

Байдукова Н.В., директор музея ООО
«Электротяжмаш-Привод»;
Дружинина Н.Ю., редактор газ.
«Электротяжмаш - Вести»;
Кононов Б.Е., начальник ОТК, заслуженный
работник завода, ветеран ЛТГЗ.

Монтаж и сервисное обслуживание электротехнического оборудования с маркой «ПРИВОД»

На стене в кабинете Владимира Горнова, директора по сервису ООО «Электротяжмаш-Привод», висит огромная карта России и бывших союзных республик, густо утыканная булавками. Каждая булавка – это место, где работают лысьвенские генераторы. Поначалу В.Горнов отмечал только те места, куда лично ездил на их наладку или обслуживание. Став начальником отдела, начал отмечать и те точки, куда отправлял своих подчиненных. Сколько разноцветных булавок сегодня на карте, не знает никто. Устанешь считать. Но точно, не одна коробка! И это только на карте России и ближнего зарубежья.

Со стороны кажется, что это просто очень интересная и увлекательная работа – наладка генераторов. Постоянные поездки в разные города и страны, новые знакомства, яркие впечатления. Но когда командировка становится образом жизни и чемодан всегда стоит собранным в коридоре, начинаешь особенно остро понимать, как хорошо дома. Рекомендованный срок командировки-три недели, но если у партнеров смежников проблемы (генератор ведь работает не сам по себе), приходится сидеть на объекте столько, сколько потребуется. Бывало, из-за нерасторопности или слабой технической подготовки заказчика приходилось задерживаться подолгу.

Был случай, когда в далекой Африке специалист «Привода» прожил пять месяцев, обучая местных инженеров правилам эксплуатации техники.

Дмитрий Худеньких в Центре технической поддержки потребителей и сервиса работает около 10 лет. Начинал, когда наладчиков было всего человека четыре. В большом числе просто не было необходимости.

Сегодня в центре работают почти 40 наладчиков. И бывает время, когда все – в разъездах. -Как правило, такое случается в конце года,- рассказывает Дмитрий Леонидович, -22декабря – День энергетика и все хотят к профессиональному празднику обязательно сдать новый генератор или закончить ремонт. А там и Новый год не за горами - тут уж обязательно нужно отчитаться. Вот и вызывают нас на наладку в разные концы страны.

Между собой наладчики «Привода» объекты поделили очень просто: стараются вести машину от первой наладки до первого капитального ремонта и дальше. Если в этой точке появляется еще один агрегат (а их, как правило, устанавливается по трое), ведут и его. И это правильно: когда знаешь все особенности машины, условия ее эксплуатации и персонал, с которым работал - многие проблемы значительно проще понять и решить.

Условия эксплуатации – разговор особый.

-Самый северный наш объект,- подходит к карте Дмитрий Худеньких,- Кольский полуостров, поселок Заполярный. Правда, там машина работает в закрытом помещении, на электростанции. Если же брать не только Россию, но и зарубежье, самым северным адресом будет остров Шпицберген, где лысьвенские генераторы работают на российских шахтах. А самая южная точка - африканская Гвинея. Вот и сравните условия эксплуатации.

В технической документации ХК «Привод» указаны шесть вариантов исполнения машин в зависимости от типа климата. Для влажного тропического, например, используются комплектующие из особых сплавов, которые могут выдерживать жару и повышенную влажность.

«Тропические» машины, кроме Гвинеи, уже сорок лет поставляются в Индию, начиная с 1968 года в г. Бокаро. И работают безотказно. А в нынешнем году первая партия генераторов уйдет в Нигерию и Мьянму (бывшую Бирму).

«Северные» машины в основном покупают для своих месторождений газовой и нефтяной промышленности. Здесь лысьвенские машиностроители работают в сотрудничестве с пермскими «Авиадвигателем» и НПО «Искра». Результат их совместной работы – сборные

электростанции, которые легко устанавливаются в любом месте. И спрос на них год от года только растет.

Кроме технических проблем, приходится наладчикам сталкиваться и с национальными особенностями различных заказчиков.

-легче всего работать с немцами,- рассказывает Дмитрий Леонидович. - Вот уж кто пунктуален и точен! Если сказали, что сделают через 15 минут, можно не сомневаться – сделают.

А вот с индусами – совсем другая история. Договоришься с ними о сроках, приходишь – ничего не сделано. «Когда?» - спрашиваешь. «Через час, честно!» - клянутся. Через час еще клянутся, уже честно-честно. Потом еще... И так до бесконечности.

Зато прием в Индии – самый лучший, какого в Европе не встретишь. Для большинства местных русский инженер – большой человек, начальник, для которого готовы сделать все, что угодно. Только вот есть блюда индийской кухни следует осторожно: с непривычки можно сильно обжечь язык.

А вообще заграникомандировки, хоть и длятся дольше внутрироссийских, в Центре технической поддержки потребителей и сервиса – самые престижные. И требования к «выездным» наладчикам особенные. Потому что наладчик генераторов в глазах заказчиков – это полномочный представитель предприятия, который обязан не только профессионально делать свое дело, но и высоко держать марку «Привода».

Там, где работают приводовские машины, очень высок рейтинг российского машиностроения. Потому что техника классная, и специалисты высококвалифицированные. - По работе наших наладчиков судят не только о нашем предприятии, судят о стране в целом – с гордостью говорит Дмитрий Худеньких.

Газета «Место жительства», 18 янв. 2008 г.

О монтаже и сервисном обслуживании электротехнического оборудования рассказывает заслуженный работник завода Кононов Борис Ефимович

После окончания инженерного факультета Ленинградского сельхозинститута в августе 1957 года я прибыл на Лысьвенский союзный турбогенераторный завод. Работал помощником мастера испытательной станции №23, мастером и старшим инженером заводской испытательной станции.

В июле 1959 года был назначен заместителем начальника отдела технического контроля завода. В мои обязанности входила работа по устранению выявленных недостатков нашего оборудования у заказчиков, а также проведение пусконаладочных работ. Хорошо помню свою первую поездку в Эстонию, г. Таллин на целлюлозно-бумажный комбинат им. Кингесепы. Здесь пришлось заниматься выявлением и устранением причин осевого сдвига ротора турбогенератора Т2-4-2. Дальше были поездки на ТЭЦ в г. Сланцы Ленинградской области, на завод имени Кирова в г. Ленинграде, в Алтайский край и ряд других объектов.

С ноября 1962 года по март 1966 года работал в Польше по оказанию технической помощи по монтажу, пуску и наладке турбогенераторов различных мощностей. Наше оборудование монтировалось в таких городах как Мелец, Тарнов, Урсус, Ченстохово. Хочу подчеркнуть один момент. В начале 90-х я вновь выезжал в Польшу и в г. Варшаве мы встретились с главным энергетиком ТЭЦ г. Урсус. Там работают два наших генератора мощностью 2,5 МВт, которые я монтировал и пускал в эксплуатацию еще в 1965 году. Оказалось, что генераторы не только работают без замечаний со стороны эксплуатационников, но и выдают мощность не 2,5, а 3 МВт после замены воздухоохладителя.

В 1969 году выезжал в Финляндию на ТЭЦ в г. Уймахарью по проведению профилактики и ревизии турбогенератора мощностью 9 МВт. А в 1970 и 71 годах работал на монтаже и пуске турбогенераторов мощностью 12 МВт на Исфahanском металлургическом комбинате в Иране.

Одной из памятных командировок стала работа в Германской демократической республике, на ТЭЦ в г. Богсберг. Представьте себе огромнейшие генераторы мощностью 200 МВт которые работают на ТЭЦ. Их производством и установкой занимался наш «старший брат» Ленинградский завод «Электросила». А Лысьва поставляла вертикальные насосные двигатели типа ВДН-170/49-10, предназначенные для охлаждения электросиловых турбогенераторов. Необходимо было выяснить причины отказа в работе наших двигателей. Поставить машине «диагноз» дело очень сложное, но мне все же удалось определить

«болезнь»: оказалось, что не правильно работали наши подшипники, не было свободы перемещения второй обоймы. Дотошные немцы потребовали немедленного ремонта в очень сжатые сроки. И с этим мы справились.

В разные годы неоднократно приходилось бывать на предприятиях Болгарии по ремонту, обслуживанию и монтажу оборудования: на танкоремонтном заводе им. Хана Крума, в г.Торговище на монтаже двигателя СТМ1500-2, в г. Бургас на нефтехимическом комбинате по проведению замены роторов двигателей СТД 10000-2.

Не забываемые впечатления оставила командировка в 1978 году в Японию на металлургический комбинат в г.Кашима.

Там мне пришлось выполнять особую миссию. Дело в том, что японцы предъявили нам штрафные санкции на 1млн.600тыс долларов за поставку якобы некачественного оборудования. Мне было поручено задание не только провести монтаж 3-го генератора мощностью 12 МВт, но и сделать все возможное, чтобы японцы сняли с нас штраф, а в рублях это было около 2-х миллионов! По приезде в г. Кашиму у меня завязались дружеские отношения с переводчиком Кубота-сан. Нас очень сблизили воспоминания о Польше, где, как оказалось, японский переводчик тоже работал. Знание польского языка, на котором мы с Кубота-сан общались, а также взаимовыручка по монтажным работам, когда я обходился без переводчика и не отвлекал его на монтажную площадку – все было нацелено на выполнение моей миссии. Нам приходилось работать и в выходные и праздничные дни, чтобы идти к цели: снять штраф и срочно пустить в эксплуатацию турбогенератор. К этому времени наш завод поставил комплект запасных частей оборудования: вкладыши подшипников к генератору и возбудителю, якорь возбудителя – все это было очень кстати и сыграло важную роль в оценке японских заказчиков. Главную роль в выполнении моей миссии имели успешные испытания генератора и удачное сочетание двух счетчиков: количество выработки электроэнергии в кВт часах и количество в национальной валюте – йенах. Приехавший представитель «Энергомашэкспорта» уже на правительственном уровне решил все вопросы по штрафной санкции. А в Министерство электротехнической промышленности было отправлено письмо с просьбой поощрить специалиста Кононова Б.Е. за образцовое выполнение командировочного задания. На заводе мне выписали скромную премию в 150 рублей. Престиж заводской марки ЛТГЗ удалось сохранить.

В апреле 1980 года я был назначен начальником отдела внешнего монтажа и сервиса. Это был период напряженной работы наших специалистов за рубежом, который требовал высокого профессионализма и мастерства шеф - инженеров. Ниже привожу список заводских специалистов и стран, где они монтировали и обслуживали электрические машины с маркой «Привод».

1.Шумков Владимир Константинович	-Куба
2.Тимошок Сергей Григорьевич	-Куба, Марокко, Ирак
3.Воробьев Владимир Александрович	-Болгария
4.Тенилин Евгений Геннадьевич	- Румыния
5.Лобашов Владимир Николаевич	- Италия
6.Таренко Александр Петрович	-Югославия, Ирак
7.Верушкин Юрий Васильевич	-Ирак
8. Глазков Владимир Петрович	-Непал, Япония, Польша
9.Филатов Петр Павлович	-Корея
10.Меркурьев Владимир Николаевич	-Куба
11.Саламатов Федор Титович	-Венгрия
12.Плотников Валентин Анатольевич	-Турция
13. Исхаков Тимербулат Яхиевич	-Монголия, Йемен
14. Арефьев Иван Егорович	-Румыния
15. Филиппьев Сергей Николаевич	-Монголия
16. Верхотуров Юрий Евгеньевич	- Япония,ФРГ,ГДР,Чехословакия, Куба
17. Маракулин Анатолий Алексеевич	-ГДР
18.Илларионов	-Румыния
19. Ушаков Александр Митрофанович	-Тунис, Болгария
20. Летов Игорь Иванович	- Куба

21. Казанцев Владимир Петрович	- Индия, Польша, Шпицберген
22. Пяташев Геннадий Александрович	-Болгария, Йемен
23. Кокарев Владимир Григорьевич	- Китай
24. Дробинин Владимир Иванович	-Азербайджан
25. Доморад Николай Титович	-Азербайджан
26. Худеньких Юрий Николаевич	-Боливия
27. Кострыкин Николай Петрович	- Югославия
28. Трясов Сергей Михайлович	-Польша, Болгария
29.Абражеев Рудольф Николаевич	-Монголия
30. Кононов Василий Лаврентьевич	-Иран
31. Рябов Виталий Захарович	- Марокко
32. Абрамов Александр Семенович	-Франция, ГДР
33. Каменских Владимир Николаевич	-Марокко
34. Ялунин Юрий Васильевич	- Румыния
35.Латышев Валерий Федорович	-Индия
36.Патрушев Иван Николаевич	-Индия
37.Кармаев Виктор Иванович	-Индия
38. Комаров Александр Николаевич	-Йемен
39. Лоншаков Александр Сергеевич	-Йемен

По прошествии времени меня пригласили на работу в отдел маркетинга завода. Приходилось выезжать в разные страны по заключению договоров на поставку запасных роторов к двигателям. Так с деловыми поездками побывал в Турции, неоднократно в Польше и Болгарии.

О своей работе рассказывают специалисты Управления по технической поддержке и сервису (УПТС) Алексей Шуклин и Александр Сайдаков.

Недавно мы вернулись из Узбекистана, пришлось там встретить и Новый 2009 год и Рождество. Вообще наша работа связана с постоянными командировками. За семь лет, которые я тружусь на предприятии командировка в Узбекистан стала, пожалуй, самой длительной. Ташкент не был конечной точкой нашего маршрута: из столицы бывшей советской республики мы еще добирались на поезде до Учкудука. Это небольшой городок с населением около 40 тысяч жителей, расположенный в пустыне Кызылкум. Название города в переводе с узбекского означает «три колодца». В местной легенде, повествующей о его возникновении, говорится о геологах, которые долго искали в этой пустыне урановую руду, но все их усилия были тщетными. Однажды, когда они присели отдохнуть и испить воды, их приборы «Ожили» и указали на месторождение. А три колодца-это три шахты, которые пробурили при его разработке. В последствие в этой местности вырос город. Добыча урановой руды велась открытым способом, радиоактивную породу горами сваливали на землю. Самое удивительное и поразительное то, что эти завалы для сих пор никуда не делись и находятся на расстоянии примерно 20км от города. Как раз, рядом с тем заводом, на котором работали мы. Горно-металлургический завод №3 – один из китов золотодобывающий промышленности Узбекистана. Предприятие закрытое, с вооруженной охраной. Во время работы нам было запрещено ходить по его территории. Провели одну обзорную экскурсию, но, естественно, никакой фото- или видеосъемки.

Завод находится под особым контролем правительства страны. Сейчас его промышленные мощности растут, производительность планируется увеличить с 10 до 20 тонн золота в год. Внедряется новая технология переработки золотосодержащей руды, основа которой – активные бактерии. Их помещают в огромные емкости, наподобие чанов со шламом. Они едят этот шлам, в течение 3 секунд размножаются и погибают. То есть происходит цикл, в результате которого на поверхности жбанов образуется темная взвесь, которую снимают и отправляют на дальнейшую переработку. Для жизнедеятельности бактерий в эти чаны подается воздух с помощью компрессоров на 14 тысяч оборотов производства фирмы «Сименс», которые, в свою очередь, приводят в движение наши двигатели.

Заказчиком наших машин стала фирма из ФРГ «Engineering Dobersek». Любопытно, что вышли они на нас с помощью интернета. Немцы выбирали между тремя производителями синхронных двигателей и остановились на «Приводе», поскольку у нас намного короче сроки их изготовления. Кроме того у наших двигателей выше запас прочности, они выдерживают высокую температуру, что немаловажно в условиях жаркого климата Узбекистана.

Пять десятикиловольтных синхронных двигателей СТДМ-2000 фирма закупила у «Привода» еще в 2007 году, и до ноября прошлого года они находились в Германии. По условиям договора, машины привезли на завод уже при нас, и мы сразу приступили к монтажу оборудования. Работы велись непосредственно на компрессорной станции. Сейчас ее модернизируют, увеличивают мощность, открывают второй участок. На первом работают 8 наших же двигателей, примерно 1989-90 годов выпуска. Работают исправно, нашей продукцией на заводе довольны.

К нашему приезду был голый фундамент. В помощь дали 100 рабочих, изъяснялись на русском только мастера, что очень осложняло работу. В итоге, многое приходилось делать самим, хотя, по большому счету, мы должны были обеспечивать только шеф-руководство.

Работу постоянно контролировали представители правительства страны, прилетали, проверяли. Сроки были очень сжатыми. Сдача первого двигателя была намечена на 14 декабря. Привязали бутылку шампанского, как всегда это бывает. Я мысленно напрягся: как правила, если шампанское разбивают, ничего не запускается. Три раза били эту бутылку о кожух двигателя – не разбилась. Стукнули по другому месту, получилось. Слава Богу, плохая примета не сработала: к вечеру этого дня двигатель запустили.

На данный момент сданы в эксплуатацию 4 наших двигателя. При монтаже пятого – обнаружился дефект в «сиemensовском» оборудовании, с которым агрегируется двигатель. Оборудование отправили в Германию, и нам теперь для окончания работ снова придется ехать в Узбекистан ориентировочно в марте этого года.

Рождество месяц отмечали!

Хорошо в Узбекистане! Тепло, фрукты круглый год. Принимали нас как почетных гостей. Разместили в лучшей гостинице, единственной в городе, где круглосуточно подается горячая и холодная вода. Поскольку Учкудук расположен в пустыне, куда вода доставляется за 300 км, это считается роскошью. Вода, в основном, идет на нужды завода, для города – только в определенные часы. Кушали в ресторане при гостинице, днем – в столовой при заводе. Приобщались к национальной кухне. Было интересно узнать, что только у плова более 30 разновидностей. Отличаются приправами, ингредиентами.

Кроме нас в подрядчиках у немцев были и индийцы, и турки, и поляки. Индиец Джей Дево, родом из дели, из-за своей смуглости вызвал в Учкудуке особый интерес у местного населения. Его каждый день приглашали в гости, с ним фотографировались на память. Русские в Узбекистане, естественно, не редкость, хотя в ближайшее время могут ею и стать. Политика страны такая, что из неё начался массовый отток русского населения.

Нынешний Новый год мы встречали вдали от своих семей, и принимающая сторона постаралась нам развеять грусть. Причем, нам вместе с представителями немецкой фирмы пришлось отмечать праздники по католическим традициям. У них там первый, второй, третий Адвенты, само Рождество, затем Новый год. К такому мы, конечно, не привыкли. Каждый раз в ресторане накрывались столы, организовывалась культурная программа. Выучили много немецких тостов, нашли собеседников по интересам.

Второго января нам преподнесли отличный подарок – организовали экскурсию в Бухару. Мы смотрели местные мечети, медресе и памятники, заходили в торговые лавки, на рынок. Было замечательно! Но ни один праздник, ни одно застолье не могут заменить общения с родными. Домой очень хотелось.

Эта командировка была для нас очень интересной и информационной. Освоили весь объем работ от монтажа до пусконаладки. А это бесценный опыт.