



ЭЛЕКТРОСПЛАВ

21 февраля 2023 г.

№ 2 (9578)

16+

ПРАЗДНИЧНЫЙ
В Ы П У С К

С ДНЁМ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА!

В ЕДИНСТВЕ НАША СИЛА

Почитав историю государства Российского, понимаешь, что иностранцы в нас не видят партнера, только – конкурента. И в каждый момент истории для такого отношения находят свои поводы. Праздник 23 Февраля появился в нашей жизни, как ответ на внешнюю агрессию – он символ единства нашего народа.

Более 100 лет назад шла Первая мировая война, и Россия находилась в состоянии военного конфликта с Германией. 18 февраля 1918 года германские и австро-венгерские войска начали наступление по всему Восточному фронту. В это время в советских газетах было опубликовано воззвание Совнаркома «Социалистическое отечество в опасности!». Население призывали к строительству оборонительных сооружений и к мобилизации. В крупных городах Советской России – в первую очередь, в Петрограде, прошли митинги, и началась мобилизация рабочих и крестьян в армию.

Этот день ознаменовался массовым вступлением добровольцев в Красную армию и началом формирования ее отрядов и частей. Именно они остановили наступление германских войск.

Для меня эта дата является больше памятной, а не праздничной. Этот праздник подчёркивает факт формирования армии и флота России, он формирует



правильную оценку и систему взглядов на происходящее.

Для меня этот праздник несет дух патриотизма. Патриотизм начинается с семьи каждого из нас, с социума, отношения к труду. Важно понимать, что истинный патриот не тот, кто критикует жизнь и прикрывает эту критику болью за Отечество, а тот, кто целенаправленно меняет мир к лучшему, начиная с малого и заканчивая великими делами. Любовь к Родине начинается с любви к своему родному дому, к тому, что родители вкладывали в тебя с детства. С уважения к старшим. Это то, что мы передаем подрастающему поколению. Это, в том числе, и гордость

за то, что нас окружает во взрослой жизни. Это то, за что я могу брать ответственность. Это выбор. Я говорю о возможностях и примерах мужества, которыми мы окружены. В каждой семье работников нашего комбината, в каждом цехе и отделе есть ответственные и смелые люди, которые готовы сплотиться, измениться, сделать что-то лучше, знающие, к чему они стремятся. Порой такие люди жертвуют всем ради защиты Отечества. Благодаря этим людям и построена отлаженная работа на комбинате. В непростых условиях комбинат успешно решает сложные задачи. Командная работа и движение к общей цели – наше преимущество. Именно так.

Этот праздник имеет общенациональный характер, отмечают его всем народом. На работе, в школах, детских садах проводятся праздничные мероприятия, по телевидению показывают военные фильмы о смелости и отваге, о жизненных ценностях, о чести и совести. Праздник, который затрагивает все наши семьи без исключения. Праздник, в высокой степени отражающий ценности, которыми живет русский человек.

На свете есть много профессий, и все они являются нужными. И, конечно, важной и значимой во все времена считается профессия защитника Отечества. Она, как и все профессии, сложная и ответственная, но актуальная и необходимая всегда. С праздником вас, защитники Отечества!

Алексей ЕРЕМЕНКО,
начальник 1-2 отдела

ЭХО СОБЫТИЯ

Ничего так не бодрит, как с утра метеорит!

Метеорит хондрит

В феврале 2013 года в небе над Челябинском взорвался метеорит. Надо называть вещи своими именами, поэтому скажем, что это хондрит обыкновенный LL5 под названием «Челябинск». Существует классификация, и по ней все метеориты делятся на 3 типа: каменные, железные и смешанного типа. Наш гость – каменный, самый распространенный. В свою очередь, самый распространенный тип из каменных – хондрит, а из хондритов самый распространенный – хондрит обыкновенный. Из всех упавших на Землю изученных метеоритов 87,4 % – как раз такие вот обычные хондриты. Да еще он относится к типу LL – это означает, что обладает самым низким содержанием свободного железа и сульфидов по сравнению с другими типами. Короче говоря, по составу это самый посредственный метеорит, который только мог прилететь, и для ученых не представляет особого интереса. Никто бы на него и не обратил внимания, если бы он так не бабахнул. Это-то, конечно, другое дело!

Динозаврам, наверное, было все равно, падение какого метеорита их убило – какого-то изысканного по своему составу или ничем не примечательного хондрита. Масса-то была ой-ой-ой! 66 миллионов лет прошло, а больше такие не залетали. Да и не надо! Даже если это будет многотонный алмаз или слиток золота. Всех, для кого сейчас представляют ценность, эти вещи своим падением отправят в мир иной, если они будут иметь массу в сотни тонн. А наш герой гораздо меньше – такие падают на Землю довольно-таки часто – каждые 100 лет. Только вот жизнь у человека и того меньше, поэтому кто стал свидетелем того события, запомнит его навсегда.



К счастью, жертв не было, но были пострадавшие – ведь ударной волной выбило тысячи окон, которые разлетелись на осколки. На нашем предприятии, например, пострадало 4 человека. Фельдшер Елена Белехова находилась около письменного стола в помещении приема посетителей здравпункта плавильного цеха № 8, услышала взрыв, и на нее посыпались осколки разбитого оконного стекла. Огнеупорщик цеха № 8 Дамил Бурханов, находясь в комнате распределителя работ, подошел к столу, расположенному около окна, чтобы ответить на телефонный звонок, в этот момент услышал взрыв. Оконная рама от ударной волны распахнулась, и на него посыпались осколки разбитого стекла. И Белехова, и Бурханов получили резаные раны лица. Наладчик КИПиА Николай Носков к этому времени как раз выполнил замену ламп освещения в помещениях участка и вернул переносную лестницу на прежнее место около окна. Воздушной ударной волной от взрыва выбило раму окна, которая упала на него, в результате чего Носков получил травму головы и плеча. Учетчик металла цеха № 2 Лидия Тушкова отправила документы для распечатки на принтер, который стоял возле окна, выходящего

на южную сторону. Взяв документы из принтера, Лидия Павловна встала рядом у стола, чтобы разобрать их. В этот момент за окном появилось яркое свечение, но Тушкова, не обратив на него особого внимания, продолжила работу. Затем последовал глухой хлопок и резко открылась оконная рама, ударившая женщину по голове, в результате чего она получила травму.

Всё это было оформлено отделом охраны труда как групповой несчастный случай, потому что причина у всех травм одна и та же, и произошло событие одновременно для всех. Причиной послужило «воздействие внешних факторов, обусловленных чрезвычайной ситуацией природного характера».

Никого заранее не предупредили, в коллективах комбината накануне 15 февраля 2013 года никто лекции на тему астрономии не читал. Поэтому реакция на событие у всех оказалась разной (от веселого обсуждения до паники), а трактовка в первые минуты – у кого на что хватило фантазии. Кто-то подумал, что упал самолет, кто-то – что началась ядерная война, кто-то был уверен, что это учения, и военные испытали какую-то ракету. Кто-то включил электрооборудование, и услышав хлопки, тут же его выключил, чтобы понять, не его ли действия привели к такому грохоту. Десятки автомобилистов встали на дороге, чтобы проверить, не в их ли машине произошел такой бабах. А многие в этот момент мирно высыпались дома, и для них всё это просто сыграло роль будильника.

У каждого, кто жил в тот момент в Челябинске, своя история на этот счет. Мы же провели опрос работников комбината и выбрали для вас несколько таких историй, которые вы можете прочесть на страницах этого номера.

(Продолжение на стр. 2)

Ничего так не бодрит, как с утра метеорит!

(Продолжение. Начало на стр. 1)

«Ёлки-палки, что такое?!»

Прежде всего нам было интересно, как на метеорит отреагировали люди, в обязанности которых входит контроль за энергетическими объектами комбината. Ведь в случае ЧП такие объекты сами могут бабахнуть так, что мало не покажется!

Заместитель начальника энергоцеха **Анатолий Назаров** в тот момент как раз собирался покинуть свой кабинет.

— Мне надо было ехать с какими-то документами в заводоуправление, — вспоминает Анатолий Михайлович. — Поэтому сложил нужные бумаги в папку, закрыл дверь и пошел по коридору АБК. Увидел усилившееся освещение в коридоре и решил вернуться в кабинет к телефону. Подумал, что не дай бог что-то с газопроводом или другими коммуникациями! Показалось, что это здесь, рядышком что-то полыхнуло. Звоню диспетчеру, а он мне: «Да нет, мы тут тоже видели, что типа ракеты что-то пролетело».

А потом и вовсе грохот, взрывы! Назаров увидел, как напротив, на здании химводоочистки, несколько больших окон вылетели прямо с рамами!

— Кроме газопровода, у нас из опасных объектов еще и котлы. В 1997 году в котельной при аварии на паровом котле было разрушено оборудование. Тоже с приличным шумом. Я снова звоню диспетчеру, а он отвечает: «У нас всё нормально, параметры хорошие».

После разговора с диспетчером Назаров вышел на улицу, где уже толпились другие работники энергоцеха. Газопровод в пределах видимости — внешне всё выглядело нормально, срывов параметров нет. Значит, всё работает! Потом звонили на первую насосную (находится на берегу реки Миасс, за пределами комбината): как стекла, двери, стены и крыша — на месте ли? Оказалось, стекло уже нет. После обзвонили остальные объекты.

Начальник смены энергоцеха **Николай Юров** (тот самый диспетчер, которому звонил Назаров) оставался невозмутимым на протяжении всего этого происшествия — к тому моменту он отработал около 30 лет в своей должности и уже перестал чему-либо удивляться.

— Смотрю, у меня солнечный свет в диспетчерской усилился, — вспоминает Николай Павлович. — Подошел к окну, вижу: шар этот огненный пролетает. Я даже почувствовал, что он как будто какое-то воздействие на мой организм оказывает своим излучением. Интересное было ощущение. Любопытно, что там? Позвонил Назаров, я ему ответил и вышел на улицу, но на небе остался один шлейф. Вернулся в диспетчерскую к окну, еще постоял, и уже стал от окна отходить, как вдруг бабахнуло! Одно стекло от окна упало рядом и разбилось. У нас помещение производственное, поэтому вся пыль, какая была, наполнила воздух в диспетчерской. Но я даже тогда не подумал на газопровод, потому что видел сам этот огненный шар и был уверен, что эти взрывы связаны с ним, и они произошли далеко за комбинатом. Не было никаких срабатываний ни на турбокомпрессорной, ни на водогрейной котельной. Компьютеры показывали, что параметры в норме.

Интересно, что в другой части комбината, в управлении электродным производством, на одну из котельных, а именно на котельную для смесильных машин СПЦ, люди обратили особое внимание. В кабинете директора электродного производства после громкого хлопка метеорита раздался грохот бьющегося стекла. Оказалось, что все большие окна кабинета со стороны котельной вывалились с рамами и разбились — частично на улицу, частично внутрь помещения. Одна из сотрудниц управления, забежав в кабинет директора и увидев такую разруху, в панике прокричала: «Котельная взорвалась!» Как вы понимаете, с котельной, на самом деле, всё было нормально.

— Ёлки-палки, что такое?! — подумал в те же минуты заместитель главного электрика **Владимир Пок**, увидевший вспышку в окне своего кабинета. В его окне не было видно причины этой вспышки, поэтому он пошел в помещение оперативно-диспетчерской службы (ОДС), расположенной рядом, на втором этаже здания ОГЭ. В ОДС есть пожарный выход на лестницу с торца здания. И эта дверь уже была открыта — на балкончике лестничной площадки стоял начальник ОДС **Дмитрий Черенов**.

— Мы смотрели на этот конденсационный след, — говорит Владимир Константинович. — И не то чтобы

обсудить что-то успели, но обменялись мнениями. И когда я уже уходил из ОДС, произошел сильный хлопок. Мы тут чуть не присели все! Но этот звук я не связывал ни с чем иным, как с тем следом. В голове не возникло мыслей, что это какая-то авария у нас на комбинате произошла. Потому что у нас даже свет не моргнул. Мы обычно на моргание света чувствительны. Если даже в высоковольтной сети что-то произошло — в этот момент происходит просадка напряжения. И такое можно зачастую заметить по освещению в самом здании ОГЭ.

— Я первый вышел на балкон, — вспоминает Дмитрий Павлович, — и такое ощущение, будто успел заметить, как что-то летело по небу, оставляя этот след. Я тогда сразу понял, что это метеорит, но подумал, что он чиркнул по атмосфере и дальше улетел. У диспетчера ОДС есть связь со всеми подстанциями, и контроль определенных параметров выводится на мониторы. После хлопков (если бы что-то произошло), то сработала бы сигнализация. Но параметры были в норме, и сигнализация молчала. С подстанций стали звонить дежурные, но у них на объектах всё было нормально, и они сами задавали вопросы: «А что у вас? Что это? Что видели? Что знаете?»



Шибко интересно!

А теперь в контексте этого события отдельно расскажем про подразделение графитации электродов. Но прежде, для удобства повествования, напомним; сейчас это подразделение называется отделением в составе цеха по производству электродов, а тогда оно было цехом (ЦГЭ). И контора этого цеха находилась в здании, в котором сейчас расположен единый склад выдачи спецодежды и СИЗ. В этом цехе очень вредные условия труда, ведь людям там приходится дышать воздухом с высокой концентрацией углеродной пыли.

Итак, в начале десятого утра 15 февраля 2013 года огнеупорщик ЦГЭ **Марис Кинжабаев** подходил к зданию управления своего цеха. Вдруг в небе, словно в фотошопе, прибавилась яркость, и мужчина даже почувствовал тепло — пришлось прикрыть лицо воротником фуфайки. Марис увидел быстро перемещающийся по небу яркий объект, оставляющий конденсационный след. Через пару минут произошел сильный хлопок, и всё внимание в ближайшие минуты привлекло к себе расположенное рядом здание шихтового двора ЦГЭ. Из открытых железнодорожных ворот «шихтарника» (во весь их проём) залпом выстрелил плотно-черный поток пыли. Он вылетел так внезапно, что заставил резко остановиться проезжающие машины, и был таким мощным, что долетел до здания ЦРМО (а это около 70 метров), окутав всё вокруг плотной завесой.

В те же минуты ведущий специалист КРО **Андрей Белехов**, пришедший на инвентаризацию ЦГЭ, разговаривал с начальником цеха в его кабинете.

— После хлопка я подошел к окну, — вспоминает Андрей. — Ощущение было, что цех пропал. Какая-то невероятная пыль поднялась, и я подумал, что у шихтового двора упала крыша, а само здание рушится. Говорю: «Цех-то где?» Начальник тоже подошел к окну, стоит в шоке. А пыль не осаживается, стоит черным столбом, и здания не видно!

Бум! Еще один хлопок! Белехов решил, что цех окончательно сложился, а начальник сказал:

— Андрей, какая инвентаризация?! Я побежал туда!

Снова прокрутим время на две минуты назад. В шихтовом дворе ЦГЭ слесарь **Вадим Моржов** залез на мостовой кран. Ему предстояла небольшая работа — протянуть тормоз этого крана. Внизу стояли трое человек, по воспоминаниям Моржова, один из них был шихтовщиком.

— Стою — и не могу понять, — говорит Вадим. — В шихтовом дворе освещение не такое уж значительное даже при дневном свете. А тут вдруг так светло стало! И потом хлопок произошел этот сильный — у меня было ощущение, что даже кран подпрыгнул!

В одно мгновение всё вокруг потемнело, а Моржова засыпало шихтой. Вся шихта, которая годами скапливалась на крыше, на балках и других металлоконструкциях, полетела вниз и за пределы шихтового двора.

— Я ничего не вижу в этой тьме, но понимаю, что надо убежать с крана, потому что чего ждать-то? Чтобы кран вообще обвалился или что-нибудь еще? Зачем мне это надо?

Как мог быстро, Вадим по поручням, по поручням, на ощупь прошел галерею моста, дошел до лестницы, и также на ощупь спустился вниз. Весь грязный, черный, как афроамериканец, вышел на улицу.

— Эти трое стоят и смотрят куда-то в небо. Я-то ничего не знаю и понять не могу. У меня мысль была, что какая-то графитировочная печь взорвалась в соседнем корпусе. «Какая печка долбанула?» — спрашиваю у них. А они мне: «Так не печка, а какой-то самолет». Думаю, какой еще самолет? Что за нелепость? Тут еще раз хлопнуло, но потише... Да, я успел спуститься между первым и вторым хлопком. Я быстренько спускался-то, потому что мне что-то шибко интересно стало!

«Сохраняйте спокойствие»

А это истории тех людей, которые либо постеснялись публично рассказать о своих приключениях того дня, но рассказали нам с условием, что их имена и фамилии не будут упомянуты в газете, либо тех, кто уже не работает на комбинате, но история их поведения в тот день до сих пор живет в памяти коллег.

...Одна девушка в порыве отчаяния тогда призналась начальнице, что вчера, в День влюбленных, парень ей сделал предложение, и ей нельзя умирать, пока не выйдет замуж!

...Под седьмым цехом проходит масса коммуникаций, в том числе проложены высоковольтные электрокабели от ГПП-1. ГПП состоит из нескольких строений, в числе которых есть БСК (батарея статических конденсаторов). Электромонтеры ЦСП зашли в кабельный тоннель на территории ГПП-1 и прошли по нему до седьмого цеха. Высота тоннеля — в полный рост человека. В тот момент они уже ремонтировали кабель, и вдруг услышали под землей грохот. Решили, будто что-то взорвалось в седьмом цехе, и по стационарному телефону, который в тоннеле смонтирован для связи с щитом управления ГПП-1, дозвонились до дежурной.

— Это военный самолет упал за БСК! — с тревогой сообщила им дежурная.

...Еще одна сотрудница комбината в тот момент находилась дома, и после хлопков в панике побежала забирать ребенка из садика. Забрав, возвращаться домой побоялась, решила идти к родственнице. А родственницей, как оказалось, паника овладела похлеще — никто не помнит, откуда она взяла такую информацию, но была убеждена, что это ракетный обстрел и что будет второй удар. Они вдвоем с трудом вызвонили мужей — тем под женским давлением пришлось пораньше сорваться с работы. Никто ничего толком не понял, но вещи были собраны быстро, и вся компания на машине направилась к выезду из города. Проезжая по улицам, они видели много разбитых окон, в которых от ветра трепыхались шторы. На проспекте Ленина навстречу двигался спецавтомобиль оповещения, с которого размеренным голосом громко доносилось: «Сохраняйте спокойствие, закройте окна, сделайте запас воды»... Всё — как в фильмах ужасов.

В общем, уже вечером эта компания была в другом регионе, у своих родственников, логично решив, что какая-то деревня в степях Оренбуржья в качестве военной мишени подходит гораздо меньше, чем миллионный город со множеством промышленных объектов...

(Окончание на стр. 4)

О ПРОФЕССИИ

«Утром проснулся – и уже на работе!»

На комбинате всегда существовала потребность в перевозках грузов автотранспортом на дальние расстояния. И в этом номере мы расскажем об одной из самых мужских профессий, представленной у нас, и известной многим под названием «дальнобойщик». Героями публикации стали работники ЦЭРТ – водители Сергей Бычков и Александр Гусев.



Александр Гусев

Междугородники

Разговор с водителями начался с удивительного факта, которого мы ранее не знали.

– Я не люблю слово «дальнобойщик», – признался Сергей Бычков. – Дальнобойщики – это артиллеристы, которые далеко стреляют из гаубиц. Каким боком к нам это привязали – не знаю. Всю жизнь нас называли водителями-междугородниками, ведь мы работаем на междугороде.

Сергей Юрьевич Бычков – умудренный опытом водитель. На комбинат он устроился в 1988 году, сразу после армии, и десятки лет не вылезал из командировок. Его отец тоже отработал за рулем всю трудовую жизнь – 47 лет! Поэтому возьмем на заметку, как правильно называть водителей грузовиков дальних рейсов.

В тот день, когда мы беседовали, Александр Гусев только что приехал из Харпа, и его машина стояла на разгрузке, а вот Сергея Бычкова мы встретили возле восьмого цеха – в его машину с газоочистки сгружалась пыль, которую он потом должен был увезти на участок брикетирования. Как оказалось, официально на комбинате нет такой специализации – «водитель-междугородник», у всех этих людей специальность «водитель автомобиля». Поэтому их обычный режим работы – это как раз перевозка грузов по комбинату. Внутри комбината, кроме пыли, они могут перевозить еще руду со складов в шихтовые дворы цехов, готовый металл из СГП цехов в ЦОП и т.д. Какая работа, такой прицеп и используется: для сыпучих грузов – чаще прицеп-самосвал тонар, но, бывает, что перевозят и прицепом для контейнерных перевозок (в ОКП и из ОКП). А для дальних рейсов обычно используется бортовой полуприцеп-длинномер.

– Сегодня мне дали задание работать для восьмого цеха, – объясняет Сергей Юрьевич. – Завтра могут дать задание на работу в другом цехе. А послезавтра сказать: «Собирайся в командировку».

Бычков застал на комбинате еще советские времена и может рассказать, как менялся характер перевозок в течение последних трех десятков лет.

– Когда я только устроился, здесь был полный гараж КамАЗов, – вспоминает он, – и всё, что было нужно для снабжения комбината – оборудование и материалы, – мы возили сами. Мы тогда постоянно в командировки ездили. Например, электрокабели везли из Москвы, Саранска и Перми. Шамотный кирпич – с заводов всей страны, доезжая даже до польской границы. Везли грохоты, запчасти для тепловозов, в общем, всё, что было угодно для потребностей комбината. Сейчас это в прошлом – производитель сам поставляет своё оборудование. Раньше мы и металл, и электродную продукцию возили по всей стране (не только в европейскую часть, но и в Сибирь). Теперь этого тоже нет, последний раз, когда мы возили металл, – это было лет 12 назад, в Нижний Тагил.

По словам водителя, количество дальних поездок в последние годы сократилось, и связаны они теперь со стройками ЧЭМК, а также с перевозками между предприятиями холдинга. Поселок Харп (ЯНАО), поселок Сараны (Пермский край), город Серов – это теперь самые популярные конечные пункты назначения в командировках водителей комбината. Металлоконструкции, стройматериалы, электроды, металлическая стружка,

арматура, оборудование, автозапчасти для тракторов и БелАЗов – это и многое другое они везут туда. Что касается Харпа, то комбинат постоянно пополняет там рембазу обособленного структурного подразделения ГДУ ЧЭМК запчастями и оборудованием, а обратно в Челябинск водители везут оборудование, требующее ремонта. Такой вот круговорот.

В «кабинете»

Мы побывали в кабинах тягачей Renault Premium Lander, на которых сейчас совершают свои поездки Бычков и Гусев. Внутри комфортно – всё продумано для дальнего рейса. «Кабинет» (так они называют внутреннее пространство кабины) высокий – между водительским и пассажирским сиденьем расположена шахта двигателя, на которую можно встать в полный рост и переодеться. Здесь два спальных места, автономный отопитель, а над лобовым стеклом расположена полка для микроволновки и другие шкафчики – места для хранения вещей.

– Но я в командировках готовлю еду на газовой плитке, – объясняет Сергей Юрьевич. – Для приема пищи использую специальный небольшой складной стол: раздвинул его, поставил на шахту двигателя, сам сел на спальник и ешь.

Производители машины многое предусмотрели для быта водителей, долгое время находящихся в пути, но у нас в стране, как оказалось, у междугородников сложилась своя, особая культура быта.

– Ни к одному междугороднику вы так для беседы не зайдете, – рассказывает Бычков, – потому что у тех, кто работает на междугороде, весь «кабинет» застелен коврами. Человек здесь живет, и не дай бог кто-нибудь ему что-нибудь тут замазает, насорит! Я езжу босиком – обувь в поездке «живет» строго на подножке. Некоторые междугородники даже выходят через правую дверь. Во время работы на комбинате всё это, конечно, излишне.

Мы обращаем внимание на некоторые приборы, которыми оборудована кабина. Тахограф регистрирует режим работы водителя: время работы двигателя, длительность движения, какое расстояние проезжает машина, с какой скоростью и т.д. Многие водители легковых автомобилей любят прихвастнуть, какую высокую скорость они набирают на трассе и как быстро преодолевают различные расстояния. У междугородников другая реальность – за сутки разрешается проехать не более 500 км. Режим работы такой: 4,5 часа за рулем, потом обязательный отдых 45 минут, после которого разрешается работать еще 4,5 часа. Перед поездкой они обязаны вставить в тахограф личную карточку водителя. Любой инспектор ГИБДД может запросить распечатку чека с тахографа, и если обнаружит нарушение режима работы, то выпишет штраф.

– Неглупые люди это придумали, – считает Сергей Бычков, – потому что водители при переработке могут заснуть во время движения. Приходилось видеть на трассах страшные аварии. Дорога и так полна опасностей: наледь, осадки, кто-нибудь может подрезать. А если еще и сам водитель доводит свое состояние до переутомления – ничего хорошего не жди. Нашу работу, кстати, как сказали доктора, по нервным перегрузкам приравнивали к летчикам истребителей!

«Для нас лучше, чтобы нам машину загрузили и мы куда-нибудь поехали»

После разгрузки на базе оборудования к нам подъехал Александр Гусев. На ЧЭМК он трудится с 2011 года и пришел сюда уже с 3-летним стажем междугородных перевозок. Мы спросили водителей, как же к командировкам относятся их семьи?

– Жена к моей работе привыкла, – говорит Александр. – Сейчас я был в командировке 11 дней, больше и не бывает. В основном-то в Челябинске нахожусь, так что по дому всё успеваю делать.

– Был период в моей жизни, когда я уходил с комбината в компанию, которая занимается только междугородом, и тогда вообще месяцами отсутствовал дома, – вспоминает Сергей Юрьевич. – А я мог буквально 2,5 месяца ездить и не разу за это время не побывать дома! Семье, конечно, было очень трудно в этот период. В итоге пришлось мне оттуда уволиться и вернуться на ЧЭМК. Теперь на междугород езжу только по необходимости.

У Александра Гусева подрастают трое детей. Он им всегда старается привезти из командировок подарки.

– Делаю фотографии и видео красивых мест, где бываю. Они смотрят, им интересно, куда папа ездит. Расспрашивают потом. Часто задают вопрос: «Почему нас с собой не берешь?» Говорю, что в такие командировки детям нельзя.



Сергей Бычков

– У моего сына Саши над кроватью в детстве висела карта страны, – вспоминает Сергей Бычков. – Он постоянно отмечал на ней, в каких городах я был. Потом прекратил это делать, сказав, что проще отметить, где я не был. Возможно, гордился, что у него отец междугородник. Я его в командировки брал на каникулах, когда ему 13–14 лет было. Потом, когда он учился на права, пришел ко мне счастливый и говорит: «Мне нравится на КамАЗе ездить!» Я ему ответил: «Саша, даже не мечтай! Учись в вузе, хватит нам водителей!»

Спрашиваем, не надоедает ли жить в дороге?

– Есть поговорка, что это не лечится, – отвечает Сергей Юрьевич. – Кто на междугороде покатался, того такая жизнь затягивает.

– Для нас лучше, чтобы нам машину загрузили и мы куда-нибудь поехали, – поддерживает Александр.

– Утром проснулся, а ты уже на работе! – улыбается Сергей Юрьевич. – Нравится, что постоянно видишь разную местность, разных людей. Я могу, например, съездить в Харп – и при этом ни разу не включить магнитофон. Просто смотрю на дорогу и думаю о своем.

Они справятся с любыми трудностями в пути

Интересно, что междугородники бывают во множестве городов, но видят их с объездных дорог, то есть, по сути, проезжают мимо.

– В Воронеже я был раз 6–7, и всё по объездной, – говорит Бычков. – В самом городе побывал только один раз.

– А я сколько раз проезжал Сургут, и всё – мимо, – сказал Гусев.

Междугородники могут рассказать о разном климате, о разных пейзажах за окном: их маршруты пролегают то по горам, то по степям, то они видят, как лес постепенно уменьшается в высоте, редет, а затем и вовсе начинается тундра – это про Харп (маршрут пролегает через Тюмень, Тобольск, Сургут, Новый Уренгой, Надым и Салехард).

– Бывает, едешь, смотришь – местность знакомая, – рассуждает Сергей Бычков – Вспоминаешь, что ведь это должно быть в другой области! Так же, как люди есть похожие, бывают и местности-двойники.

Но не только флора регионов пробегает перед глазами водителей, частенько и фауна норовит пробежать через дорогу, так что водителям надо быть готовыми ко всему. Лоси, козули, олени, лисы, песцы, зайцы – из леса может выскочить кто угодно!

– Ежики постоянно бегают, – рассказывает Сергей Юрьевич. – Быстро прошмыгивают. Люди думают, что они медлительны, а ведь ежи мышью хорошо ловят!

– Я летом бурых медведей с медвежатами видел, – вспоминает Александр. – Мы на пароме через Обь из Салехарда на Лабитнанги переправлялись, а они по берегу ходили.

Водителей в ЦЭРТ много, но в дальний рейс отправляют единицы. Это те люди, которым можно доверить самые ответственные задания, зная, что они справятся с любыми трудностями в пути. Они должны быть не только отличными водителями, но и хорошими механиками. Несмотря на то что перед каждой поездкой машина проходит проверку на техническое состояние, в дороге случаются поломки. Оба водителя не раз вынужденно вставали на дороге, добирались на попутках (выручали такие же междугородники) до ближайшего магазина автозапчастей, чтобы «оживить» свою машину.

Мы же пожелаем Сергею Бычкову и Александру Гусеву, а также другим профессиональным водителям ЧЭМК, отправляющимся в командировку, легкой дороги! Чтобы их машины никогда не ломались в пути, люди на дороге встречались только добрые и отзывчивые, и сами они возвращались домой в отличном настроении!

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Челябинские танки под Сталинградом

Разгром Красной армией в Сталинградской битве 6-й полевой армии Германии стал поворотным моментом в Великой Отечественной войне. И через восемьдесят лет после этого знаменательного события в истории нашего народа мы, южноуральцы, можем выразить слова благодарности своим землякам, которые внесли свой вклад в дело победы в Сталинградской битве и не посрамили честь седого Урала.

Битва на Волге была битвой не только армий двух стран, но и битвой экономик нацистской Германии и СССР. Во второй половине 1942 года советская оборонная промышленность значительно увеличила объёмы выпуска новых образцов оружия и боевой техники, имущества и снаряжения для действующей армии. Этому способствовали пуски в работу новых и расширение мощностей действующих промышленных предприятий в Поволжье, на Урале, Дальнем Востоке, в Сибири и Средней Азии.

В это же время начался новый вид патриотического движения среди жителей Советского Союза. В тылу рабочие промышленных предприятий, транспорта, строительства и труженики села стали вносить свои личные сбережения на создание боевой техники для Красной армии. Автор напоминает читателям «Электросплава», что первыми в нашей стране с подобным почином к молодёжи области обратились в Челябинске комсомольцы абразивного, ферросплавного и электродного заводов, когда в конце сентября 1941 года они стали инициаторами сбора денежных средств для строительства тяжёлых танков КВ-1 для танковой колонны «Челябинский комсомолец» (см. статью «Мы обращаемся...» в «Электросплаве» № 10 от 27 сентября 2018 года).

В первой половине декабря 1942 года по предложению колхозников Еткульского района Челябинской области начался сбор денежных средств на строительство танковой колонны «Челябинские колхозники». В Челябинском отделении Государственного банка СССР для сбора средств был открыт специальный счёт. Большой личный вклад на сумму 121 500 рублей внёс на строительство боевых машин А. А. Захаров, председатель колхоза «Красный партизан» Верхнеуральского района Челябинской области. Кроме жи-

телей сельской местности свой посильный вклад внесли работники промышленных предприятий и городов области. В частности, жители Челябинска собрали 9 170 000 рублей, в Магнитогорске было собрано 4 200 000 рублей. Всего на счёт строительства танковой колонны «Челябинские колхозники» к 31 декабря 1942 года жители области собрали и внесли 74 150 000 рублей. Необходимо отметить такой факт, что все трудящиеся и жители Челябинской области, внёсшие лично на строительство указанной танковой колонны сумму более 30 000 рублей, получили личную благодарность от Верховного Главнокомандующего товарища Сталина.



Колонна «Челябинские колхозники» комплектовалась тяжёлыми танками КВ-1с и средними танками Т-34, выпущенными на Кировском заводе в Челябинске. Выпуск боевых машин КВ-1 челябинцы освоили перед началом Великой Отечественной войны, а Т-34 – летом 1942 года, когда во второй половине августа из сборочного цеха завода вышли первые южноуральские тридцатьчетвёрки. Боевые машины с надписью на башнях «Челябинские колхозники» были переданы танкистам Красной армии вечером 31 декабря 1942 года (на фото) на заводском митинге. Кроме танкостроителей и танкистов, на митинге присутствовали и выступили председатели Аргаяшского, Верхнеуральского и Кизильского районов Челябинской области. Митинг по передаче танков «Челябинские колхозники» явился конкретным доказательством-воплощением нерушимого союза трудящихся в лице коллектива легендарного Танкограда, колхозного крестьянства – колхозников Челябинской области, и Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Новые танки «Челябинские колхозники» в январе 1943 года были направлены на Волховский фронт, где приняли участие в битве за Ленинград. Кроме того, танки «Челябинские колхозники» были отправлены на пополнение материальной части 121-й танковой бригады Донского

фронта, принимавшей участие в разгроме окружённой в районе Сталинграда германской 6-й армии. Командовал бригадой подполковник Михаил Васильевич НЕВЖИНСКИЙ. 22 января 1943 года, перед решающим прорывом обороны противника, бригада получила на хуторе Паньшино (северо-западнее Сталинграда) 45 средних танков Т-34 «Челябинские колхозники». Вступив в бой 24 января, танкисты 121-й танковой бригады прорвали оборону противника и, продвигаясь на юго-восток, 25 января вышли к городским окраинам Сталинграда. Об интенсивности трёхсуточных боёв и ожесточённом сопротивлении противника можно

судить по содержанию боевого донесения № 01/оп на 28 января 1943 года, составленного начальником штаба 121-й танковой бригады майором Александром Марковичем НИКОЛАЙЧУКОМ:

«Бригада вступила в бой 24.01.[19]43 в составе 40 исправных Т-34, 40 активных штыков в мотострелковом батальоне. В 10.30 26 января соединилась с войсками 62-й армии...» Бригада потеряла 1 танк сожженным артоснем, 10 танков подбитыми артоснем, 8 танков подорвавшимися на минах, 3 автомашины сожженными и 12 выведенными из строя, 29 человек убитыми и 41 раненым».

26 января танкисты 121-й бригады на боевых машинах «Челябинские колхозники» соединились с бойцами 62-й армии под командованием генерал-лейтенанта Василия Ивановича ЧУЙКОВА в районе Мамаева кургана Сталинграда. В ознаменование памятного события, в 1944 году боевая машина «Челябинские колхозники» с бортовым номером 18, экипаж которой в 10 часов 30 минут 26 января 1943 года встретился с защитниками Сталинграда, была установлена на легендарном Мамаевом кургане и стала одним из первых памятников обороны волжской твердыни.

**Историк
Борис ШМЫРОВ**

ЭХО СОБЫТИЯ

Ничего так не бодрит, как с утра метеорит!

(Окончание. Начало на стр.1–2)

«Мы больше так не будем!»

А эту историю нам рассказала (а точнее, написала – оцените литературный талант) инженер ОКП Наталья Зиминая.

Этот день, 15 февраля 2013 года, вошел в историю. О нашем Челябинске узнал и заговорил весь мир!

Для меня этот день начался как обычно, если не считать вызов в деканат. Отличился великовозрастный сынуля! 20-летний балбес (по совместительству студент университета, второй курс). Эти оболтусы разыграли преподавателя-аспиранта, вернее, аспирантку. Молодую женщину попросили прочитать лекцию вместо заболевшего преподавателя.

Шутка стара, как мир: студенты спрятались в аудитории. Когда женщина-аспирант увидела пустое помещение, сначала подумала, что ошиблась с расписанием, а потому пошла к декану.

Вернувшись с деканом, обнаружили студентов на месте.

В общем, всё это предыстория. Как итог: вызов родителей в деканат! На вопросы «Зачем родители? Ведь это студенты, второй курс? Что за детский сад?», был ответ: «Какая шутка, такие и меры!»

Но вернемся к событию.

15 февраля, десятый час утра. Стоим в аудитории следующим составом: декан, преподаватель, аспирантка, родители (пришли не все, 5 человек). Декан, просит изобразить, как всё было. Студенты лезут под парты, и тут...

Вспышка! Ослепительный свет! Удар! Грохот! Всё покачнулось, и посыпались стекла...

Я не знаю как, но просто невероятное стечение обстоятельств и везение! Никто! Абсолютно никто не пострадал!

Все окна разбиты, пол и столы усыпаны осколками. Ребята под партами, мы, обалдевшие, у двери. Нас спасло, что стояли чуть в стороне, за кафедрой, и осколки не долетели, но волосы сдуло!

И тут голос из-под стола:

– Мы больше так не будем!

СПОРТ

Хоккей в валенках: готовимся к большому турниру

Десятого февраля на ледовой площадке команды «Маяк» состоялась тренировка и товарищеский матч сборной команды ЧЭМК по хоккею в валенках с командой «Маяк».

Нашей команде весной предстоит принять участие в традиционном турнире профсоюзных организаций Челябинской области по хоккею в валенках, и поэтому команде нужна подготовка к соревнованию. Ребятам надо сыграть, отработать взаимопонимание, наладить взаимосвязи с каждым игроком в команде, и товарищеский матч с «Маяком» оказался как нельзя кстати.

У команды «Маяк» игроков набралось на две команды, а у команды ЧЭМК – только на одну, и поэтому товарищеский матч проходил по круговой системе – на победителя: две команды играют – третья отдыхает; одна команда проигрывает, и её место занимает отдыхающая команда, и так до конца матча, пока все игроки не устанут. Команда ЧЭМК играла с переменным успехом: то проигры-



вала, то выигрывала, но это было не главное, а главное – то, что наши игроки получили незаменимый игровой опыт по хоккею в валенках с мячом, который, несомненно, им пригодится в будущем.

Тренировки и товарищеские матчи, конечно же, не будут иметь разовый характер. Командой было принято решение собираться два раза в неделю и набирать форму к весеннему турниру.

В заключение хочется напомнить, что команда у нас есть, а вот игроков не хватает! Все работники комбината, желающие стать частью команды, записывайтесь и приходите на тренировки. Нам нужна большая и сильная команда, чтобы добиваться успехов!

Дмитрий ПЧЕЛИН, ЦСП

ЮБИЛЯР

Коллектив профсоюзного комитета АО «ЧЭМК» поздравляет с юбилеем заместителя предцехкома цеха № 2 Владислава Викторовича Кочетова

Дорогой именинник! Поздравляем тебя с 50-летием! От всей души желаем крепкого здоровья и всевозможных благ. Пусть всё, что приходит в твою жизнь, будет со знаком плюс. И пусть радость и позитив вихрем ворвутся и никогда тебя не покидают. Мира и благополучия тебе и всей твоей семье. С юбилеем!

