — рассказывает Владимир Зырянов. — Сейчас меня закрепили за «вахтовкой». Добавилось ответственности. Ведь за мной — 20—30 человек. При наших дорогах нужно быть всегда «на чеку», особенно сейчас, когда образовался гололед.

Организуют работу на участке «Желтулак» МК-74 мастер СМР Иван Шипицын, прорабы Сергей Егоров, Владимир Захаров, Алексей Пальвинский, Раиф Сай-

феев, Лев Резинков, механики Евгений Казачанский, Евгений Волошин, Евгений Макаров, Евгений Гончаров. Большая заслуга снабженцев Михаила Куликова, Геннадия Чернева и других работников службы главного механика, заведующего складом, которые в любой день недели, несмотря на выходные и праздники, всегда делают все, чтобы обеспечить участок необходимыми запчастями. Огромную роль играют водители-дальнобойщики Николай Кушнарев, Александр Асин, Андрей Резников, Юрий Санников, которые зачастую остаются в стороне от строительных площадок, но на них ложится невероятно тяжелый труд по транспортировке на дальние расстояния запчастей, а также техники, вагончиков при перемещении участка. Отдельные слова благодарности в адрес повара столовой. При расчетной пропускной способности в 100—120 человек, коллектив повара обеспечивает трехразовое питание 200-х работников мехколонны.

Каждый строитель заслуживает отдельного рассказа, ведь все вносят свою частичку в реконструкцию автодороги Большой Невер — Якутск. Водители, механики, повара, машинисты, диспетчеры... Именно благодаря им уже через 2 года сложнейший 30-километровый отрезок трассы М-56 между Соловьевском и Тындой станет современной магистралью с расчетной скоростью движения 100 километров в час.

Люди компании

На фото — сотрудники МК-74



Водитель вахтового автомобиля «Урал» Владимир Зырянов



Механик участка «Желтулак» МК-74 Евгений Казачанский



Водитель самосвала Astra Игорь Жашков



Машинист экскаватора Андрей Ярмолюк



Машинист бульдозера Николай Седнев

10 лет развития

ПАРТНЕРЫ

ОАО «РЖД» встретило свой юбилей с новыми проектами

Компания «Российские железные дороги» 1 октября отметила 10 лет со дня своего образования. Для «Бамстроймеханизации» ОАО «РЖД» практически со дня своего основания стало главным и стратегическим партнером. Крупнейшие проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке, Сибири, Урале были реализованы компанией «РЖД» при участии «Бамстроймеханизации».

За 10 лет на железнодорожных объектах были переработаны десятки миллионов кубометров грунта, построены сотни километров новых железных дорог. Среди масштабных проектов — переустройство железной дороги на острове Сахалин на общероссийскую колею, строительство участка в обход Бурейского водохранилища на линии Известковая-Чегдомын, реконструкция Забайкальской железной дороги, строительство обходного участка Яйва-Соликамск, подхода к восточному portalу Кузнецовского тоннеля, развитие инфраструктуры на узле Находка, сооружение развязок на линии Комсомольск — Советская Гавань, строительство объектов в рамках подготовки к Олимпиаде-2014 в Сочи, организация интермодального движения по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи.

Огромный объем работ механизаторами был выполнен на Забайкальской железной дороге и сегодня руководство магистрали заявляет о новых проектах по развитию транспортной инфраструктуры.

Александр Зыков, заместитель начальника Забайкальской железной дороги по строительству:

— На дороге разработана и руководством компании принципиально поддер-



жана «Пятилетняя программа развития Забайкальской железной дороги на период 2013—2017 годы». Мероприятия по развитию инфраструктуры дороги разработаны в соответствии с «Генеральной схемой развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года» и инвестиционными возможностями ОАО «РЖД», с учетом предполагаемого бюджетного финансирования в рамках государственной программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года». Планируемые средства — более 150 млрд рублей. В подготовке проекта программы участвовали представители всех структур, в ней максимальное внимание уделено ликвидации «узких мест» с целью повышения пропускной способности магистрали. До 2017 года запланирована модернизация более 1800 км пути, реконструкция и расконсервация 33 станций. Наряду с этим планируется укладка не менее 20 диспетчерских съездов. В программе предусмотрены реконструкция искусственных

Проект организации интермодального движения по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи, реализованный «Бамстроймеханизацией», обеспечил комфортный проезд для сотен тысяч жителей и гостей Приморского края.

сооружений, спрямление и ликвидация кривых малого радиуса, развитие вокзального и пригородного комплекса.

Успешная реализация строительной программы зависит от многих факторов, в частности, от уровня подготовки, то есть своевременной разработки проектов, сроков проведения конкурсов, оформления исходно-разрешительной документации, технического и организационного уровня подрядчиков.

В целом у подрядных и проектных организаций, действующих на полигоне Забайкальской дороги, достаточный потенциал для выполнения задач, поставленных компанией. ОАО «РЖДстрой», ОАО «Росжeldорпроект», ОАО «Бамстроймеханизация» зарекомендовали

себя надёжными и исполнительными партнёрами.

Не менее грандиозные проекты ждут Дальневосточную железную дорогу, в первую очередь они касаются северного широтного хода — Байкало-Амурской магистрали. Уже сегодня на участке Комсомольск — Советская Гавань идет активное строительство развязок, реконструкция станций. С 2008 года на этих объектах работает и подразделение «Бамстроймеханизации» — МК-7.

— Мы выполнили большой объем работ на строительстве восточного подхода к Новому Кузнецовскому тоннелю, потом наша мехколонна участвовала в реконструкции станций Высокогорная, Тумнин, строительстве развязок Дакка, Хокайти. С 2011 года МК-7 работает на развязке Хумма. Здесь нам нужно переработать более 4 миллионов кубометров грунта, половина работ уже выполнена, — рассказывает заместитель директора МК-7 по общим вопросам Александр Терехин. — Летом мы приступили к реконструкции станции Кун, а в сентябре начали работать по развитию станции Гурское. С открытием нового тоннеля на участке Комсомольск — Советская Гавань увеличились вес и длина поездов, а ряд станций сегодня с трудом принимают составы с увеличенным количеством вагонов. Поэтому возникла необходимость удлинения приемоотправочных путей на станциях.

В ближайшее время начнется строительство развязок и на участках в границах Тындинского региона. С ростом объема перевозок многие перегоны становятся сдерживающими для пропуска поездов. Следующий этап — это строительство вторых путей на БАМе. Таким образом «Бамстроймеханизация» снова возвращается на те участки Байкало-Амурской магистрали, на которых начала работать в середине 70-х — начале 80-х годов. А это значит, что сотрудничество компаний «Российские железные дороги» и «Бамстроймеханизации» продолжится, а вместе с этим будет работа и у механизаторов

Профи за рулем

ПРАЗДНИК

Более тысячи водителей работают в подразделениях «Бамстроймеханизации»

Ежегодно в последнее воскресенье октября уже более 30 лет отмечается День автомобилиста. Этот профессиональный праздник относится к большинству работников «Бамстроймеханизации» и механизированных колонн, так как основа этих предприятий — водители. Самосвалы, вахтовые автомобили, тралы, краны, автобусы, топливозаправщики, водовозки, джипы... На этих и других машинах в нашей компании сегодня работают более тысячи человек. Их труд заслуживает огромной благодарности, ведь именно на плечи водителей ложится вся ответственность за людей и грузы, которые нередко приходится транспортировать на дальние расстояния, порою в полном бездорожье. Дают о себе знать тяжелые климатические условия: свирепые морозы, гололед,

длительные дожди. Но, несмотря на погоду, днем и ночью на линию выходят наши автомобилисты. Мы поздравляем всех водителей с профессиональным праздником и желаем в первую очередь безопасной, безаварийной обстановки в пути, атмосферы взаимоуважения и взаимовыручки со всеми участниками дорожного движения! Уже по традиции накануне Дня автомобилиста руководство «Бамстроймеханизации» и мехколонн отмечает лучших водителей своих предприятий.

ОАО «Бамстроймеханизация»: водители седельного тягача Astra Владимир Колобов, Николай Самаркин, Сергей Апикиев, Алексей Воронов, водители а/м «КамАЗ» Сергей Князев, Александр Охорзин, водитель автокрана Kobelco Валерий Харлак, водитель погрузчика Данил Шагиахметов, водитель а/м «Урал» Вячеслав Курбанов, водитель а/м «НЕФАЗ» Александр Земцов, водители а/м «УАЗ» Николай Албитов, Сергей Меньщиков, Александр Степанов.

Хабаровское представительство ОАО «Бамстроймеханизация»: водитель погрузчика Михаил Нечаев, водитель тягача Олег Филиных, водитель а/м «ЗИЛ-130» Владимир Фарафонов, води-

тели а/м Toyota Игорь Сухинин, Юрий Гуленко, Роман Нечаев, Сергей Перевалов, Олег Рудых, Виктор Мураев, Юрий Аносов.

МК-7: водители самосвалов Виктор Агеев, Роман Горобей, Олег Гробов, Николай Дианов, Константин Леваев, Дмитрий Макарьев, Анатолий Малыгин, Иван Николаев, Григорий Новак, Павел Осокин, Юрий Чесноков, Сергей Кошман, Игорь Савичев, Валерий Свичкоп, Виктор Чудаков, Валерий Щербаков, водитель автобуса «ПАЗ» Виктор Семенов, водитель вахтового автомобиля «КамАЗ» Сергей Сафронов, водитель-экспедитор Алексей Разумный, водитель а/м Toyota Константин Труш.

МК-55: водители а/м Astra Андрей Грешилов, Анатолий Миклин, Андрей Осадчий, Михаил Пашков, Александр Черноморец, Валихман Шарипов, Нутфилло Ярашев, водитель «Магirusa» Анатолий Сулаев, водитель а/м Toyota Михаил Климин, водитель а/м Mitsubishi Анатолий Бойко.

МК-74: водители самосвалов Astra Иван Бастрыкин, Сергей Верчёнов, Сергей Овчинников, Владимир Оленченко, Александр Смирнов, Сергей Смирнов, Анатолий Терехов, Виктор Жалнеров-

ский, водитель а/м «ГАЗ» Григорий Банщиков, водитель а/м Toyota Анатолий Князьков.

МК-94: водители вахтового автомобиля «КамАЗ» Василий Ерофеев, Юрий Мостовой, Александр Парамонов, водители самосвалов Astra Александр Гашков, Александр Горелкин, Леонид Канунников, Александр Садко, Александр Черный, Павел Федина, Андрей Сараев.

МК-147: водители а/м Volvo Александр Гогин, Сергей Долгополов, Вячеслав Кагадий, Виктор Капранов, Александр Митько, Андрей Митько, Андрей Мунин, Петр Панченко, Сергей Теребенюков, Денис Шабельник.

МК-154: водители а/м Volvo А. Боровский, О. Емельянов, М. Кутенков, водитель топливозаправщика «КамАЗ» А. Перевойкин, водители а/м Astra О. Поспелов, А. Поспелов, Э. Корж, водитель вахтового а/м «Урал» Ю. Уразов, машинист автомобильного крана «Урал» С. Глушков, водитель а/м Shaanxi Н. Гусак.

ООО «Стройтранс»: водители а/м Astra Александр Володин, Сергей Глушков, Михаил Комлев, Анатолий Коростелев, Владимир Петухов, Борис Рябов, Александр Фоканов, Сергей Шешуков, водители а/м «УАЗ» Андрей Чугайнов, Дмитрий Шумков.

Крепкое звено мехколонны

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Геннадий Чернев:

«Сесть за руль «Магиурса» было грандиозным событием для всех водителей на БАМе»

Байкало-Амурская магистраль в середине 70-х годов невероятным образом затянула десятки тысяч людей со всего Советского Союза. Молодежь не отпугивали ни суровый климат, ни бараки, ни тяжелые условия работы. Одни приезжали за чеком на машину, другие за романтикой, но, даже заработав на дефицитный «ВАЗ», практически никто с БАМа не уезжал. Атмосфера стройки века затягивала все больше и больше. Так вышло и с Геннадием Черневым, который в 1974 году приехал в МК-74 с южной Киргизии.

— В октябре 1974 года мы выехали с другом из Фрунзе в пиджачках, полетному одетые, а когда приехали на станцию БАМ, здесь уже вовсю выжило, было холодно. Нас встретили на «КРАЗе» и мы поехали на Аносовскую, где в то время дислоцировалась МК-74. Так в 27 лет началась моя новая жизнь, — вспоминает механик по снабжению МК-74 Геннадий Чернев. — У меня тогда не было строительной профессии, я работал на горно-металлургическом комбинате в Киргизии, а на БАМ соблазнили приехать зять с сестрой. Директор завода скептически отнесся к моему решению уехать на север, говорил, что быстро оттуда вернешься и потом будешь в ногах ползать, проситься принять на работу обратно. Но мыслей вернуться у меня тогда не было, на стройке было так интересно, что все проблемы с бытом, морозами уходили на второй план.

Первый месяц Геннадий Александрович отработал слесарем, а потом его отправили в Новосибирск в техническую школу на курсы водителей. После учебы поставили помощником водителя «МАЗ-537». Тогда эту машину называли еще «Ураганом», это трал для перевозки строительной техники, вагончиков. А через несколько месяцев новоспеченный водитель пересел на новый «Магиурс».



— Конечно, для меня это было грандиозным событием: новая машина, да еще и «Магиурс». К профессии водителя я адаптировался быстро. В этом деле нужна практика и сообразительность. Это кажется, на первый взгляд, что управлять грузовой машиной просто, а ведь надо еще знать ее устройство, чтобы уметь ремонтировать. Хотя «Магиуры» были крепкими, мы осенью в течение месяца делаем техническое обслуживание, а потом «немец» целый год трудится. Но раньше мы

и то, то на БАМе у машины было 2 хозяина, а сейчас за счет вахтового метода — 4. Это тоже отражается на состоянии техники, — объясняет Геннадий Александрович. — А вот экстрима в то время хватило всем, мы же тогда бесстрашны были, ничего не боялись. Помню, везли картошку в Юктали, на пути — река Нюкжа, я решил ее покорить, но не получилось. «Магиурс» по капот оказался

Экстрима на БАМе хватало всем



работали в 2 смены по 8 часов, а сейчас самосвалы на линии — круглосуточно, нагрузка увеличилась. Играет роль еще



К профессии водителя Геннадий Чернев привык быстро

в воде и заглох по середине реки. Потом с помощью «Комацу» вытаскивали на берег, поменяли масло, подремонтировали

мою машину и дальше. Картошку чуть по бокам подмочило, а так в Юктали весь груз доставили в сохранности.

На «Магиурсе» Геннадий Чернев отработал 11 лет, а потом снова вернулся на «Ураган», которому отдал еще 8 лет. Потом освоил профессии кузнеца, аккумуляторщика, а в 2000 году стал механиком гаража.

— Сейчас я больше снабжением занимаюсь. Главное, достать и доставить. Раньше на БАМ запчасти приходили вагонами, и особых проблем не было, сегодня тоже можно найти любую деталь, но все упирается в деньги. А запчасти — очень дорогие. Основные расходы у нас идут на резину. 1,5—2 месяца и нужно уже менять шины. На БАМе мы меняли резину через полгода, а сейчас нагрузки увеличились, и шины стали быстро изнашиваться. На «Магиурсе» грузоподъемность была 16 тонн, а на «Астре» сейчас — 25 тонн, — приводит сравнение механик. — Слабое звено на всей технике — это ходовая часть. На самосвалах — рессоры, на экскаваторах и бульдозерах — гусеницы, катки, направляющие колеса. Но это опять же связано с условиями работы. Ползают ведь по скале, поэтому в первую очередь и выходит из строя «ходовка».

В следующем году вместе с юбилеем Байкало-Амурской магистрали Геннадий Чернев будет отмечать и свой — 40 лет работы в МК-74. 4 десятка лет пронесли, как одно мгновение: вот вроде бы вчера отвозил жену на «КРАЗе» в тындинский роддом с Аносовской, а сегодня уже сыну Сергею — 37 лет. Дети Геннадия Александровича тоже стали транспортными строителями. А по-другому, говорит ветеран, и быть не могло. Ведь с самого детства Сергей и Алексей жили стройкой, ходили в рейсы, вместе с отцом ремонтировали машины. В 17 лет старший сын Сергей пришел в родную мехколонну работать слесарем, потом была служба в армии, учеба в университете. В 26 лет Сергей Чернев стал уже главным механиком МК-74. Последние 7 лет он работает заместителем главного механика «Бамстроймеханизации».

— Я счастлив, что в свое время собрался и приехал на БАМ. Здесь у меня родились дети, я нашел себя в профессии. Важно и то, что все эти годы я работаю в одной мехколонне, которая стала родной, — подчеркивает ветеран БАМа Геннадий Чернев.

Поздравляем!

Коллектив ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с 60-летием **Николая Анатольевича Золотарева**, заместителя генерального директора ОАО «Бамстроймеханизация» по производству.

Профессионализм, большой опыт практической работы и отличные организаторские способности позволяют Николаю Анатольевичу обеспечивать выполнение поставленных задач на высоком уровне и в кратчайшие сроки. Одним из главных проектов для него стало строительство нового железнодорожного участка Яйва-Соликамск в Пермском крае. Здесь пригодились все те наработки, которые Николай Золота-

рев получил на руководящих должностях в «Заббамстроймеханизации» и «Бамстроймеханизации». В результате квалифицированной и грамотно спланированной деятельности Николая Золотарева на объекте, объединившем 24 подрядные организации общей численностью более 2 тысяч человек, за 23 месяца вместо расчетных 33 месяцев была построена 53-километровая электрифицированная линия.

За вклад в строительство транспортной инфраструктуры России Николай Анатольевич награжден юбилейной медалью «30 лет Байкало-Амурской магистрали», ему объявлена благодарность

Президента ОАО «Российские железные дороги» В.И. Якунина «За большой вклад в организацию работ по строительству 53-километрового обхода на участке Яйва — Соликамск Свердловской железной дороги».

За заслуги в транспортном строительстве Николай Золотарев награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Сегодня Николай Анатольевич руководит строительством железной дороги к Усольскому калийному комбинату в Пермском крае.

Желаем Вам, дорогой Николай Анатольевич, новых интересных проектов,

на которых вы снова сможете реализовать свои наработки, неиссякаемой энергии и крепкого здоровья!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет с 65-летием **Вильгельма Вильгельмовича Саутнера**, энергетика «Бамстроймеханизации».

Желаем Вам, Вильгельм Вильгельмович, чтобы ваша жизнь была наполнена светом счастья и радости, пусть ее красота и многогранность вдохновляют и заряжают оптимизмом. Желаем Вам бодрости и отменного здоровья на долгие годы!

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопьянова

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

ИЗДАТЕЛЬ
ОАО «БАМстроймеханизация»

АДРЕС 676290, Амурская обл., г.Тында, Школьная, 3 «а», тел. (41656) 4-04-11

Газета распространяется бесплатно. При перепечатке материалов ссылка на издание «БАМстроймеханизация» обязательна.

www.oaobsm.ru

Отпечатано в ОАО «ПКИ «Зея», 675000, Амурская обл., г. Благовещенск, ул. им. Калинина 10.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.