

В моторвагонном депо Крюково прошел пресс-тур

31.08.2017



Эту территорию видят все, кто путешествует на электричках в сторону Твери или по Новокрюковской улице. Как раз между железной дорогой и Новокрюковской видны несколько ответвлений железнодорожного пути и длинные здания-ангары. Большого секрета нет: это моторвагонное депо Крюково. Но все же из людей, непричастных к его работе, там мало кто бывал – территория для зевак закрыта. И неудивительно: как очень часто повторяют дикторы в электричках и на вокзалах, железная дорога – зона повышенной опасности.

Вот и нас, журналистов нескольких изданий, прежде чем впустить, сначала проинструктировали о правилах техники безопасности. А затем начальник депо Андрей Духновский и его заместитель по ремонтной работе Ярослав Козлов провели экскурсию по цехам депо.

Несколько слов об истории и специфике.

Моторвагонное депо Крюково (официально обозначается ТЧ-6) – одно из четырех на всей Октябрьской железной дороге от Москвы до Санкт-Петербурга. Оно открыто не так давно – 4 июня 2000 года, но уже стало важнейшим: с прошлого года, когда здесь были запущены дополнительные ремонтные мощности, депо выполняет почти половину всех текущих ремонтных работ на составах. Не делается только капитальный ремонт – это прерогатива других структур.

Это единственное депо на ОЖД, которое совмещает эксплуатацию поездов и их ремонт. Причем локомотивные бригады работают на участках Москва – Тверь, Тверь – Бологое и Тверь – Торжок, а вот ремонтники обслуживают все пригородные поезда ОЖД. Кроме «Ласточек» – они, как и «Ласточки», курсирующие по МЦК, базируются в самом современном моторвагонном депо «Подмосковная».

Если составу нужно «подлечиться», его разъединяют на сцепки по два вагона и сцепку загоняют в ремонтный цех – первый ангар, куда мы входим. Здесь, в зависимости от того, какого уровня ремонт требуется, возможны несколько сценариев. Самый полный – сцепку «разуваяют»: выкатывают из-под нее колесные пары, и «раздевают»: снимают все оборудование, установленное в вагонах. Затем на соседних участках ремонтного цеха оборудование разбирают, промывают, при необходимости меняют детали, собирают и вновь монтируют на вагон. Средний ремонт – так называемый ТР2 (текущий ремонт второго уровня) – занимает два дня: день на разборку и диагностику, день на ремонт и сборку. Одновременно обслуживаются две сцепки в «противофазе»: одну разбирают, другую в это время уже собирают. А вообще через каждые 35 тысяч километров поезд проходит ТР1, раз в год – ТР2 и раз в несколько лет – ТР3.

А вот и соседний ангар – для «отдыха» составов. Как раз когда мы приставали с расспросами к начальнику депо, сюда, наполняя пространство лязгом и скрежетом, медленно вкатывался очередной состав. Здесь «ночуют» по три поезда, тут их осматривают, проверяют на необходимость ремонта. В окошке, где обычно высвечивается станция назначения поезда, вместо привычного «Крюково», «Москва» или «Тверь» сейчас светится надпись: «Проверено».

А где же отдыхают остальные составы? Ведь не три с половиной поезда обслуживают самый насыщенный участок дороги!

А кто где – в Москве, в Твери, в Торжке, в Бологом. Где ночь казака застанет. Это не от того, что больше нигде, но ранним утром поезда стартуют из разных точек и ночь должны проводить там, откуда двинутся в путь.

Увы, приходится отмечать, что не все места ночевки имеют достаточную степень защиты. Если в Москве или в нашем депо составы ночью под надежной охраной, то в некоторых других местах есть опасность нападения вандалов. Очистка вагонов от граффити – затратное и хлопотное дело. Как признают сами ремонтники, иной раз граффитисты такую красоту рисуют – прямо жалко перекрашивать! Но необходимо: есть стандарты.

Кстати, сколько же всего составов работает в нашем депо? Их 38, причем еще одна отличительная черта депо «Крюково» – все они однотипные: ЭТ2М. Различия только в оборудовании пассажирских салонов – разные типы сидений. Это позволяет значительно унифицировать все ремонтные работы, упростить схемы заказа и использования запчастей. Все составы – 2000-2010 годов выпуска, что очень хорошо: срок службы состава – 28 лет, значит, наши электрички в среднем не выработали и половины ресурса!

Но требования к качеству перевозок растут – как по комфорту для пассажиров, так и по графику движения. Сегодня по нашей линии ходят скоростные поезда – пригородные «Ласточки» и междугородные «Сапсаны». Это вносит дополнительные сложности в расписание движения обычных поездов и повышенные требования к соблюдению графика. Депо «Крюково» справляется. Внедряются новые технологии, сложился прочный, профессиональный коллектив. «У нас очень низкая текучесть кадров», – отметил Андрей Духновский.

Пошел слух о том, что весь парк депо «Крюково» заменят на «Ласточки». Начальник депо эти слухи

комментировать отказался: по его словам, вопрос решается на уровне дирекции ОЖД, но на сегодняшний день никаких официальных заявлений на эту тему еще нет.

И словно в опровержение его слов, когда мы уже покидали депо, на пути неторопливо вползла «Ласточка»! Нас успокоили – это самый обычный дневной отстой состава, который здесь приберут, почистят, а затем снова выпустят на линию.

Несколько лет назад мне довелось поехать по разным направлениям пригородной железной дороги. Тогда я с огорчением отмечал, что наше, крюковско-тверское направление – одно из худших вокруг Москвы. Сегодня можно с уверенностью сказать: мы стали одними из лучших! И в этом немалая заслуга моторвагонного депо «Крюково».

Источник: Официальный сайт Префектуры ЗелАО

Иван Лазаревич, фото автора

Адрес страницы: <http://krukovo.mos.ru/presscenter/news/detail/6823778.html>

[Управа района Крюково](#)